BARCELONA
la construcció urbanística d’una capital compacta

Joan Busquets
Primera edició: octubre 2018

Editen: Laboratori d’Urbanisme de Barcelona de la Universitat Politècnica de Catalunya i Ajuntament de Barcelona

© L’autor, 2018
© Iniciativa Digital Politècnica, 2018
Oficina de Publicacions Acadèmiques Digitals de la UPC
Edifici K2M, Planta S1, Despatx S103-S104
Jordi Girona 1-3, 08034 Barcelona
Tel.: 934 015 885
www.upc.edu/idp
info.idp@upc.edu

Diseny gràfic:
Giancarlo Stefani
Francesc Baqué (BAU-B. Arquitectura i Urbanisme S.L.P.)

Maquetació i disseny de coberta:
Àlvaro Clua (Laboratori d’Urbanisme de Barcelona)

Traducció:
Gabriel Genescà Dueñas

Consell d’Edicions i Publicacions de l’Ajuntament de Barcelona:
Gerardo Pisarello Prados, Josep M. Montaner Martorell, Laura Pérez Castaño, Jordi Campillo Gámez, Marc Andreu Acebal, Àgueda Bañón Pérez, Pilar Roca Viola, Maria Truñó i Salvadoró, Bertran Cazorla Rodríguez, Anna Giralt Brunet.

Directora de Comunicació:
Àgueda Bañón

Directora de Serveis Editorials:
Núria Costa Galobart

Direcció de Serveis Editorials
Passeig de la Zona Franca, 66
08038 Barcelona
tel. 93 402 31 31
barcelona.cat/barcelonallibres

Dipòsit legal: B 21001-2018
ISBN UPC: 978-84-9880-740-0
ISBN Ajuntament de Barcelona: 978-84-9156-136-1
Contingut

Índex d’il·lustracions .......................................................................................................................... 8
Introducció ...................................................................................................................................... 15
Agraïments .................................................................................................................................... 21

I. Dels seus orígens a la capitalitat mediterrània medieval .......................................................... 23
  I.1 El naixement de Barcelona. Una ciutat de dos mil anys ......................................................... 23
  I.2 Els patrons d’una colònia romana ........................................................................................ 24
  I.3 La reutilització de la ciutat romana i la crisi urbana ............................................................. 28
  I.4 El renaixement de Barcelona ............................................................................................... 34
  I.5 L’evolució social de l’edat mitjana porta a crear un món urbà nou ...................................... 36
  I.6 La formació de Catalunya i de la seva capital comtal .............................................................. 38
  I.7 El Consell de Cent com a govern de la ciutat comtal ............................................................ 39
  I.8 L’estructura urbana medieval ............................................................................................... 41
  I.9 Barcelona, capital del Mediterrani occidental .......................................................................... 47
  I.10 La gran activitat marítima d’una ciutat sense port ................................................................. 47
  I.11 L’esplendor del gòtic català ................................................................................................. 49
  I.12 L’expansió cultural i urbanitzadora ..................................................................................... 52
  I.13 La ciutat ideal ........................................................................................................................ 54

II. De la urbanització del Raval als inicis de la industrialització .................................................. 57
  II.1 La crisi poblacional a Barcelona .......................................................................................... 57
  II.2 La influència del canvi de dinastia a la capital .................................................................... 57
  II.3 La consolidació de la cultura urbana .................................................................................... 58
  II.4 Les formes de producció medieval i els carrers de la ciutat ................................................ 61
  II.5 La tercera muralla completa la Ciutat Vella ....................................................................... 63
  II.6 La Rambla de Barcelona ...................................................................................................... 66
  II.7 Barcelona i els reis castellans ............................................................................................... 70
  II.8 Colom arriba a Barcelona. Catalunya i Amèrica .................................................................. 71
  II.9 El Pla barceloní i les àrees agrícoles més immediates ......................................................... 72
  II.10 Un “segle difícil”, però finalment el port emprèn la seva configuració definitiva ............... 74
  II.11 La urbanització de la ciutat ............................................................................................... 78
  II.12 El Decret de Nova Planta .................................................................................................. 78
  II.13 L’emergència de noves idees i l’alba de la ciutat moderna .............................................. 80
  II.14 La Barcelona del segle xviii ............................................................................................... 83
<table>
<thead>
<tr>
<th>Chapter</th>
<th>Title</th>
<th>Page</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>III.1</td>
<td>L’esclat de la urbanització moderna</td>
<td>99</td>
</tr>
<tr>
<td>III.2</td>
<td>La primera industrialitzacià</td>
<td>101</td>
</tr>
<tr>
<td>III.3</td>
<td>La reforma urbana des de dins</td>
<td>106</td>
</tr>
<tr>
<td>III.4</td>
<td>La infraestructura colonial. Els ferrocarrils i les carreteres com a articulació urbana</td>
<td>114</td>
</tr>
<tr>
<td>III.5</td>
<td>La crítica contra les muralles</td>
<td>117</td>
</tr>
<tr>
<td>III.6</td>
<td>El Pla Cerdà, pioner de la urbanística moderna</td>
<td>121</td>
</tr>
<tr>
<td>III.7</td>
<td>El projecte d’Eixample de Barcelona en relació amb altres ciutats europees</td>
<td>133</td>
</tr>
<tr>
<td>III.8</td>
<td>El desenvolupament de l’Eixample de Cerdà i les societats de foment</td>
<td>135</td>
</tr>
<tr>
<td>III.9</td>
<td>Els models suburbans en la urbanització del pla de Barcelona</td>
<td>141</td>
</tr>
</tbody>
</table>

| IV.1    | L’enderrocament de la Ciutadella                                     | 151  |
| IV.2    | L’Exposició Universal de 1888                                       | 154  |
| IV.3    | La cerca d’una “arquitectura nacional catalana”                     | 162  |
| IV.4    | El modernisme com a corrent innovador                                | 164  |
| IV.5    | La consolidació de l’Eixample                                       | 176  |
| IV.6    | La infraestructura dels serveis urbans                              | 180  |

| V.1     | L’annexió dels municipis del pla                                     | 189  |
| V.2     | La gran Barcelona i la idea de ciutat capital                       | 189  |
| V.3     | El Pla d’enllaços                                                    | 191  |
| V.4     | El focus de la innovació cultura                                     | 194  |
| V.5     | La reforma urbana des de fora                                       | 196  |
| V.6     | Transformacions externes a la Ciutat Vella                          | 198  |
| V.7     | El noucentisme                                                       | 204  |
| V.8     | La infraestructura de foment: l’electrificació i la suburbanització | 206  |
| V.9     | Els nous serveis i equipaments urbans                               | 209  |
| V.10    | El sistema de parcs                                                 | 211  |
| V.11    | El llarg camí cap a l’Exposició d’Indústries Elèctriques de 1929    | 219  |
| V.12    | L’eix de la plaça d’Espanya cap al Llobregat                         | 229  |

| VI.1    | Els problemes metropolitans i la nova dinàmica social               | 233  |
| VI.2    | El planejament regional a Catalunya                                 | 235  |
| VI.3    | L’allotjament com un problema a la ciutat moderna                  | 241  |
| VI.4    | El GATCPAC i la ciutat funcional                                    | 248  |
| VI.5    | El Pla Macià i Le Corbusier                                         | 251  |
| VI.6    | La Casa Bloc i la “ciutat de vacances”                              | 258  |
| VI.7    | La dissolució del GATCPAC i la Guerra Civil                         | 261  |
VII. Els anys grisos de la postguerra i la formació metropolitana 265
  VII.1 Autarquia, reconstrucció i barraquisme 265
  VII.2 La ciutat i la comarca 267
  VII.3 L’arrencada del desenvolupisme (desarrollismo) 269
  VII.4 La macrocefalia barcelonina i el sistema de ciutats catalanes 272
  VII.5 L’evolució de les grans infraestructures 280
  VII.6 La perifèria residencial 285
  VII.7 L’especulació del sòl i el suburbi 295
  VII.8 La transformació de l’Eixample i del pla suburbà 299

VIII. Els patrons de l’expansió desenvolupista i el canvi polític. L’urbanisme dels plans 315
  VIII.1 Del Pla comarcal als plans parcials 315
  VIII.2 Una arquitectura i un urbanisme renovadors 321
  VIII.3 Els grans plans dels anys seixanta: l’àrea metropolitana 326
  VIII.4 La transformació especulativa i els moviments socials urbans 330
  VIII.5 La crisi del sector industrial 334
  VIII.6 El Pla general metropolità 335
  VIII.7 La transició de l’oposició a la democràcia 339

IX. La recuperació de Barcelona als anys vuitanta. L’urbanisme de projectes, programes i estratègies 343
  IX.1 El relançament urbà amb el nou ajuntament democràtic 343
  IX.2 La reestructuració del sistema industrial a l’àrea metropolitana 344
  IX.3 Els nous districtes i la desaparició de l’àrea Metropolitana 346
  IX.4 Les diferents escales de la recuperació urbana 348
  IX.5 La rehabilitació urbana 355
  IX.6 La reestructuració urbana 371
  IX.7 Altres claus estructurals de la forma de Barcelona 387
  IX.8 Els Jocs Olímpics per al 1992 401
  IX.9 Una reflexió sobre els projectes “especials” 407

X. Barcelona, capital europea. Un altre canvi d’escała? 413
  X.1 La Barcelona postolímpica 413
  X.2 Les noves dinàmiques espacials 415
  X.3 Les diverses escales dels nous projectes urbanístics. Barcelona, a partir del 1993 417
  X.4. Els grans projectes plurimunicipals del tombant de segle 426
  X.5 Les grans ciutats d’Europa 433
  X.6 Oportunitats i febleses 437
  X.7. La nova àrea metropolitana com a àmbit de referència 444
  X.8. Les noves formes metropolitanes 448
  X.9. Barcelona i la crisi econòmica de l’Europa del sud 453
  X.10 La nova cultura urbanística emergent 456
  X.11 Barcelona, una ciutat amb futur 459

XI. Mapes de la ciutat 465

Bibliografia 485

Crèdits de les il·lustracions 489
Índex d’il·lustracions

1.01 La ciutat medieval i la primera muralla
1.02 La posició de la ciutat en el sistema costaner
1.03 Hipòtesis traçat romà
1.04 Reproducció del groma
1.05 Adaptació del jaciment romà
1.06 Restes arqueològiques de la ciutat romana
1.07 Mapa de les ciutats romanes del territori català
1.08 La centuriació de Bàrcino
1.09 Fragment d’un mosaic romà, segle iv
1.10 Església de Sant Pau del Camp, segle ix
1.11 Claustre de Sant Pau del Camp, segle xii
1.12 La muralla avui
1.13 Visió antiga de la muralla
1.14 Les viles noves
1.15 Plaça de la Llana, visió general
1.16 Plaça de la Llana, detall de les columnes
1.17 Carrer d’en Carabassa
1.18 Sectors de la muralla. Porta
1.19 Sectors de la muralla
1.20 Il·lustració medieval de la muralla
1.21 Il·lustracions de la muralla, de B. Martorell
1.22 Fragment de l’Atles de Ptolemeu
1.23 Abast del Consell de Cent
1.24 Mapa de Catalunya, segle xvii
1.25 Sala del Consell de Cent de l’Ajuntament de Barcelona
1.26 Mare de la plaça del Blat, finals del segle xiv
1.27 El Born
1.28 El Bornet
1.29 Gravat de 1677 que reproduceix la festa dels argenters
1.30 Casa de l’artesa
1.31 Foto de la casa de l’artesa
1.32 Parcel·lació de les cases dels artesans
1.33 Mapa del barri de Santa Maria del Mar i del carrer dels Montcada
1.34 El carrer dels Montcada avui
1.35 Museu Picasso. Foto parcial
1.36 Mapa que il·lustra la dominació catalana-aragonesa
1.37 Mapa del Mediterrani occidental, 1592
1.38 Barcelona amb sant Raimon de Penyafort, anònim, principis del segle xviii
1.39 Santa Maria del Mar, Asonometria
1.40 Plaça del Rei amb el Palau Reial
1.41 Les Drassanes, segle xvii
1.42 Les Drassanes, 1920
1.43 Il·lustració esquemàtica de la ciutat murallada de Barcelona
1.44 Monestir de Pedralbes. Vista antiga
1.45 Vista del claustre del monestir de Pedralbes
1.46 L’Alguer. Pintura del port
1.47 L’Alguer i la seva badia, segle xix
1.48 Esquema de la ciutat ideal d’Eiximenis
1.49 Planimetria esquematitzada segons G. Alomar
1.50 Vista aèria actual d’una de les pobleades per Jaume ii
2.01 Dibuix de la ciutat murallada
2.02 El carrer Ampolle segons Lluís Rigalt, 1867
2.03 La plaça Nova segons Lluís Rigalt, 1867
2.04 Dibuix d’un carrer del segle xix realitzat per Baixeras
2.05 Dibuix d’unes columnes del segle xix realitzat per Baixeras
2.06 Vista de Barcelona des de Montjuïc l’any 1535
2.07 Muralla, planol dels monestirs i els convents, i carrers
2.08 Foto aèria del Raval, 2000
2.09 Vista de Barcelona des del mar l’any 1563, d’Anton van den Wyngaerde
2.10 Sector oest de la citat, dibuixat per Wyngaerde
2.11 Vista aèria de la Rambla
2.12 Dibuix dels torrents del Pla
2.13 La Rambla a la segona meitat del segle xvii
2.14 La Rambla al segle xv
2.15 Dibuix de la remodelació de la Rambla
2.16 Mapa francès de 1698
2.17 Vista de la ciutatella militar
2.18 Dibuix de la ciutat i del delta del Llobregat, de García Faria, segle xix
2.19 Il·lustració de l’àrea central del delta del Llobregat
2.20 Vista del delta a la primera meitat del segle xx
2.21 Vista de Barcelona des del port, segle xvii
2.22 Barcelona assotada per les tropes de Joan d’Àustria durant la Guerra de Segadors
2.23 Ajuda francesa a la citat, 1698
2.24 Gravat holandès, 1706
2.25 Atac final de Barcelona per les tropes de Felip V l’any 1714, per Jacint Rigaud-Ros
2.26 Barcelona durant el setge de 1705
2.27 Traçat de la ciutat antiga amb la construcció de la Ciutadella i del barri de la Ribera
2.28 Model de la Ciutadella
2.29 Proyecte de Verboom per a la Ciutadella de 1715
2.30 Interpretació de les successives morfologies urbanes al barri de la Ribera
2.31 La Ciutadella al 1869, per Francesc Soler i Rovira
2.32 El Jardí del General, 1818
2.33 Desenvolupament regulat. Fotografia
2.34 Desenvolupament regulat. Façana i secció
2.35 Barcelona i els seus voltants l’any 1740
2.36 Vista de la Barceloneta, 1814
2.37 El PERI per a la Barceloneta, 1983
2.38 Vista aèria de la Barceloneta, 1929
2.39 La Barceloneta, façanes i seccions de les propostes contingudes al PERI
2.40 La Barceloneta, vista actual
2.41 La Barceloneta i el port, 1929
2.42 Atles general dels carrers de dintre de les muralles
2.43 Formes de la ciutat murallada. Recintes.
2.44 Formes de la ciutat murallada. Elements lineals
2.45 Formes de la ciutat murallada. Sectors funcionals
2.46 Sistemes de valors dels edificis
2.47 Sistemes de valors dels espais oberts
3.01 Plano topográfico de los alrededores de Barcelona, per Ildefons Cerdà, 1854
3.02 Dibuix de la ciutat al segle xix, d’.A. Guesdon
3.03 La teixidora, oli de Joan Planella, 1882
3.04 Vista de l’Espanya Industrial l’any 1847
3.05 Gravat de La Maquinista Terrestre i Marítima a la Barceloneta, 1855
3.06 Fàbriques a la Colònia Güell de Santa Coloma
3.07 La colònia Viladomiu Vell a Gironella
3.08 Terrassa. Vista general de les fàbriques
3.09 Fàbriques d’estamats a Sant Martí, segle xix
3.10 Gravat de la fàbrica tèxtil de Can Batlló, 1870
3.11 Vista aèria de la fàbrica tèxtil Batlló Germans, 1920
3.12 Macrobloc industrial
3.13 Pla del Palau. Litografia de Deroy, mitjan segle xix
3.14 Pla de Palau. Planta
3.15 Pla de Palau. Façana
3.16 Vista del Pla del Palau l’any 1856
3.17 Plànol de la plaça de Sant Jaume abans de la remodelació
3.18 L’antiga plaça de Sant Jaume
3.19 Plànol de la plaça de Sant Jaume avui
3.20 Vista aèria de la plaça de Sant Jaume després de la remodelació
3.21 Pla geomètric de la ciutat de Barcelona, de Josep Mas Vila, 1842
3.22 Vista del carrer de Ferran, 1842
3.23 El carrer de Ferran avui
3.24 Detall del Pla de Garriga i Roca, 1862
3.25 Eixós del carrer de Ferran, segle xix
3.26 La crema de convents l’any 1835
3.27 Seus confiscades per al seu ús ciutadà
3.28 Plànol de la plaça Reial
3.29 Litografia de la plaça Reial, de Deroy, 1865
3.30 Vista aèria de la plaça Reial
3.31 El passatge de Bacardí
3.32 Vista del Carrer de Ferran, 1842
3.33 Plànol dels Camps Elisis
3.34 Plànol dels Camps Elisis
3.35 Plànol del passeig de Gràcia
3.36 El projecte de Gràcia a principis del segle xx
3.37 Vista del passeig de Gràcia l’any 1923
3.38 El passeig de Gràcia avui
3.39 El sistema ferroviari a Catalunya
3.40 La primera línia ferroviària de Barcelona a Mataró l’any 1848
3.41 Fragment d’un dibuix d’A. Guesdon
3.42 La primera estació de tren de Barcelona, de M. Dalmau, 1920
3.43 Vista de la ciutat murallada a principis del segle xix
3.44 Vista de la perifèria de la ciutat l’any 1853, d’Enric Ferran Alsina
3.45 Pla per a l’Eixample, de Josep Fontserè
3.46 Pla per a l’Eixample, d’Antoni Rovira i Trias
3.47 Coberta de la Teoria de la construcció de les ciutades de Cerdà, 1859
3.48 Sant Petersburg
3.49 Boston
3.50 Buenos Aires
3.51 Model de disposició de blocs de cases
3.52 Edimburg
3.53 Nova York
3.54 Plànol del projecte d’Eixample d’Ildefons Cerdà, 1859
3.55 Fragment del Pla de l’Eixample.
3.56 Taçat definitiu del projecte de Cerdà, 1863
3.57 Estudis dels blocs dels blocs de cases, les cruïlles i el directori de noms. Cerdà, 1865
3.58 Esbossos del traçat de l’Eixample de Cerdà. Quadricula
3.59 Els blocs són el resultat de combinar diverses tipologies
3.60 Taçats de Cerdà per al disseny del trànsit
3.61 Disposició usual de les cruïlles a la ciutat antiga i al projecte
3.62 Seccions transversals de les obres de pavimentació dels carrers i de la construcció del metro
3.63 Diagrames de la nova parcel·lació
3.64 Plans detallats per al desenvolupament de l’Eixample
3.65 Alineacions dels terrenys al voltant de les muralles.
Ildefons Cerdà, 1865
3.66 Detall del projecte d’alineació
3.67 Superposició de la divisió de les terres agrícoles al pla de Barcelona i disseny de l’Eixample
3.68 Estudis de les dimensions dels blocs de cases, les cruïlles i el directori de noms. Cerdà, 1863
3.69 Passatge de Permanyer. Façana de les cases
3.70 El passatge de Permanyer al carrer de Pau Claris, 1867
3.71 Passatge de Permanyer. Façana
3.72 Una de les primeres cases a l’Eixample
3.73 El projecte de Cerdà per a dos blocs de cases per a Fomento del Ensanche
3.74 Demolició del bastió de Tallers
3.75 Una interpretació general de la Barcelona suburbana
3.76 Vista aèria de Sant Andreu
3.77 La urbanització dels camins rurals i dels carrers produïda per servituds
3.78 Carrers de cases i teixits de carrers
3.79 Carrers amb places i avingudes
3.80 El carrer de Pere IV
3.81 El Rec Comtal
3.82 El passeig de la Bonanova
3.83 El passeig de Maragall a Horta
3.84 Les Corts de Sarrià, 1929
3.85 El Camp de l’Arpa
3.86 La plaça de Rius i Taulet, 1897
3.87 Dibuix de les places de Gràcia
3.88 “Carrers al voltant d’una plaça” a Gràcia
4.01 Dibuix del Parc de la Ciutadella, 1882
4.02 Primers intents de demolir la Ciutadella l’any 1843
4.03 El dipòsit d’aigües
4.04 Vista aèria del mercat del Born
4.05 Foto del complex residencial al costat del Born
4.06 Projecte d’edificis al costat del Born
4.07 Vista del port i de la ciutat l’any 1888
4.08 Plànol de la Gran Exposició de 1888, de Josep Fontserè
4.09 Drintre del recinte de l’Exposició
4.10 Cascada del Parc de la Ciutadella
4.11 Vista general del recinte de l’Exposició
4.12 Hotel Internacional, de Domènech i Montaner
4.13 Arc del Triomf
4.14 Monument a Colom, 1887
4.15 Edifici de la Universitat, d’Elies Rogent
4.16 Dibuix de les Jocs Florals al Palau de Belles Arts
4.17 El bloc de cases o “mançana de la discòrdia” al passeig de Gràcia
4.18 Palau de la Música. Vista de la sala de concerts
4.19 Planta del Palau de la Música
4.20 Antiga fotografia de la cantonada del Palau de la Música
4.21 Imatge del Palau de la Música
4.22 Model de la ampliació del Palau de la Música
4.23 Hospital de Sant Pau, de Domènech i Montaner
4.24 La Cripta Güell de Gaudí a Santa Coloma de Cervelló. Receptió
4.25 Maqueta de l’estudi polifunicular per al temple de la Cripta Güell
4.26 Plànols de la cripta
4.27 La Cripta Güell de Gaudí. Seccions
4.28 Vista actual de l’interior de La Pedrera
4.29 Vista dels sostres
5.16 La construcció de la Via Laietana
5.17 Vista de la ciutat des de la Via Laietana
5.18 Plans d’idees, 1859-1976
5.19 Superposició d’idees, 1859-1976
5.20 Plànols de les transformacions, 1858-2000
5.21 Superposició de les transformacions, 1858-2000
5.22 Proposta de Doménech i Muntaner per a la plaça de Santa Maria del Mar, 1911
5.23 Proposta de Rubió i Bellver per a la plaça del Rei
5.24 Projecte per a la plaça de Catalunya, 1907
5.25 Can Casarramona (1921-1923), de Josep Puig i Cadafalch
5.26 Carrer de Barcelona, de Torres-García, 1917
5.27 Carrer de Pedralbes, de Miró, 1917
5.28 Aviat l’instant, de Joan Miró
5.29 L’irradiador dels ports i les gavines, de Salvat Papasseit
5.30 Triomf “La Catalana”, de Rafael Barradas
5.31 Poema de Catalunya, de J. V. Foix
5.32 Línies ferroviàries al segle xix
5.33 El carrer de Balmes amb el Tren de Sarrià
5.34 La línia de tren al llarg del carrer d’Aragó, descoberta
5.35 El carrer d’Aragó avui
5.36 L’Escola Pere Vila
5.37 Complex escolar de Goday
5.38 El Sistema de Parcs de Rubió i Tudurí, 1920
5.39 Proposta de localització dels parc públics
5.40 Jardines. Proposta
5.41 Plànod de la ciutat jardí del Tibidabo, de Marià Rubió i Bellver, 1907
5.42 Vista de Vallvidrera l’any 1930
5.43 L’avinguda del Tibidabo avui
5.44 Pòster del Tibidabo. El funicular
5.45 Pòster del Tibidabo. El parc d’atraccions
5.46 El Laberint d’Horta. Planta
5.47 Foto del Parc del Laberint d’Horta
5.48 Vista d’un sector del Parc del Laberint
5.49 Vista aèria del Park Güell
5.50 La plaça del Park Güell
5.51 Park Güell. Detall del banc que voreja la plaça
5.52 Secció de la sala hipòstila
5.53 Park Güell. Planta general
5.54 Viaducte
5.55 Jardins de Laribal, de J. C. N. Forestier
5.56 Litografia dels Jardins de Laribal
5.57 Parc de la Ciutadella
5.58 Plànol de la Gran Exposició de 1929, de Puig i Cadafalch, 1915
5.59 Gran Exposició de 1929. Vista general
5.60 Perspectiva de la principal avinguda de l’Exposició
5.61 L’enllumenat a l’Exposició de 1929
5.62 Les quatre columnes de l’avinguda de Maria Cristina
5.63 El Pavelló Alemany de Mies van der Rohe
5.64 Plantà, façana i seccions del Pavelló Alemany
5.65 El Pavelló de Mies l’any 1929
5.66 El Pavelló de Mies avui
5.67 L’enllumenat de l’avinguda principal de l’Exposició
5.68 Plànol del Poble Espanyol
5.69 Projecte del concurs per a l’edifici de Correus i Telecommunications, 1911
5.70 Vista de la plaça de Catalunya
5.71 La plaça d’Espanya. Esquema
5.72 El sector de la plaça d’Espanya abans de la seva reestructuració
5.73 Projecte per a la plaça d’Espanya i els pavellons de l’Exposició
5.74 La plaça d’Espanya com un centre actiu
5.75 Projecte de traçat per a l’avinguda del 14 d’Abril (Diagonal)
5.76 Construcció de la Diagonal cap a ponent
5.77 La ciutat futurista de Rubió i Tudurí
5.78 El Pla Macià. Proposta general
5.79 “El nostre gavatxes” de Gabriel Casas, 1930
5.83 Fotomuntatge del Barri Gòtic, 1935
5.84 El Zepelí sobrevolant Barcelona, de Gabriel Casas, 1930
5.85 “Tractament per a un guió de Dalí”
5.86 Coberta del Menotaure, de Salvador Dalí
5.87 Larga figura dempeus, de Juli González, 1934
5.88 Contribució de Miró en tres mocadors dissenyats per a ADLN
5.89 Zonificació de Barcelona. Àrea regional
5.90 Pla per a la distribució del territori català en comarques.
5.91 Pla regional
5.92 L’avinguda del Tibidabo avui
5.93 “Cases barates” al barri del Baró de Viver, 1924
5.94 Pòster de Joan Miró
5.95 Pla de divisió territorial de 1937
5.96 Indre de la “nova Barcelona”. VisiÓ general
5.97 Dia de la Vila Espanyola, de Salvador Dalí
5.98 La chute de Barcelona, de Joan Junyer, 1937
5.99 Gràfics que il·lustren les relacions entre viles i ciutats. Diagrama
6.00 Gràfics que il·lustren les relacions entre viles i ciutats. Pla regional
6.01 El Pla Macià. Proposta general
6.02 “El nostre gavatxes” de Gabriel Casas, 1930
6.03 Fotomuntatge del Barri Gòtic, 1935
6.04 Perspectiva de conjunt
6.05 “Tractament per a un guió de Dalí”
6.06 Coberta del Menotaure, de Salvador Dalí
6.07 Larga figura dempeus, de Juli González, 1934
6.08 Contribució de Miró en tres mocadors dissenyats per a ADLN
6.09 Zonificació de Barcelona. Àrea regional
6.10 Pla per a la distribució del territori català en comarques.
6.11 Pla de divisió territorial de 1937
6.12 “Cases barates” al barri del Baró de Viver, 1924
6.13 Barraques
6.14 Districte de barraques en terres de l’Eixample
6.15 Pla de la Satèlia, Monjuïc
6.16 Divisions parcel·laries marginals autoconstruïdes
6.17 El sistema urbà de Barcelona als anys trenta
6.18 Pla Macià o de la “nova Barcelona”. VisiÓ general
6.19 Perspectiva del pla del GATCPAC
6.20 Esbòs del port, de Le Corbusier, 1934
6.21 “Mòdul de 400 x 400 m” del Pla Macià de 1932
6.22 Macroblock de l’Eixample a la àrea de Sant Martí
6.23 Imatges del GATCPAC per a la racionalització de la ciutat antiga. Foto
6.24 Imatges del GATCPAC per a la racionalització de la ciutat antiga. Vistes aèries
6.25 Pla del projecte del GATCPAC per a Ciutat Vella
6.26 Axiomàtica del projecte “Cada casa, un arbre”
6.27 Planta de l’habitatge
6.28 Secció de l’habitatge
6.29 Perspectiva de conjunt
6.30 Esquema del Pla Macià o de la “nova Barcelona”. VisiÓ general
6.31 Esquema del Pla Macià o de la “nova Barcelona”. Vistes aèries
6.32 Perspectiva de conjunt
6.33 Esquema del Pla Macià o de la “nova Barcelona”. Vistes aèries
6.34 Gràfic de la població per tipus de vila i ciutats de Catalunya. Diagrama
6.35 Esquema del Pla Macià o de la “nova Barcelona”. Vistes aèries
6.36 Perspectiva de la Ciutat de repòs i de vacancess. Vistes aèries
6.37 Esquema del Pla Macià o de la “nova Barcelona”. Vistes aèries
6.38 Pavelló de la República Espanyola. Planta baixa
6.39 Pavelló de la República Espanyola. Planta superior
6.40 Pavelló de la República Espanyola. Foto
6.41 Pavelló de la República Espanyola. Foto amb el Guernica
9.19 Parc de la Creueta del Coll
9.20 Plànol de la Creueta del Coll
9.21 Parc de la Creueta del Coll. Detall
9.22 Miró: Dósia i ocell, parc de Joan Miró
9.23 Tàpies: Fundació Antoni Tàpies
9.24 Lichtenstein: La casa de Barcelona, Moll de la Fusta
9.25 Gehry: Peix, passeig Marítim
9.26 Brossa: Poema visual, 3 temes, passeig de la Vall d’Hebron
9.27 Chillida: Placa del Rei
9.28 Avinguda de Gaudí, mirant cap a la Sagrada Família
9.29 Avinguda de Gaudí, mirant cap a l’Hospital de Sant Pau
9.30 Avinguda de Josep Tarradellàs. Vista general
9.31 Avinguda de Josep Tarradellàs. Detall
9.32 Avinguda de Mistral. Detall
9.33 Avinguda de Mistral. Vista general
9.34 Distribució dels parcs en el sistema urbà actual
9.35 Els plans especials de reforma interior (PERI) de la Ciutat Vella
9.36 Del Liceu al Seminari, al Raval
9.37 La rambla del Raval, detall del pla parcial de García Morató
9.38 La rambla del Raval, vista general
9.39 El carrer de Montalegre
9.40 La plaça de la Catedral
9.41 La plaça de Sant Pere abans de la remodelació
9.42 La plaça de Sant Pere després de la remodelació
9.43 El carrer de l’Allada-Vermell
9.44 La plaça de l’Allada-Vermell
9.45 La plaça de la Mercè durant les tasques de demolició
9.46 La plaça de la Mercè després de la remodelació
9.47 Planta de l’eix comercial de Sant Andreu
9.48 Eix comercial de Sant Andreu. Vista general
9.49 Ciutat Vella: obres de rehabilitació
9.50 Ciutat Vella: vista dels treballs de rehabilitació
9.51 Ciutat Vella: exemple d’un nou pla d’habitatges
9.52 Ciutat Vella: nou pla d’habitatges
9.53 Antiga fàbrica tèxtil de Fabra i Coats a Sant Andreu
9.54 El PERI per al Carmel
9.55 El PERI per al carrer de Joan Güell, a Sants
9.56 Morfologia dels patis
9.57 Pla de l’Eixample amb blocs d’habitatges restaurats
9.58 Recuperació del patis interiors dels blocs de cases
9.59 Recuperació del patis interiors dels blocs de cases
9.60 Els carrers de la ciutat l’any 1985
9.61 El Pla viari proposat l’any 1985
9.62 Estudi comparatiu de les seccions dels carrers del model
9.63 Solucions urbanes per a les cruïlles
9.64 El Moll de la Fusta a principis dels vuitanta
9.65 La reestructuració del Moll de la Fusta
9.66 Secció del Moll de la Fusta
9.67 La Ronda de Dalt
9.68 La plaça de Karl Marx
9.69 Seccions de la Ronda de Dalt
9.70 Plànol interpretatiu
9.71 La Vía Júlia abans del seu desenvolupament
9.72 La reestructuració de la Vía Júlia
9.73 Secció de la Vía Júlia
9.74 Secció de la Vía Júlia amb el ferrocarril metropolità
9.75 Perfil de les diverses sortides de les rondes
9.76 El Nus de la Trinitat, en construcció
9.77 El Nus de la Trinitat, finalitzat
9.78 La Rambla de Prim abans de la transformació
9.79 La Rambla de Prim després de la reforma
9.80 Les àrees de la nova centralitat
9.81 Grans centres comercials l’any 1985
9.82 Densitat de les oficines l’any 1985
9.83 Avinguda de Tarragona, Estòbols
9.85 La transformació de l’avinguda de Tarragona. Vista general
9.86 El sector de Renfe-Meridiana. Proposta
9.87 El sector de l’Illa
9.88 L’illa Diagonal, Vista aèria
9.89 Diagrama de l’avinguda Diagonal
9.90 Il·lustracions del potencial de la Ciutat Vella
9.91 El Cobi a Barcelona
9.92 Gràfics que mostren la situació de les infraestructures de la façana marítima l’any 1987
9.93 Gràfics que mostren la situació de les infraestructures de la façana marítima avui
9.94 El mapa de Cerdà i el mapa actual. La ciutat ha desenvolupat la seva façana marítima
9.95 La façana marítima l’any 1987
9.96 La façana marítima després de 1992
9.97 Els nous barris residencials de la Vila Olímpica. Vista parcial
9.98 Els nous barris residencials de la Vila Olímpica. Vista parcial
9.99 Projecte per a la façana marítima. Perspectiva
9.100 Plànol de la Vila Olímpica
9.101 La façana marítima en construcció, 1990
9.102 La Vila Olímpica a finals de 1991
9.103 Blocs de cases al carrer de Llull. Axonometria
9.104 Planta dels blocs de cases del carrer de Llull
9.105 Blocs de cases al carrer de Llull. Vista general
9.106 El sector de la Vila d’Hebron. Plànol
9.107 El sector de la Vila d’Hebron. Visió general
9.108 Les quatre àrees olímpiques
9.109 El sector de la Diagonal
9.110 El sector de l’Anella Olímpica a Montjuïc
9.111 Secions de l’Estadi
9.112 Secions del Palau Sant Jordi
9.113 Plànol de la muntanya de Montjuïc
9.114 Torre de Telecomunicacions de Colserola. Vista general
9.115 Torre de Telecomunicacions de Colserola. Dibuix
9.116 Kop van Zuid, Rotterdam
9.117 Expo ’98 a Lisboa
9.118 Hafencity, Hamburg
10.01 Vista general de Barcelona. Dibuix. Les noves infraestructures en construcció
10.02 El MACBA i el CCCB a final de 1993
10.03 El CCCB.
10.04 L’Auditori i el Teatre Nacional de Catalunya al costat de la plaça de les Glòries
10.05 El Liceu. Seció general
10.06 Vista aèria del Liceu
10.07 Can Casarramona, el Caixa Forum de Barcelona
10.08 Diagrama de flux que il·lustra el creixement de la mobilitat regional
10.09 La transformació de l’espai costaner i preliotoral
10.10 Diagrama que il·lstra el flux de trànsit abans de les rondes
10.11 Diagrama de flux abans i després de les rondes
10.12 Nou desenvolupament entre les noves rondes i els barris existents
10.13 Dibuix. Fragment del projecte de la Ronda de Dalt
10.14 La plaça de Cerdà abans de la intervenció
10.15 La plaça de Cerdà després de la intervenció
10.16 Vista de la plaça de Cerdà
10.17 L’avinguda de Carles III abans de la seva transformació
10.18 Secció de la rambla del Brasil
10.19 Foto de la rambla del Brasil. L’avinguda Carles III va canviar la seva secció oberta per donar una millor resposta a la excessiva densitat residencial construïda a les dècades del desenvolupament.
10.20 L’Illa Diagonal, vista des de la Diagonal
10.21 El Port Vell, un focus d’entreteniment, comptes i serveis al Moll d’Espanya
10.22 Vista aèria del recinte de la Fira 2
10.23 El centre de lleure de Can Dragó a l’àrea de RENFE-Meridiana
10.24 El pla de Nollé per a la Gran Via
10.25 La Gran Via, vista de l’àrea en transformació
10.26 La Gran Via, vista general
10.27 Disposició del delta
10.28 Fotomapa del sector de la Gran Via. La Gran Vía com a nova aproximació metropolità atrau noves activitats, com la Fira 2, la Ciutat de la Justícia i nous centres comercials, que demanen una estricta coordinació espacial per prevenir la construcció d’una ciutat fracturada.

10.29 Vista aèria de la plaça de les Glòries

10.30 Continuació de l’avinguda de la Gran Via com a continuació urbana amb el Poblenou

10.31 Projectes de transformació del Poblenou. Diferents transformacions: la construcció de la Diagonal, el sector 22@ i els projectes costaners

10.32 El Poblenou

10.33 Diagrama del projecte 22@

10.34 El sector del Poblenou en fase de transformació i propostes

10.35 Habitatges de La Maquinista

10.36 Cinc blocs del Poblenou.

10.37 Antic camp de futbol del RCD Espanyol

10.38 Habitatges als terrenys de l’antic camp de futbol del RCD Espanyol

10.39 Jardins botànics

10.40 Parc de Diagonal Mar

10.41 Passeig de Joan de Borbó

10.42 Passeig de la Barceloneta

10.43 Vista del port l’any 1996

10.44 Projecte per al delta del Llobregat: desviació dels quilòmetres finals del riu, construcció d’una depuradora i ampliació de l’aeroport i el port industrial (Àrea d’Activitats Logístiques) en terrenys recuperats al mar

10.45 Futura estructura del port a mitjà termini

10.46 Sistemes de ciutats al voltant del delta del Llobregat

10.47 Parc Rural del Delta del Llobregat. Vista general

10.48 Parc Rural del Delta del Llobregat. La divisió de les terres agrícoles

10.49 Parc Rural del Delta del Llobregat. Vista del riu. Sistemes de poblacions al voltant del delta del Llobregat: la ciutat aeroportuària en el pla del esquema metropolità del delta, formant part del sistema de ciutats, amb la seva àrea de desenvolupament potencial, on es troben el port, l’àrea d’Activitats Logístiques i el parc rural al cor del complex

10.50 Interpretació de la localització dels edificis alts de Barcelona

10.51 Vista aèria dels gratacels

10.52 Diagrama de l’estació intermodal de la Sagrera

10.53 Vista aèria de la Sagrera: estació intermodal on conflueixen diversos sistemes d’infraestructures de transport públic

10.54 Extensió de les línies de metro

10.55 Perspectiva del Trambax: simulació del seu recorregut per Sant Just, al costat de l’edifici residencial Walden 7

10.56 Edifici del Fòrum

10.57 Vista aèria de la desembocadura del riu Besòs


10.59 La hipòtesi estructural de la “banana” segons els estudis de DATAR

10.60 Posició relativament central de Barcelona a Europa

10.61 Espais lliures a la Regió Metropolitana.

10.62 Colserola com a gran parc central

10.63 Usos de a la Regió Metropolitana de Barcelona


10.65 Els sistemes de ciutats “madures” funcionen com una xarxa dintre de la Regió Metropolitana

10.66 El nou port de Badalona

10.67 L’Exemple de Mar, Vilanova i la Geltrú

10.68 L’Eix Macià, Sabadell

10.69 L’Eix Ferroviari, Vilafranca

10.70 Les Casernes, Girona

10.71 La ciutat continua més enllà dels límits de la Àrea Metropolitana

10.72 Els diferents teixits residencials de l’Àrea Metropolitana de Barcelona

10.73 Comparativa dels fluxos de mobilitat entre municipis metropolitans als anys 1986 i 2010

10.74 La suma de superfícies dels entorns dels nusos viaris de la metròpoli representen dues vegades l’Exemple de Cerdà

10.75 Superposició dels diferents plans urbanístics desenvolupats en els quaranta anys de vigència del Pla general metropolità de 1976

10.76 Fragmentes de les formes de l’economia de la metròpoli

10.77 Fragment de Barcelona i els seus equipaments

10.78. El metabolisme metropolità. Superposició de les diferents xarxes de serveis a l’Àrea Metropolitana de Barcelona

10.79 El sistema d’espais lliures a l’Àrea Metropolitana de Barcelona

10.80 La plaça d’Europa de l’Hospitalet de Llobregat es consolida com un sector fort dintre del “pol urbà” de la Barcelona metropolitana, al costat de la nova Fira

10.81 A la falda de Colserola, els sistemes naturals penetren l’espai urbà

10.82 Mapa d’Europa i impacte del tren d’alta velocitat

10.83 Collage d’una sequència d’espais lliures de la metròpoli

10.84 La xarxa ferroviària europea

10.85 Els principals corredors ferroviaris de Catalunya

10.86 Àrees de producció i consum d’energia a Catalunya

10.87 Vista general de l’Eixample

10.88 Vista del front marítim

10.89 Vista aèria de Barcelona en el context litoral de Catalunya

10.90 Accés al pati d’illa de Sant Antoni, de RCR

10.91 El pati d’illa de Sant Antoni, de RCR. Pati d’illa i Biblioteca de Sant Antoni-Joan Oliver, de RCR. Exponents de l’arquitectura catalana al món

10.92 Estudi de les oportunitats sobre les “Vores de la B-23” per augmentar la connectivitat urbana entre les ciutats metropolitanes

11.01 Ciutat Vella. Sistemes construïts, 2000

11.02 Espais oberts i monumentals a la Ciutat Vella, 2000

11.03 Seqüència de creixement del projecte d’Eixample fins a la consolidació del seu disseny, 2009

11.04 Desenvolupament del front marítim, 1985-2004

11.05 L’Exemple avui, 2009

11.06 La regió metropolitana, 2000

11.07 La regió metropolitana, 2009

11.08 Fotomapa de Barcelona en quatre làmines, 2011

11.09 El litoral catalá, 1995

11.10 Superposició de l’espai construït i l’espai lliure de la Barcelona metropolitana

11.11 El sòl ocupat entre 1976 i 2016 és equivalent al que estava ocupat l’any 1975

11.12 Les “capes” que permeten llegir la metròpoli, 2015

11.13 Interpretació de la geografia de l’Àrea Metropolitana de Barcelona i els nuclis històrics metropolitanos, 2015

11.14 Imatge del satèl·lit Landsat-5, 2011
Introducció

Barcelona es pot considerar el prototipus d’una ciutat europea mediterrània amb una llarga tradició urbana. Precisament, les ciutats del sud d’Europa presenten unes característiques formals i uns processos de formació històrica específics: la densitat i compactat de la seva forma urbana i la seva evolució per extensió, més que per reforma, les singularitzen respecte de les ciutats del nord d’Europa. A més, la condició mediterrània li proporciona unes condicions climàtiques molt suaus i li ha permès participar de les diverses cultures que han colonitzat les ribes d’aquest mar històric.

En els seus més de dos mil anys d’història, la ciutat ha exercit el paper de capital de Catalunya a la segona meitat d’aquest període, i els dos darrers segles ha experimentat un fort creixement, coincidint amb el desenvolupament de la ciutat moderna i la seva industrialització creixent.

L’any 2016, la ciutat de Barcelona tenia 1.609.000 habitants en 100 km², i la seva àrea metropolitana, 3,24 milions en 478 km². En aquesta àrea, que representa només l’1,5 % del territori català, hi viu gairebé la meitat de la seva població. La regió metropolitana, amb relacions diàries de treball i de residència, acollia llavors una població de 5 milions habitants, és a dir, quasi el 70 % de Catalunya.

Està situada en una plana lleugerament inclinada cap al mar, definida pels rius Llobregat i Besòs i per la cadena litoral de Collserola, que té el punt més alt al Tibidabo (512 m). El Pla de Barcelona es veu modificat només pel turó de Montjuïc al costat del mar i pels “tres turons” a la part superior.

Aquest Pla és un espai de confluència del corredor prelitoral que discorre per l’interior en direcció nord-sud i la pròpia costa defineix així un sistema geogràfic que marcarà els eixos de comunicació i l’expansió urbana moderna. Com veurem, l’espai metropolità actual desborda aquest espai natural i la seva influència quotidiana sobrepassa els límits de la pròpia província.

Aquesta descripció inicial de la ciutat ens permet evitar l’equívoc de confondre aquest llibre d’interpretació de la construcció urbanística d’una ciutat compacta amb un llibre d’història de la ciutat. Tant la dimensió de la tasca com la formació de l’autor han aconsellat altres intencions i un altre mètode.

Per bé que, en general, els esdeveniments urbans es presenten d’acord amb la seqüència temporal per fer-ne més comprensiu el recorregut i la seva valorització comparativa, el factor dominant no és la descripció dels episodis històrics. Les diferents històries de Barcelona s’utilitzen i se citen en el llibre com a base per a la comprensió, però en l’evolució física de la ciutat actual han estat rellevants, sobretot, les intervencions i els projectes, les lleis i els decrets, les idees i les accions, les estratègies i els processos.

Explorar i interpretar la ciutat i els fenòmens humans relacionats amb ella té una gran dificultat perquè implica l’estudi diacrònic de moments molt diferenciat i, per tant, la comparació resulta molt complexa. Tanmateix, si optem per prioritzar la dimensió física de la ciutat, els seus espais i les seves arquitectures, potser podrem avançar en aquest intent.
La ciutat és temps solidificat; cristal·litza les antigues configuracions territorials i, alhora, perpetua les pràctiques socials de les generacions precedents.

Qualsevol “història” es fonamenta en les dimensions analítiques i en una interpretació dels fets i dels esdeveniments més singulars. La història urbanística ha de comprendre sintèticament l’experiència territorial i urbana i, si bé n’existeixen interpretacions culturals, econòmiques, ideològiques, polítiques..., ha de fer atenció especialment a les dimensions físiques de la ciutat, que influeixen –i a vegades fins i tot determinen– d’algun manera el seu desenvolupament cultural i econòmic. No es tracta d’anteposar el valor de la “pedra” a l’evolució social de la ciutat, sinó que, igual com l’explicació del desenvolupament econòmic d’algunes ciutats esmenta l’aparició del comerç com a factor innovador del canvi, encara que només afecta una minoria de la població, a vegades la ciutat i la seva forma física representen la síntesi veritable del desenvolupament històric d’una societat: pensem, per exemple, en el cas de Pompeia, on les ruïnes són el resum de les formes de vida, de producció i d’expressió de la seva àmplia cultura.

A la ciutat, les cases, els llocs de treball, la xarxa de carrers, els espais públics, les formes de viure, l’organització tècnica de la producció i dels intercanvis, les formes de diversió i de lleure... provenen sempre del passat i es modifiquen en temps diversos, encara que a vegades es produeixen canvis tipològics –o de formes d’actuació– com a ruptura dels sistemes precedents.

Els estudis sobre la morfologia genètica tendeixen a cercar una lògica en l’evolució de les formes urbanes: d’una banda, aferrant els diversos llindars espacials i temporals, tant per a les intervencions importants de la urbanística com per als innombrables projectes urbans realitzats en els petits teixits urbans i les seves transformacions; d’altra banda, interpretant la llarga permanència de la xarxa dels carrers, que perdura més que la de les parcel·les, que depenen dels edificis, la funció social dels quals és més variable.

Per tant, el fet de ressaltar les dimensions urbanístiques en aquesta “història” obliga a valorar aquells aspectes propis d’aquesta disciplina jove, aquest “saber pràctic” –prenent l’expressió de Foucault– de l’”urbanisme”, que vol entendre la “ciutat” i el fenomen “urbà” amb les seves variables analítiques interdisciplinàries, però també amb la seva orientació específica a l’explicació propositiva o projectual de la construcció i la transformació urbanes. Perquè la història de la civilització a Europa demostra que les ciutats han estat el lloc on s’ha produït la innovació i el canvi: els grans esdeveniments culturals i tecnològics han tingut lloc a les ciutats, i també s’hi han produït o expressat els moviments i els canvis polítics més importants.

Per això, és essencial interpretar el contingut d’aquests projectes i les seves formes d’implantació social i econòmica. Com veurem, aquestes propostes o patrons d’urbanització es tradueixen en la forma urbana de les ciutats i es materialitzen en unes condicions específiques per a la població, l’organització social i política i la reinterpretació de l’espai geogràfic.
L’aproximació que es proposa per a aquest llibre busca el seu eix principal en la constitució de Barcelona, ententen precisament aquelles operacions de configuració o de projecte de ciutat que han estat crucials en el seu desenvolupament. Per a això, el llibre utilitza fonts molt diverses al llarg del seu recorregut: des de les arqueològiques fins a les històriques, des dels projectes urbanístics fins a la interpretació dels fets més recents, des d’una peça d’arquitectura clau fins a un nou encaix regional... D’entre els diferents períodes, en destaca l’evolució de la ciutat moderna. També l’expressió escrita i la gràfica pugnen per emergir i permeten lectures complementàries. Efectivament, la representació de la ciutat canvia, com també la grafit dels projectes, l’expressió dels plans i de les estratègies... Tot això contribueix a entendre l’evolució cultural de l’urbanisme.

La història de Barcelona, com succeeix en tantes altres ciutats europees, ens mostra com la ciutat va afrontant nous temes –diríem que cada generació fa aquesta revisió o orientació–, i interessa entendre’n tant els mecanismes d’emergència social, econòmica i ideològica com les opcions i els projectes que es proposen i que, conseqüentment, introdueixen nous elements constitutius de la ciutat. Metodològicament, se’n destaquen les regles d’ordre o de projecte que donen forma a la ciutat i a les seves parts, i també la seva relació amb les formes d’organització social i d’administració del poder.

Evidentment, sempre hi ha períodes més prolífics o més innovadors, i també projectes capaços de sobreviure i/o d’adapta-se al llarg de diverses generacions –com es veurà en la controvertida història del desenvolupament de l’Eixample de Cerdà– i que, per això, arriben a convertir-se en el paradigma de la identificació simbòlica de la ciutat. Només cal pensar en la gènesi conflictiva de grans projectes com la remodelació del centre de París per Haussmann al segle xix, que va portar a consolidar –no sense grans dificultats– la imatge carismàtica d’aquella gran capital.

La història de les ciutats mostra els processos que s’hi encavenallen, i els seus projectes i les seves propostes de canvi no s’han de considerar només des del seu origen o des del seu estat final, sinó en la seva gènesi i amb els mecanismes de canvi i d’adecuació que se solen produir.

Aquests valors d’innovació i mutació que es van succeint a la ciutat, cal superposar-hi la dimensió simbòlica i representativa. Un gran projecte urbà, un edifici monumental, simbolitzen les formes de govern del moment, però també les formes de coexistència. El seu contingut compositiu i figuratiu defineix la ideologia que el promou, que fins a cert punt s’idealitza a través de l’estatus social que rep qualsevol obra d’art.

Cada projecte urbà s’hi pot entendre com l’expressió del poder, de la riquesa i, fins i tot, de la misèria dels seus constructors i dels seus contemporanis. Aquest és, en el fons, el contingut autèntic de la ciutat i dels seus projectes: no la mera satisfacció de les necessitats funcionals, sinó aquesta connotació afectada que amplifica o canvia les cotes de poder i de representativitat de les diferents classes socials. La burgesia de la Barcelona de la segona meitat del segle xix manlleva la idea d’ordre, de neteja, de sanejament, d’estratificació social... d’una classe emergent i adquireix així més rellevància social. D’altres vegades, el projecte urbà a la ciutat és el resultat d’un procés conflictiu entre allò que els plans pretenen i allò que la ciutat construeix: el desenvolupament metropolità de la postguerra és un exemple clar d’aquesta situació.
Dins d’aquesta orientació, cal assenyalar que, si bé cada ciutat té el seu assentament i la seva pròpia història cívica, a les diferents àrees geogràfiques es desenvolupen accions i projectes més amplis en l’evolució urbana, que són seguits o participats per moltes ciutats: d’aquí la necessitat de fer referències encreuades amb els processos que segueixen altres ciutats.

Al seu torn, la relativa brevetat del text obliga a concentrar-se en els períodes més dinàmics o rellevants de la història general de la ciutat, i sintetitzar els estudis d’història urbana principalment de la Barcelona moderna, que es ressenyen als peus de pàgina per a qui en vulgui ampliar la consulta.

El llarg període que el llibre vol cobrir suggereix presentar el paper de Barcelona en el context català, sobretot quan la ciutat en si es mostra com una peça fonamental en el procés d’identitat nacional.

És difícil esguardar el passat i el present pensant en el futur, i aquest és un exercici que pot proporcionar també nous camps de reflexió sobre la pròpia ciutat. També és difícil desprendre’s del sentit actual de la ciutat i de les seves parts: aquesta situació necessàriament obliga a entendre que els llibres “pertanyen” també al període concret en què s’escruien. Perquè avui Barcelona ha de ser vista com una de les poques ciutats europees –entre les dues mil amb una certa entitat que hi havia a l’edat mitjana– que ha estat capaç de convertir-se en metròpolis. Aquest fet motiva estudiar per què s’ha produït aquesta situació i a partir de quins processos i projectes s’ha culminat.

Com veurem, el procés de formació urbana conté moltes contradiccions “històriques”. Serà la “gran capital mediterrània” sense port, la “fàbrica d’Espanya”, en un emplaçament sense recursos energètics i sense primeres matèries...

La ciutat ha estat, en la història de Catalunya, el catalitzador civil d’una identitat forta –“el cap i casal de Catalunya”–; primer, des de la seva condició de plaça ben fortificada; després, com a espai de confluència entre la Catalunya Vella –de “pedra”, al nord– i la Catalunya Nova –“de tàpia i fang”, al sud. Però també ha estat el sistema urbà que ha patit més intensament les dificultats dels “recessos” politics del país: el 1714, el 1936..., quan li fou imposada la condició de “perdedor”.

Com s’apreciarà, la seva construcció urbana és molt interessant i variada, sense haver comptat mai, en el seu desenvolupament històric, amb els grans projectes –reials o aristocràtics– que van produir grans avingudes i parcs a les capitals europees. Aquesta escala local dels projectes contrasta amb la seva voluntat ambiciosa i cosmopolita –de fer el que es fa a les ciutats d’avantguarda– que ha donat un caràcter innovador a moltes actuacions i li ha conferit una dimensió especial.

Potser per això, el ritme del desenvolupament urbà ha estat tan contrastat entre projectes o plans de llarg abast que s’hi han desenvolupat fragmentàriament i accions realitzades a termini fix, com els grans esdeveniments que marquen els programes singulars cada mig segle.

Així doncs, el treball que es presenta cerca interpretar l’evolució i la formació de Barcelona a partir d’aquells elements urbanístics més significatius, que poden ser comuns als de la constitució d’altres ciutats europees.
Existeixen treballs d’interpretació excel·lents de les ciutats per èpoques –ciutat medieval, gòtica, barroca, moderna, etc.–, per la seva localització geogràfica –ciutats-turó, ciutats-riu, etc.–, o pel paper econòmic –ciutats-mercat, ciutats-port, etc.–, però són més escassos aquells treballs que, bo i acceptant la lògica monogràfica de la ciutat, tracen ponts cap a una interpretació urbanística, més general. Afortunadament, Barcelona disposa de bones contribucions bibliogràfiques sobre el desenvolupament de la ciutat per temes o per períodes, sense les quals aquesta obra hauria resultat impossible: el llibre és deutor d’aquests treballs previs i la seva recensió es detalla a l’apartat corresponent i se cita al llarg del text.

El llibre s’estructura en deu capítols, que van interpretant les etapes de la seva constitució morfològica.

Els dos primers ens introduïmen en la formació de la ciutat medieval seguint el seu origen romà, que identifiquem com una ciutat tradicional, amb els seus carrers, les places, els barris, etc. Encara que la ciutat antiga ja disposava d’aquests elements, la seva forma i els seus continguts ara són redefinits. D’altres, com les muralles i els seus traçats principals, són reinterpretats continuament. En aquesta primera part, la descripció diacrònica dels esdeveniments es manlleva de les “històries” de la ciutat i, mentre la recerca arqueològica avança, es formulen algunes invariants sobre la forma urbana que tenen en compte la constància del traçat dels carrers, i dels elements d’infraestructura, i els sistemes de domini, que ens poden ajudar a entendre com va ser la ciutat preindustrial. La representació de la ciutat és molt diversa i les intervencions de la seva construcció han estat poc estudiades.

Com ens recorda Maurice Halbwachs a propòsit de l’evolució de París: “El passat no es conserva i no es representa com és. A cada etapa, la societat reeixa els seus propis records per tal d’adaptar-los a les condicions presents del seu funcionament. Mitjançant un procés de reconstrucció perenne, la memòria esprem la interpretació del passat a partir del present: com a memòria col·lectiva, aquest reforça la cohesió del grup de pertinença, és part integrant de la seva essència i es va transformant a mesura que el grup evoluciona. I el mateix succeeix amb l’espai...”

És a partir dels inicis de la ciutat industrial que les actuacions urbanes són més documentals i s’estableixen una sèrie d’arguments urbanístics que poden il·lustrar la construcció de la Barcelona actual.

El paper de les infraestructures en la colonització del territori i les seves diverses fases, la diferent escala dels projectes de desenvolupament urbà, la ciutat com a instrument de progrés social i de desenvolupament polític, la influència urbanística de les pèrdues polítiques, les grans dinàmiques de població i les seves demandes habituels, els moviments d’innovació cultural i urbanística i les estratègies dels grans esdeveniments (1888, 1929, 1992...) són alguns dels arguments que es tracten en els capítols centrals.

La ciutat del segle xix ens mostra com la industrialització entra plenament a la ciutat i es defineixen noves formes urbanes: nous tipus d’edificació (les estacions, els mercats, els restaurants, etc.); també s’emprenen noves accions urbanístiques: s’obren carrers, s’hi introduceixen nous serveis (gas, sanejament, etc.). Diríem que es construeix la “ciutat d’ahir”, que són imatges compartides majoritàriament a través del cinema o de la literatura i que, a més “coexisteixen” d’alguna manera en la ciutat actual. Llavors és el moment del gran projecte de l’Eixample, dels desenvolupaments suburbans, de la demolició de la Ciutadella...
Però és probablement al segle xx quan s’experimenta la gran eclosió urbana, el moment en què la industrialització organitza tot el conjunt amb un fort desenvolupament tecnològic i en què l’urbanisme es consolida com una pràctica tècnica i social. La ciutat s’estructura a la manera de les grans capitals europees i noves propostes morfològiques van prenent cos. La nova escala comarcal es desenvolupa en el període gris de la postguerra i els grans deficits de serveis de la perifèria perduraran fins als nostres dies.

La recuperació de la ciutat a partir dels anys vuitanta busca revalorar els espais i les estructures urbanes existents i això produirà un nou renaixement de la ciutat. Els instruments urbanístics seran múltiples i bastant innovadors.

Els canvis que Barcelona ha experimentat en les darreres dècades no s’expliquen només amb els dissenys que hi han aportat un o uns pocs individus, ni amb una voluntat singular i personal, sinó amb una tendència o exigència col·lectiva més àmplia, que implica la iniciativa pública municipal i la dels seus quadres, però també d’arquitectes, grups de veïns, operadors privats, etc., que han definit clarament una consciència de canvi respecte a les condicions precedents, que ha estat la base de la seva pròpia concepció. Així, s’ha configurat una ruptura i una forta modernització de la ciutat i dels seus espais, però també de la base econòmica, de l’ambició col·lectiva, de l’orgull cívic i de l’afirmació identitària.

Amb el nou segle, s’obren noves perspectives gràcies al marc institucional europeu i, sobretot, als canvis en el sistema econòmic, orientat a una fase postindustrial en què prenen força les diferents formes de comunicació i creix el sentiment que la ciutat que construïm no és sostenible –consumeix energies no renovables i produeix una gran quantitat d’elements no reciclables. Les repercussions urbanístiques són difícils d’avaluar, però hem de comptar amb la força que Barcelona ja ha demostrat superant les grans “contradiccions” portuàries i industrials que hem comentat anteriorment.

La llarga perspectiva que el llibre introduceix permetria evitar apreciacions catastrofistes massa simples, sense pretendre amb això donar per tancada aquesta discussió, atès que la ciutat experimentarà grans transformacions, com les que ja ha viscut en el passat. Tanmateix, hi observarem la força de la continuïtat i de la transformació morfològica. La ciutat segueix avançant i es reproduceix igual com les llavors i les plantes es reconduïxen i s’adaptan a partir d’estructures semblants, en una continuïtat que permet mutacions.

En qualsevol cas, el repte actual és esforçar-nos per entendre les formes del passat quan sabem que el futur “no té forma”. Aquesta es construirà probablement des d’una bona interpretació de la història i a partir d’un bon ús dels processos creatius que la cultura urbana va promovent contínuament.
Agraïments

Aquest treball es presenta com un procés de recerca obert, que en la seva forma actual constitueix un resum de les lectures, la labor realitzada i els articles elaborats els darrers quaranta anys. Tanmateix, també aporta noves hipòtesis que se sotmetran a prova a mitjà termini.

La majoria dels treballs s’han dut a terme en el marc del Laboratori d’Urbanisme (LUB) de l’Escola Tècnica Superior d’Arquitectura de Barcelona (ETSAB) de la Universitat Politècnica de Catalunya, i per això vul·lar expressar la meva gratitud al seu director, Manuel de Solà-Morales, pels seus consells i la seva amistat; a José Luis Gómez Ordóñez, per la seva ajuda i companyia en tantes discussions, i a Antonio Font, Miquel Domingo, Josep Parcerisa, Joaquim Sabaté, Amador Ferrer i Xabier Eizaguirre, entre d’altres, per les seves contribucions miscel·làgies.

La meva implicació com a director de l’Àrea d’Urbanisme de l’Ajuntament de Barcelona entre 1983 i 1989 m’ha permès aportar-hi nous punts de vista per tal d’oferir una visió general exhaustiva de la ciutat. Vull manifestar el meu reconeixement per l’impuls i l’energia d’Oriol Bohigas, la solidaritat de José A. Acebillo i el suport exemplar de Miquel Corominas, Jaume Sanmartí, Ricard Fayos i José A. Tajadura, entre d’altres. S’han publicat dues versions d’aquest llibre en castellà, una d’abreujada l’any 1992 (Fundació Mapfre) i una de més extensa el 2004 (El Serbal). La major part del llibre es va recompondre a la Graduate School of Design de la Universitat de Harvard. A partir d’aquella edició, s’hi va afegir una nova actualització, que incorpora una mirada més metropolitana gràcies als treballs realitzats amb l’Àrea Metropolitana de Barcelona, el seu equip i col·laboradors externs. Aquesta nova versió en català, editada pel LUB amb la col·laboració de la UPC i l’Ajuntament de Barcelona, torna el treball als orígens d’on van sortir les primeres hipòtesis.

Aquest llibre també es deu a l’inestimable suport pràctic de Maria Mercè Busquets i Rosa Bastíà, que l’han mecanoscrit, i al treball de compilació gràfic d’Antonio Moro, Jaume Barnada, David Moncusí, María Elena de la Torre i Montse Vendrell, en les edicions anteriors, i de Francesc Baqué, en les actualitzacions a partir de 2013. Tanmateix, el llibre no hauria arribat mai a existir si no hagués estat per l’encoratjament constant i generós de la Rosalía, a qui dec el plus d’energia addicional que requereix emprendre una tasca d’aquest abast.

J.B.
Barcelona, gener de 2018
I. Dels seus orígens a la capitalitat mediterrània medieval

I.1 El naixement de Barcelona. Una ciutat de dos mil anys

Si bé des del sisè mil·lenni abans de Crist existeixen vestigis d’un poblament dispers als voltants de Barcelona, no és fins a finals del segle V a. de C. que es detecta l’aparició d’una sèrie de poblats mínimament estables a l’àrea costanera, fruit de la intensificació del comerç. Entre ells, destaca l’assentament que devia existir al port situat al sud-oest de Montjuïc, al costat del delta de la desembocadura del Llobregat, aprofitant la condició de port natural, per embarcar-hi els excedents agrícoles que s’emmagatzemaven en sitges, com expliquen els estudis arqueològics dels anys quaranta.1

Tanmateix, la primera Barcelona, germen de la ciutat actual, s’origina al segle I a. de C., possiblement entre els anys 15 i 13, sota la dominació romana. Aquests ja hi havia desembarcat temps enrere, coincidint amb la fundació d’Emporion l’any 218 a. de C., de manera que la romanització de la regió ja estava molt avançada.

La colònia Bàrcino és descrita al compendi d’Agripa que Plini el Vell publica durant el regnat d’August i està situada en una zona on ja hi havien existit poblaments anteriors, com succeeix en la majoria dels assentaments romans catalans.2 Per la seva banda, al pla diferents villae romanes asseguraven l’explotació dels conreus. La colònia se situa estratègicament al Mons Tàber, un petit promontori d’uns 15 m d’altura, entre dos torrents, el de Cagalell a ponent i el de Merdançà a llevant. I la seva proximitat al mar fa que les lleres dels torrents puguin actuar com un port natural.

Tanmateix, els al·luvions de les torrenteres i la sorra dels corrents litorals dificultaran la seva funció portuària. Aquesta contradicció entre la bona localització portuària i la dificultat de mantenir un calat eficient al port marcarà l’esplendor marítima i les limitacions d’aquesta infraestructura al llarg de molts segles en el desenvolupament de la ciutat.

L’emplaçament de la colònia Bàrcino segueix les pautes de tantes altres colònies del gran imperi Romà implantades al llarg de les regions mediterrànies. El Mare Nostrum esdevé un espai central d’aquesta gran colonització, ben vertebrada tant pel tràfic marítim com per una atapeïda xarxa de vies romanes.

Bàrcino no neix enclavada en les principals artèries romanes que discorren des de Narbona cap a Tàrraco (Tarragona) i fins a Gades (Cadis). No obstant això, aquesta colònia de rang secundari presenta unes condicions potencials de localització i emplaçament que en marcaran l’evolució posterior.
I.2 Els patrons d’una colònia romana

Els romans estableixen la noció de ciutat que manlleven, en part, de la civilització grega. La pròpia estructura de l’imperi Romà s’organitza a través de les ciutats, denominades urbs. Els ciutadans tenen uns drets i intervenen en les decisions de la ciutat. Roma delega a cada ciutat un conjunt de poders, de manera que es converteix en un centre administratiu, judicial, religiós, cultural...

Se suposa que el traçat originari de la colònia Bàrcino participa de la tradició del projecte de fundació romana, tècnicament molt desenvolupat en aquells moments. La centuriatio es fa a partir de dos eixos principals, el cardo maximus i el decumanus maximus, que es creuen en el punt central de la colònia. Els textos dels tractats de l’època consideren que el model ideal és quan aquest centre coincideix amb la intersecció de dos eixos fonamentals del sistema territorial.

Quan es funda Bàrcino, existeix una pràctica específica, la dels agrimensores o gromatici, que són els encarregats de fer aquest traçat utilitzant un instrument anomenat groma, que serveix per traçar alineacions perpendiculars: consistia en quatre taules de fusta, d’uns 45 cm, de les quals penjaven quatre plomades, i l’asta que sostenia les taules es plantava en el terreny de manera que el centre coincidís amb l’encreuament dels eixos principals.

5 Vid. P. Frigerio, Antichi strumenti tecnici (Como, 1933).
1.a Traçat i muralles de la ciutat romana

1.03, 1.04
Hipotètic traçat romà i il·lustració de la groma, un instrument que es feia servir quan es fundava una ciutat.

1.05
Adaptació del jaciment romà a la topografia.

1.06
Restes arqueològiques de la ciutat romana.
La posició d’aquests s’adaptava a cada topografia específica i es tenia en compte la “rosa dels vents”, com la de Vitruvi,⁴ que dividia el cercle en setze vents relacionats amb les divinitats etrusques i els noms d’Osiris.

Així doncs, l’esquema clàssic de la fundació romana passava per tres decisions ben estructurades:

1. L’observació de la direcció del sol naixent el dia de la fundació, situant la groma en un punt elevat, en aquest cas el Mons Taber, des del qual es fixaria el decumanus seguint el procediment etrusc, ben assimilitat pels romans, que conferia a la fundació un gran contingut espiritual, segons es narra als llibres sagrats (libri rituales).

2. La determinació de la direcció perpendicular que definirà el cardo maximus —en aquest cas, ortogonal a la línia de la costa.

3. I, finalment, el traçat dels carrers paral·lels, que s’hi aniran situant amb el temps.⁵

L’arqueologia ens explica l’assentament fundacional com un oppidum fortificat per una muralla d’un gruix mitjà d’uns 2 m. Aquest traçat, amb setanta-vuit torres, és el vestigi més prominent del període romà. La muralla es va reforçar al segle III d. C., adossant-hi en alguns trams una nova muralla a la de l’època augusta.⁶

La hipòtesi arqueològica ens explica que s’acciò a la ciutat a través de quatre portes situades al centre de cadascun dels costats i on culminaven els dos eixos principals.

A partir d’aquest nucli romà inicial, es produeix una configuració urbana que, amb diverses transformacions al llarg de dos mil anys, encara avui representa el centre seminal de Barcelona. Durant el període romà, es consolida la ciutat i, sobretot, s’hi incorpora un sistema d’urbanització i una cultura que estaran latents en el seu desenvolupament posterior.⁷

⁴ Entre els famosos tractats de Plini i d’Hyginus, el de Vitruvi, Deu llibres sobre l’arquitectura (Múrcia, 1981) és el que tindrà més ressona. Escrit al segle anterior a l’era cristiana, descriu molt detalladament la forma de seleccionar l’emplaçament de la ciutat, el procés de construcció dels edificis, etc. Vitruvi divideix la construcció material de la ciutat en dues parts ben diferenciades: la que es refereix a les muralles i als edificis i espais públics, i la que correspon als edificis privats. L’ús dels edificis públics respon a tres funcions: defensiva (defensio), religiosa (religio) i de serveis a la població (opportunitas). Aquests darrers inclouen els espais públics (fora), els pòrtics, els banyes, els teatres, etc. Aquest text, que segueix la tradició de la rica tractadística grega, fou redescobert al Renaixement gràcies a la protecció de les biblioteques dels monestirs i es va convertir en el prototipus dels nous tractats arquitectònics. Ha estat objecte de moltes reedicions i interpretacions.

⁵ Aquesta interpretació tradicional de la fundació romana ha estat posada en dubte per J. Le Gall, el qual, basant-se en constatacions arqueològiques, posa en dubte la regularitat de la ciutat romana i suggereix que els termes decumanus i cardo són propis de la centurització del territori i que s’apliquen enriquit a la descripció de les ciutats. Vegeu J. L. Gall, “Les rites de fondation des villes romaines”, Bull. Soc. Antiq. France, 1970. No obstant això, mantenim la hipòtesi del projecte de traçat romà relativament regular que sostenen la majoria d’historiadors. Entre ells, destaca l’apreciació de Joseph Rykwert, que explica la imbricació profunda entre la ciutat i el campament militar romà quan assenyala que és el propi campament el que és concebut com una ciutat. Vid. The Idea of the Town i, d’una manera més general, The Seduction of the Place.


Així doncs, el nucli originari té uns 300 m d’amplitud i una extensió d’11 ha i, com hem vist, s’organitza a partir d’uns eixos ortogonals que marquen dues directrius fonamentals en el desenvolupament urbà barceloní: la nord-oest–sud-oest i la sud-est–nord-est.

La superfície de la Bàrcino inicial correspon a la d’una ciutat mitjana en l’escala de l’imperi Romà, en què les grans ciutats superaven fàcilment les 50 ha. Les traces màximes es creuen al centre, on s’ubica el fòrum amb els edificis principals: un de religiós, el temple romà, de grans dimensions segons es dedueix de les restes arqueològiques, del qual es conserven tres columnes, i un altre de civil, les termes. Aquest punt central se situa a l’escaire nord de l’actual plaça de Sant Jaume, que serà remodelada al segle xix i que encara conserva el paper d’espai representatiu principal a Barcelona.

La regularitat ortogonal –d’illes quadrades o rectangulars– ja s’havia utilitzat en altres cultures: a Egipte, a Mesopotàmia, a Grècia, etc. En general, el sistema ortogonal responia a criteris de regularitat i un dels exemples més il·lustrats és el de Milet, que després teoritzaria Hipòdam. Els romans van conèixer aquestes experiències, sobretot les ciutats gregues construïdes al sud de la Península i a Sicília, i van aprendre les tècniques etrusques per als traçats regulars.8

En aquest recorregut històric, podríem dir que a la ciutat romana el traçat urbà s’identifica amb la malla dels carrers, i aquesta s’estableix amb uns eixos territorials molt precisos, com s’ha descrit més amunt. Podríem afegir que els grecs feien quadrícules –és a dir, espais regulars per a la construcció– i, en canvi, els romans feien malles –és a dir, traçats de carrers en què s’instal·larien més endavant els edificis o els espais urbans.9

S’estableix així un ordre urbà basat en els principis de la regularitat i de la tècnica urbanitzadora romana, que marcarà el desplegament urbanístic de Barcelona.

En efecte, l’ordre axial horitzontal (nord-oest–sud-oest) i el vertical (sud-est–nord-est) seran reinterpretats d’una forma anàloga al segle xix per Cerdà al seu Pla com els eixos mestres de colonització del pla barceloní. A més, la racionalitat de la tècnica urbanitzadora romana, amb els aqueductes –que portaven l’aigua de Collserola i de Montcada– i els sistemes de sanejament, organitzarà l’espai urbà central fins a ben entrada l’edat mitjana. L’estructura territorial queda ja establerta a partir de les vies romanes, amb els seus ponts i calçades, que asseguren el moviment de l’exèrcit, però també el tràfic comercial i administratiu. La via Augusta i la travessera (eix horitzontal al pla) en són els eixos externs principals.

D’altra banda, la influència de la cultura romana en les formes del comerç, en l’organització institucional i en el dret, és a dir, la “romanització”, esdevindrà una herència fonamental per a l’evolució posterior.

Es pot ben dir que Bàrcino arrenca com una petita part de l’orbis romanus per transformar-se en un centre urbà mediterrani de primera magnitud, amb una evolució sorprenent a partir de les pautes romanes de fundació urbanística més usuals. Caldrà analitzar amb una atenció especial la naturalesa específica d’aquesta transformació formidable.

### I.3 La reutilització de la ciutat romana i la crisi urbana

Al segle III, Barcelona adquireix la ciutadania romana i l’antiga colònia es converteix en la civitas Iulia Augusta Paterna Faventia Barcino. S’inicia així un procés de reutilització del nucli urbà romà –que encara perdura– que
durant un llarg període de set segles serà objecte d’una adaptació successiva davant de les invasions bàrbares i de diverses colonitzacions i influències. Aquestes se superposen fins a la catàstrofe terrible de l’any 985, amb el saqueig i l’incendi de la ciutat per les hordes d’Al-Mansur.

Diversos treballs històrics de moltes ciutats europees coincideixen en la narració dels fets d’un període difícil i, per bé que la recerca arqueològica encara està poc desenvolupada, es constata un cert encongiment o recolliment de les ciutats i la superposició ràpida de cultures diverses sobre un mateix espai –la ciutat–, que és entesa com a objecte de domini.\(^\text{10}\)

En aquest llarg període, es realitzen les hipòtesis que assenyalen les dificultats culturals d’un model ideal de vida urbana\(^\text{11}\) i que posen a prova la ciutat –la seva localització, l’estructura urbana, els monuments– davant de les demandes variables de les civilitzacions i de les cultures més diverses.

En general, en aquesta regió europea, es produeix la translació de l’imperi Romà cap a l’orient per la pressió de la invasió germànica sobre l’occident. Tanmateix, l’arribada a Barcelona de pobles com els visigots sembla que no n’anul·la l’estructura urbana i territorial del període romà anterior sinó que, com Henri Pirenne suggereix, s’hi instal·len per “gaudir” dels avantatges d’aquella civilització a la riba del Mediterrani.


\(^\text{11}\) A tall d’exemple, l’historiador A. García Bellido, a “La Edad Antigua”, dins del *Resumen histórico del urbanismo en España*, a propòsit del final del període antic de les ciutats espanyoles diu que “el colapso de la vida urbana llegó a su límite con las grandes invasiones germánicas del siglo V […] la desorganización de las ciudades fue entonces total” (p. 63-64).
El mateix autor\textsuperscript{12} tendeix a insistir en una mena de separació entre el món carolingi i el monopi Mediterrani que manté la part islàmica. Tanmateix, la multiplicitat de colonitzacions i d’invasions de Barcelona tendeix a demostrar que es produeix un fenomen molt interessant de successió i de superposició de civilitzacions.

Malgrat les dificultats de verificació històrica i arqueològica, en la configuració física de Barcelona i en l’evolució de la seva relació amb el seu \textit{hinterland} més immediat es poden observar canvis importants que marcaran definitivament la seva vocació de ciutat capital.

La muralla romana es reforça notablement al segle III per protegir-se de possibles invasions bàrbares. En termes globals, es manté la traça general de la primera muralla, però s’estriba amb 76 torres i una envolupant d’uns 1.500 m. L’obra es realitza en poc temps, aprofitant pedres i elements de l’enderrocament d’alguns edificis de la ciutat.

La consolidació de la muralla converteix Barcelona en una plaça forta i perfila la forma de la ciutat com una unitat compacta en el territori, lleugerament elevada en el pla barceloní al costat del mar. Aquest fet sublima la naturalesa romana de la ciutat i n’augmenta el rang d’importància respecte d’altres colònies romanes que, essent més fràgils davant dels atacs externs, hi sucumbiran.

Dins de la ciutat, la substitució de monuments s’inicia ja durant la dominació romana. A principis del segle IV, el cristianisme és autoritzat i ja hi trobem una basílica construïda. Més tard, s’emplaça l’església dels sants Just i Pastor sobre les restes de l’antic temple romà.


En trobar-se en una regió de transició entre els dominis àrabs i gals, Bàrcino esdevé un objectiu prioritari per a Carlemany, perquè el control d’una plaça forta d’aquesta envergadura permetria establir un bon límit amb els pobles islàmics. Lluís el Pietós conquereix Barcelona, que passa a ser la residència del governador de la Marca.

Tanmateix, aquesta posició límitrof entre els dos blocs enfrontats no beneficia el comerç, i l’administració de la ciutat es fa amb total submissió als francs. S’aprecia també més èmfasi en la colonització del camp, amb els sistemes de domini propis de l’estructura feudal.

La mala gestió sistemàtica dels governadors francs propicia que al segle IX Guifré sigui nomenat comte de Barcelona, quan ja ho era de l’Urgell, la Cerdanya i el Conflent. Es produeix així la primera situació de capitalitat incipient de Barcelona respecte d’un sector ampli de la Catalunya Vella, que alguns autors han anomenat la

\textsuperscript{12} Henri Pirenne, \textit{Las ciudades de la Edad Media} (Madrid, 1971; versió original: Brussel·les, 1927).
“primera independència comtal”. A partir de Guifré, s’establirà un mecanisme de successió hereditari amb Borrell i II, com un comtat independent entre els grans dominis àrabs i francs. Aquest àmbit més gran de domini i aquesta situació d’intermediari permetran l’establiment de relacions comercials –a través dels jueus i dels ordes religiosos– entre les dues grans civilitzacions veïnes.

En aquest període, es constata una primera suburbanització o desenvolupament al pla, a fora de les muralles, amb l’aparició d’uns primers ravals o faubourgs i la implantació d’alguns convents i esglésies.

Ja s’havien produït uns primers emplaçaments, com el de Sant Pau –a prop del Cagalell– o el de Sant Jeroni de la Murtra, a l’altre costat del Besòs, que havien resultat danyats per les invasions successives. Ara, al segle ix, Sant Pau es refà i es converteix en una peça emblemàtica del romànic català i, a l’altre costat de la ciutat, es construeix Sant Pere de les Puel·les, que més tard donarà origen a un nou barri.

Per la seva banda, als encreuaments més importants dels camins del pla es basteixen noves parròquies, com la de Sant Andreu del Palomar, la de Sant Genís dels Agudells, la de Sant Vicenç de Sarrià, la de Santa Eulàlia de Vilapicina, entre d’altres, que més endavant seran l’origen de l’estructuració municipal del pla de Barcelona fins a la seva annexió a la ciutat central, cap al final del segle xix.

Els ravals s’estenen cap al port i s’inicia així el gran desenvolupament del barri de Santa Maria del Mar. I el mateix succeix amb el raval de Santa Maria del Pi, al costat de la riera de Collserola, a ponent de la muralla.

13 Per a una descripció més àmplia d’aquest període, vegeu Pau Vila i Lluís Casassas, *Barcelona i la seva rodalia al llarg dels temps* (Barcelona, 1974), que seguim en aquestes pàgines.
Aquesta situació de rellançament de la ciutat es veu truncada per Al-Mansur, del Califat de Còrdova, que l’any 985, després de derrotar les tropes de Borrell II al Penedès, saqueja, cremà i arrasa la ciutat.

Novament, l’estructura i la muralla romana seran els principals protagonistes de la ciutat en la seva reconstrucció material als segles següents. Com s’ha vist, el seu ús i la seva reinterpretació han estat el suport principal d’aquest període de crisi urbana i també donen a la ciutat l’oportunitat de temptregar el seu paper de capital del comtat català.

El protagonisme de l’origen romà, especialment el de la seva muralla, serà identificat i revalorat pels historiadors i pels restauradors de la ciutat antiga. Així, un gran argument nacionalista de l’arquitecte Josep Puig i Cadafalch en els seus inèxits treballs de recerca d’una arquitectura catalana es basarà en l’arquitectura romana del país, especialment en aquest període de la formació de Barcelona.

Als anys vint del segle passat, se succeeixen els intents per realçar la Barcelona antiga, com ara la labor de l’arquitecte Joan Rubió i Bellver per reconstruir la muralla romana, enderrocant els edificis que l’ocultaven i prioritzant el manteniment dels edificis gòtics. Rubió anomena “barri gòtic” aquesta “ametlla” romana emmurallada de la ciutat de Barcelona. L’èxit d’aquesta nova nomenclatura fa que, a partir de llavors, tant a les guies turístiques com en el llenguatge d’ús comú aquest centre urbà passi a anomenar-se “la ciutat gòtica”.

A la postguerra, les oficines municipals de Barcelona, a través de l’arquitecte Adolf Florensa, donen un nou impuls a la reconstrucció de la muralla romana, que adquireix l’imatge actual, en què les façanes nord i est es mostren reconstruïdes íntegrament a la plaça Nova, a l’avinguda de la Catedral, a la plaça de Ramon Berenguer el Gran i al carrer del sots-tenant Navarro.

14 L’estudi sistemàtic de la ciutat antiga s’aborda inicialment al segle xix d’una forma dispersa –com els estudis d’Antonio Celles i el seu plànol topogràfic de 1835 per encàrrec de la Junta de Comerç– i al tombant de segle amb la creació de la Secció Historicarqueològica de l’Institut d’Estudis Catalans l’any 1907. Més endavant, Carreras Candi, a la Geografia general de Catalunya publicada el 1916, i Agustí Durán i Sanpere, com a director de l’Arxiu Històric de la Ciutat des del 1920, impulsaran d’una forma sistemàtica aquest procés.
15 J. Rohrew, I. Solà-Morales, J. Puig i Cadafalch. La arquitectura entre la casa y la Ciudad (Barcelona, 1989).
16 J. Rubió i Bellver, Tabor Mons Barcinonensis (Barcelona, 1927).
1.14
Les viles noves com a expansió discontinua de la ciutat murallada, traçades més enllà de l’entramat de la ciutat del segle xix, que mostra la constància del traçat medieval.

1.15, 1.16
Plaça de la Llana.

1.17
Carrer d’en Carabassa.
I.4 El renaixement de Barcelona

La destrucció terrible de la ciutat en l’alta edat mitjana va requerir grans esforços de reconstrucció, sobretot perquè, a la destrucció física, s’hi afegien les despeses de recuperar la població supervivent. Aquesta era, en gran part, captiva de l’emirat de Córdova, que en vendria la llibertat a un preu molt alt. Aquesta situació crítica s’emmarcava, a més, en un context de fortes disputes successòries entre els diferents hereus del comtat de Barcelona.

A la ciutat medieval, es registra una expansió mercantil i de l’intercanvi que torna a activar els agregats urbans consolidats. La ciutat esdevé el refugi de la gent que fuig del sistema feudal per aconseguir la llibertat personal i una certa autonomia jurídica. I pot dir-se que la seva participació en el sistema d’impostos es destina, en gran part, a assegurar les obres d’utilitat pública, especialment la defensa enfront de l’invasor.

A la ciutat medieval es pot presentar com l’instrument privilegiat del comerciant per sostreure’s de la lògica feudal; tanmateix, el sòl que utilitza no es seu. El sistema feudal de la propietat del sòl i els seus privilegis legals perduraran fins a l’època napoleònica. El poder sobre la terra provenia de la conquesta militar i de les relacions que s’establiien entre els comtes i els senyors. Per tant, la lògica de la propietat del sòl no era urbana i aquest fou un factor determinant amb el qual el burgès i el menestral van haver de subsistir fins que van aconseguir canviar-lo. Els interessos dels senyors i dels burgesos són contradictoris, per bé que ambdues parts arriben a situacions de coexistència en benefici mutu; no obstant això, els conflictos reapareixen.

A la ciutat es produeix la consolidació de la vella muralla, a la qual se superposa el model d’un castell a cada porta per augmentar-ne la capacitat defensiva i aclarir la responsabilitat institucional i de poder a cadascuna d’elles. El castell també s’assegura la pròpia fortificació respecte d’un context urbà que li pot ser hostil. Cal destacar, per exemple, el castell de Regomir, al migdia, on hi ha l’actual plaça homònima, sota jurisdicció comtal,
o el castell de la porta nord—o de la Porta Nova—, que fou construït i regentat per l’Església i que garantia la protecció de les propietats eclesiàstiques de l’entorn.

Però, sens dubte, el component més expressiu del renaixement de la ciutat es produeix a les “viles noves”, barris o burgs nous que s’emplacen a fora del recinte murallat i que acolliran la població creixent i la nova activitat econòmica. S’inicia així un model d’assentament que, si bé té una estructura interna pròpia, s’articula al voltant del vell centre, aprofitant alguns elements d’urbanització preexistent. Les “viles noves” més dinàmiques es van situar a llevant de la ciutat romana, assenyalant la importància creixent que anava adquirint novament la porta marítima. Així, la vila nova del Mercadal, davant del mercat del Portal Major, aviat va tenir continuïtat amb la vila nova de Sant Cugat, amb capella pròpia, situada a l’eix de l’antiga via romana cap a França—coincidint amb els actuals carrers de Carders i de la Plana. Més al nord, va aparèixer la vila nova de Sant Pere, al costat del monestir de Sant Pere dels Puel·les.18

Al nord de la Porta Bisbal, es desenvolupa la vila nova dels Arcs i, al migdia de la del Mercadal, la vila nova del Mar, que era el barri més populós d’entre els diferents creixements extramurs, atès que s’estenia cap al mar—per l’actual carrer de l’Argenteria—, i al seu límit es va assentar Santa Maria de les Arenes, que posteriormen seria Santa Maria del Mar. Finalment, a prop del barri jueu, a ponent, es desenvolupava més lentament la vila nova del Pi, a partir del petit centre definit per l’església homònima. Las viles noves tenien connexió radial amb les portes de la muralla i estaven connectades entre elles per un camí que actuava de ronda d’unió.

18 La significació d’aquestes esglésies en la comprensió de les “viles noves” pot respondre a la hipòtesi formulada per André Corboz quan assenyala la idea de “ciutat-temple” com a patró d’implantació d’aquest període en altres ciutats europees, com Utrecht, Milà, Verona, Lió..., i que podria ser objecte d’una recerca. Vegeu Corboz, “La ville comme temple”, a: Le Territoire comme palimpseste (París, 2001).
1.5 L’evolució social de l’edat mitjana porta a crear un món urbà nou

A l’Europa del sud, almenys en dues terceres parts de la població de l’edat mitjana és fonamentalment rural; tanmateix, cal destacar la força que adquireixen les ciutats, en les quals es formarà una civilització urbana que perdurà fins als nostres dies.

Hi havia hagut alguns precedents, sobretot durant l’imperi Romà, en què Europa havia descobert la vida urbana, però amb un sistema de relacions socials que imposaven els conqueridors i, quan aquests desapareixien, encara que es mantinguessin algunes de les seves infraestructures, no hi havia cap estructura social que les substituís i, en general, les ciutats entraven en crisi.

El creixement urbà medieval té un altre contingut i representa una gran evolució de les relacions socials que es construeixen al llarg de segles, en què la transformació de l’esquema rural i de l’agricultura resulta imprescindible. En realitat, s’associa “civilització a ciutat” i s’oblida la influència que els processos rurals tenen en la seva construcció i en la seva evolució gradual. De fet, la colonització romana havia establert unes pautes importants, però l’edat mitjana reinventa la ciutat.19

S’inicia una època en què l’home construeix les ciutats no tan sols per habitar-les, sinó a partir d’una “idea” innovadora que produeix les bases de la civilització urbana actual. Aquestes bases inclouen l’estructura institucional i operativa, i també els elements físics en què s’assenten els nostres fonaments històrics.

El desenvolupament d’aquesta nova idea de ciutat a l’edat mitjana va seguir un procés llarg, i la construcció tant de la seva entitat física com de les noves relacions socials i institucionals resulta molt complexa.

Els historiadors situen cap al segle x el pas de l’alta a la baixa edat mitjana, i és en aquesta segona fase quan s’experimenten els canvis més substancials, fins a arribar al segle XIII, en què l’edat mitjana es manifesta en tota la seva esplendor.

La ciutat com a nova entitat urbana és associada a la imatge de la muralla o d’alguna de les seves portes, que es transmet en pintures, en documents religiosos o a les monedes. Normalment, és una representació ideal, no realista, que fa èmfasi en la condició de ciutat closa, fortificada.

Als primers temps, la ciutat és episcopal, un lloc sagrat, reservat a personatges que estan en contacte amb Déu. Es materialitza així l’explicació bíblica segons la qual el rei cristià és el mediador entre Déu i els homes, i la ciutat esdevé el lloc privilegiat on es manifesta aquesta relació.

Però, a la baixa edat mitjana, l’articulació dels poders esdevé més complexa. Per exemple, a l’època de Ramon Berenguer I (segle xi), es produeixen nombrosos juraments de fidelitat al príncep a càrrec dels personatges importants de la societat. L’estudi de Zimmermann demostra la promesa de fidelitat lligada a l’entitat del comte barceloní, que des del final del segle ix exerceix la seva autoritat sobre tres comtats –Barcelona, Girona i Vic. 20 La fidelitat es relaciona amb la ciutat que li dóna nom.

En efecte, des del període franc, és el nom de la ciutat el que pesa en l’herència dels comtes que posseeixen l’autoritat, com és el cas del comte Borrell de Barcelona al segle x.

La transformació funcional en la societat tindrà moltes implicacions en la forma urbana. Així, la ciutat esdevé el lloc del comerç, amb persones que compren i venen; també és l’espai de la producció especialitzada, a través dels gremis i dels oficis.

Per la seva banda, l’organització social esdevé més complexa i atèn als papers i als atributs diferents de les persones i dels seus oficis. Aquesta estructuració permetrà, a més, crear noves formes de govern.

En realitat, la ciutat és el lloc per excel·lència de la vida social i es converteix en un cos autònom al territori. Passa a ser un element fonamental, i la seva eficiència i el seu bon funcionament en determinen també el prestigi i la reputació. Estem, doncs, als inicis del reconeixement de la ciutat com a “centre” representatiu de tot el seu hinterland territorial, que és la lògica a partir de la qual s’organitzarà la ciutat moderna.

---

Paral·lelament, es produeix una descentralització del poder per fer més efectius l’explotació i el control del territori. Així, el domini rural s’articula amb les senyories rurals i el poder reial amb les senyories territorials, normalment assentades als castells.

Sens dubte, l’impuls de les ciutats prové del creixement demogràfic i de l’expansió agrària. Aquest impuls permet l’acció de les aristocràcies locals, en contra del poder central o de les senyories territorials, més interessats a mantenir l’*status quo* preexistent.

**I.6 La formació de Catalunya i de la seva capital comtal**

En aquest context, s’estructura la unitat de Catalunya durant els regnats de Ramon Berenguer el Gran i Ramon Berenguer IV, comte de Barcelona i príncep d’Aragó. Aquest procés culmina amb Alfons I, en què s’incorporen al comtat de Barcelona els de Besalú i Cerdanya, Urgell i Empúries.
La formació de Catalunya amb uns límits equivalents als del Principat actual s’esdevé a mitjan segle xii, després de les conquestes de Tortosa i Lleida, que estaven encara en poder musulmà. Si Barcelona era el límit inferior de la Catalunya Vella, consolidada segles enrere, el domini estable de la Catalunya Nova no es produeix fins en aquest període.

Així, la posició geogràfica de Barcelona com a capital comtal de Catalunya es referma i adquiereix més sentit. També és ara quan els països limítrofs comencen a utilitzar els termes Catalunya i catalans per definir aquesta nova entitat ja consolidada.

Tanmateix, en aquest període de l’edat mitjana, els límits del Principat experimentaran grans variacions, ja sigui pels vincles que s’establiran amb el Regne d’Aragó o bé per les conquestes mediterrànies futures. En aquest procés de conformació dels límits, l’existència d’una capital ben organitzada és potser una dels factors clau que assegura l’existència de l’actual hinterland català.

I.7 El Consell de Cent com a govern de la ciutat comtal

L’aument de l’extensió de la ciutat i la seva complexitat urbana porten a la necessitat d’un sistema de govern específic per a la capital comtal. L’aparició de temes nous, com el proveïment o el comerç marítim, exigeix una reglamentació clara que es pugui ajustar a la realitat quotidiana.

Es configura el Consell de Cent (el Consell de Cent Jurats) amb persones de tots els estaments socials, excepte el militar. El rei Jaume I dicta sengles disposicions els anys 1249 i 1265 per impulsar aquest sistema organitzatiu. Cada any, dels cent jurats, cinc són seleccionats per governar la ciutat amb l’ajuda d’un consell permanent de treinta membres anomenat Trentenari.
Per abordar els problemes urbans de la ciutat, l’àmbit d’actuació és realment ampli: des de Molins de Rei fins a Montcada i des de Castelldefels fins a Montgat. Això equival a uns 100 m² i correspon a l’àmbit aproximat de la Corporació Metropolitana de Barcelona, que va operar com a ens administratiu metropolità des de 1974 fins a 1986.

El Consell de Cent va haver de resoldre problemes com el de l’aigua, recuperant part del vell esquema romà, o el del proveïment, racionalitzant el procés de consum de la carn i el blat i la seva conversió en farina, entre d’altres.

També va haver de tenir cura de la xarxa de camins d’accés a la ciutat, i assegurar les barques al Llobregat –a Sant Boi– i al Besòs, en el seu itinerari cap a França.

Així mateix, el Consell va establir uns primers patrons per a la regulació de les edificacions urbanes i per a la classificació d’algunes pràctiques urbanes comunes. Les Consuetuds de Santacilia, promulgades per Jaume I, van fixar durant segles les primeres regles a què s’havia de sotmetre tota construcció privada per no perjudicar els veïns o el bé públic en general. 21

Amb aquesta finalitat, es feien censos de les cases habitades i de les famílies, i s’establien demarcacions territorials, com les que expressa la “pedra de la plaça del Blat”, que delimita quatre barris dins del recinte murallat, en què el centre geomètric és la plaça del Blat. 22 Aquest diagrama de 1389, traçat en forma de creu regular, divideix la ciutat en quatre sectors: el de Mar, el de Framenors, el del Pi i el de Sant Pere.

Des del punt de vista institucional, a escala global de país, és important destacar el fet que al segle XIII es configura la Generalitat. A partir de l’any 1287, funciona amb finalitats de recaptació d’impostos, i mantindrà aquest paper, més administratiu que polític, fins al 1640, quan passarà a ser l’òrgan de govern català.

21 L’encaix d’aquestes regles consuetudinàries i la seva importància fins a l’Edicte d’Obreria de 1771 es pot veure a la tesi doctoral de J. Sabaté, El proyecto de la calle sin nombre (Barcelona: Arquithesis, 1999).
I.8 L’estructura urbana medieval

El renaixement de Barcelona es configura a partir d’uns nous elements urbans, que donen resposta a aquesta nova funcionalitat. No obstant això, és difícil sostreure’s de la imatge tòpica de la ciutat medieval que ens han fet arribar les reconstruccions renaixentistes o del segle xix.23 Així doncs, mentre no avanci la recerca arqueològica, és més difícil fer supòsits espacials de la ciutat en aquell període.24

Per comprendre l’estructura urbana d’aquest període, hem de tenir en compte que els carrers componen un sistema d’urbanització continu però feble, amb una xarxa molt irregular. Els carrers són diferents i l’existència d’alguns edificis públics o més grans en facilita l’orientació. Molts d’ells es caracteritzen especialment per l’ofici dominant dels qui els habiten.

Les places sorgeixen pràcticament com a eixamplaments dels carrers i l’espai públic té una estructura de domini complexa, en la mesura que reflecteix també la distribució de poder que opera entre les diferents parts de la ciutat (bisbat, govern municipal, ordes religiosos, gremis, etc.). No obstant això, neixen algunes petites places arran de les demolicions d’algunes cases per crear espais adequats a les noves funcions comercials. Aquestes s’agrupen de forma temàtica: del blat, del carbó, de la llana, etc.

En aquest marc medieval, es comença a bastir una nova muralla l’any 1260, durant el regnat de Jaume I, com una envolupant de les “viles noves” que s’han descrit abans. Engloba unes 130 ha de sòl i el seu traçat coincidiria

23 En aquest sentit, H. Saalman, a Medieval Cities (Londres, 1968), ens recorda el sabor “Tudor” de la ciutat medieval idealitzada per Pugin a Contrasts l’any 1836.

24 Convé valorar els esforços per trobar els patrons espacials i les formes de comportament de la societat medieval, que són lluny de la irracionalitat que a vegades se’ls ha atribuït. Vegeu J. Heers, La ville au moyen âge (Cer, 1990); Le Goff, La civilisation de l’occident medieval (Manchecourt, 1997), i A. de Libera, Penser au Moyen Âge (Manchecourt, 1996).
1.30, 1.31
Casa de l’artesà. Façana, traçat i planta.

1.32
Exemple de parcel·lació de les cases dels artesans.
1.33, 1.34
Barri de Santa Maria del Mar i del carrer dels Montcada.

1.35
Fragment d’una de les cases en filera que conformen avui el Museu Picasso.
avui amb la Ciutadella, el carrer de Santa Anna i la Rambla.\(^{25}\) El circuit de la muralla té uns 5 km, al llarg dels quals es defineixen vuit portes que faciliten la connexió amb les edificacions disperses pel pla. Tanmateix, el traçat és obert al mar per permetre el trànsit de persones i l’accés de les mercaderies. És tracta d’una construcció merament defensiva i les portes són les úniques peces objecte d’un cert embrillament.

Aquesta muralla s’articula junt amb altres elements de defensa escampats arreu del territori, els quals ofereixen una estructura de protecció molt més potent, si bé alguns d’ells procedeixen d’époques anteriors. Entre ells cal destacar el Castell del Port, a la muntanya de Montjuïc, que és important perquè és un punt elevat molt proper a la ciutat; els altres estan situats a les entrades del pla de Barcelona: el de Martorell i el Castell Vell de Rosanes, a l’entrada del riu Llobregat, el d’Eramprunyà i Castelldefels, al delta del mateix riu, i el Castell de Montcada, a l’entrada del Besòs.

Les “viles noves” s’aniran edificant a partir de petites cases de “tipus artesanal”, que, en adossar-se les unes amb les altres, van convertint en carrer l’antic camí de sortida de la ciutat. De les diferents descripcions, ens en queda el prototipus d’un edifici que és utilitzat predominantment per una família extensa, format per un taller artesà a la planta baixa, amb l’obrador propi de l’ofici, i un o dos pisos superiors destinats a habitatge. Existeix a vegades una planta altell reculada respecte de la façana del carrer, la ventilació de la qual participa del taller. D’amplària assoleix els 4 m i de profunditat, entre 10 i 12 m. L’edificació no ocupa tota la parcel·la i l’interior d’aquesta s’utilitza com a hort que facilita l’autoconsum.

D’altra banda, dins el recinte urbà es construeixen grans edificis de naturalesa institucional. Alguns corresponen a la reconstrucció d’antigues esglésies, com les de Sant Pere, Sant Miquel o la Catedral, mentre que d’altres són de nova construcció. Entre aquests destaquen els que ofereixen un servei de tipus assistencial o sanitari. Aquestes iniciatives són finançades com a accions de beneficiència per jerarques i prohoms de la ciutat, i sostingudes pels diferents ordes religiosos. Cal tenir en compte que, des de l’any 1191, el comte ja no té domini sobre els béns i beneficiis de l’Església, que passa a ser un estament independent com els senyors i, més tard, com els burgesos. Entre aquells equipaments, destaquen l’església i l’hospital de Sant Joan, de l’orde militar homònim; també la canongia, amb l’hospital i la residència de canonges, i l’Hospital dels Pobres, situat al costat de la muralla.

Són edificis que s’enclaven en punts estratègics i qualifiquen selectivament els espais urbans més immediats: encara avui el nom de molts carrers del nucli antic recorden aquests emplaçaments. En general, participen de l’estil romànic, que, de forma unívoca, inspira els edificis singulars d’aquest període. Destaca el claustre de Sant Pau del Camp, que combina un bon estil romànic amb el mudèjar: mentre la proporció pesada del claustre, amb dobles columnes i capitells, és romànica, els arcs són trilobulats i contenen detalls mudèjars.

\(^{25}\) Segons A. Durán i Sanpere (1975), l’existència d’aquesta muralla s’ha demostrat històricament, però el seu traçat exacte encara és insegur.
L’operació urbanística més emblemàtica d’aquest període és la urbanització del carrer dels Montcada, a la vila nova del Mar, que es convertirà en l’eix d’assentament dels palaus senyorials. La iniciativa és de Guillem Ramon de Montcada, que havia col·laborat activament en la conquesta de Tortosa i que n’obté la concessió de Pere I l’any 1209. És una operació urbanística d’una escala diferent a la de la proliferació de petites cases dins el teixit urbà existent. Ara existeix la voluntat de crear un carrer singular des de la Bòria, orientat cap al mar. El seu traçat és rectilini i la seva amplària és notable: acull una sèrie de cases àmplies o palaus que, malgrat la seva varietat estilística, conformen —a fora del recinte emmurallat— un espai urbà altament qualificat. Aquest model d’emplaçament exterior com a seu residencial de la classe emergent compta amb exemples paradigmàtics a ciutats com Gènova i Roma, que constitueixen encara referències de gran interès.26

El procés de construcció del carrer dels Montcada s’inicia al segle xiii, per bé que la seva consolidació i esplendor s’esdevindrà als segles següents, en constituir-se en un espai civil de gran valor representatiu entre els segles xiv i xvii.27

Als segles posteriors, molts edificis es van reconvertir en pisos de lloguer, quan la classe dirigent va anar a ubicar-se en altres espais urbans. El carrer dels Montcada està integrat, doncs, per una sèrie de palaus seguint la tipologia del gòtic civil català –el palau és en part casa i en part castell, i està separat dels edificis veïns per sòlids murs mitgers. Destaquen especialment, pel seu interès arquitectònic, el Palau de Cervelló, del segle xv; el Palau Dalmases;28 el Palau Aguilar, construït al segle xiii en una versió senzilla i modificat posteriorment pels diferents propietaris que l’han anat ocupant: actualment és la seu del Museu Picasso. En general, la restauració dels diferents palaus i el seu ús museístic en marquen la tònica dominant avui.

26 Vegeu principalment a Itàlia les strade di palazzi (“carrers de palaus”). Es produirà com un element urbanístic específic, que consisteix en l’agrupació espacial de les residències de les famílies nobles, que decideixen viure en proximitat.

27 A. Cirici Pellicer, L’arquitectura catalana (Palma: Moll, 1950). L’il·lustre historiador barceloní planteja dubtes sobre la data exacta en què es va obrir aquest carrer, per bé que es pot assegurar que fou entre el segle xiii i el xiv, i en constata el valor innovador.

28 Segons Víctor Balaguer, a Las calles de Barcelona (Barcelona, 1866), aquest palau el va construir Guillem de Montcada per a la seva família. Posteriorment, fou ocupat pels Cervelló-Giudice i reconstruït al segle xvii després d’un incendi.
1.36 Dominació catalanoaragonesa i els consolats de Barcelona.

1.37 Mapa del Mediterrani occidental extret de l’Atles nàutic de Joan Oliva (1592).
I.9 Barcelona, capital del Mediterrani occidental

La capitalitat de Barcelona augmenta a mesura que ho fan els àmbits de govern de la casa comtal i la seva dinastia.29 Al segle xii, els comtes de Barcelona adquireixen més protagonisme a l’Occitània i la Provença a través d’accions militars, enllaços matrimonials i actes de vassallage. No obstant això, algunes operacions resulten menys efectives i l’avenç cap al nord queda bloquejat l’any 1213 en morir Pere el Catòlic a la batalla de Muret.

A partir de llavors, la seva influència i els seus esforços s’orienten cap al Mediterrani occidental, i durant el segle xiii i el primer terç del xiv Barcelona serà la capital d’un dels imperis més importants d’Europa. Aquesta situació reportarà una dinàmica interna nova en l’organització urbana, però també comportarà una gran influència sobre les ciutats i els sistemes territorials dominats.

La fusió del comtat de Barcelona amb el Regne d’Aragó en la figura de Jaume I acreix el paper de la capital. S’esdevé a final del segle xiii, quan hi ha tres estats regits per la casa d’Aragó: el primer, compost per Aragó, Catalunya i València; el regne de Mallorca, amb les illes Balears, Rosselló i Sardenya, i el regne de Sicília, al qual s’afeigrà el ducat d’Atenes.

El paper estratègic de la ciutat de Barcelona en el rellançament econòmic i comercial d’aquest sector del Mediterrani i, d’una manera especial, de Catalunya, queda ben palès en el paper del paper del paper de les metròpolis: “Sense Barcelona, és a dir, sense el concurs dels seus artesans, dels seus mercaders jueus, dels seus soldats aventurers i dels mil recursos del barri de Santa Maria del Mar, no s’entendria bé l’auge marítim de la costa catalana [...] on venien a atracar, a més dels velers de les Balears, els vaixells de València, los baleners biscaïns i les naus de Marsella i d’Itàlia.”

I.10 La gran activitat marítima d’una ciutat sense port

Aquesta gran dominació sobre el Mediterrani occidental n’intensifica les relacions marítimes, militars i, sobretot, comercials. No obstant això, la capital naixent no disposa d’un port amb capacitat suficient per mantenir la xarxa de comunicacions que se li exigí. Aquest fet serà motiu de disputes constants entre els diferents sectors socials de la ciutat.

El port no disposa d’esculleres, com els de les altres grans ciutats marítimes, Gènova o Venècia, les quals gaudeixen, a més, d’unes condicions naturals òptimes. En qualsevol cas, Barcelona haurà d’esperar al segle xv

29 Vegeu el llibre d’Antoni Nicolau et al., La Barcelona gòtica (Barcelona, 1999), catàleg d’una exposició excel·lent, organitzada pel Museu d’Història amb motiu del 750è aniversari dels privilegis atorgats pel rei Jaume I a la ciutat de Barcelona. Reflecteix amb gran interès aquest interessant període “gòtic” –des del segle xiii fins al xv– en què la ciutat experimenta un procés de creixement econòmic i d’expansió comercial sense precedents. Barcelona fou un dels centres més importants del Mediterrani i va acomplir un paper semblant al d’altres ciutats-estat.
per iniciar la construcció del seu port artificial, quan s’haurà culminat un gran període de la marina catalana.\textsuperscript{31} Tanmateix, s’hi donen unes condicions mínimes d’àbric natural que permeten fer-ne ús, ja des del període romà, gràcies al petit entrant que defineix el Puig de les Falsies –un petit promontori davant de la Llotja actual.

D’altra banda, la navegació era de poca envergadura i s’obligava a través de les \textit{Ordinacions de la Mar} – que els vaixells més grans descarreguessin a través d’altres de més petits, i la tripulació i el patró del vaixell “no podien desembarcar abans que se n’hagués descarregat la mercaderia”, per reforçar-ne la seguretat. També cal tenir en compte l’existència d’altres ports naturals a la costa catalana, com Sant Feliu de Guíxols o Salou, des dels quals es potenciava l’actuació marítima catalana.

Malgrat les dificultats de la infraestructura del port, l’organització bàsica de l’activitat marítima es fonamenta en dues institucions:\textsuperscript{32} (1) els cònsols d’ultramar com a representants del poder, amb la funció de vetllar pels interessos generals del comerç català, els quals van arribar a ser uns setanta, i (2) el Consolat de Mar, com a agrupació de comerciants i armadors de Barcelona, que vetllava per la conservació i la reglamentació del port i la seva riba. Aquesta institució havia estat creada per Jaume I l’any 1257. El Consolat de Mar era una institució que existia als principals ports de les metròpolis.

\textsuperscript{31} J. Vicens Vives, \textit{Historia económica de España}. (Barcelona: Vicens Vives, 1969). Ho resumeix així: “La marina catalana autèntica nació en el siglo xii, se desarrolló en el xiii, culminó en el xiv y decayó en el xv, si bien su ruina no se consumó hasta el siglo xvi.”

\textsuperscript{32} J. Alemany, \textit{El port de Barcelona} (Barcelona: PAB, 1984).
I.11 L’esplendor del gòtic català

L’estil gòtic arriba amb una mica de retard a causa de la forta implantació del romànic. Les seves primeres aplicacions es produeixen als monestirs del Cister, concretament a Poblet i a Santes Creus, a la Catalunya Nova.

L’arquitectura gòtica catalana es caracteritza per la simplicitat de volums, l’austeritat decorativa i la tendència a la unificació dels espais interiors. Aquest fet fa que les naus laterals s’identifiquin amb la central, com s’observa en les grans esglésies que es construeixen en aquest període. Al seu torn, l’esforç lateral dels arcs és compensat per forts contraforts que a la seva base obren espai per a les capelles. Seguint aquest estil, es construeixen els grans monuments de la ciutat històrica.

A la vila nova del Mar, sobre el mateix solar on hi havia Santa Maria de les Arenes, es va començar a construir l’any 1329 la basílica de Santa Maria del Mar, l’exemple més expressiu de l’avenç estructural del gòtic català. Les seves tres naus –la central i les dues laterals– tenen pràcticament la mateixa altura, i l’amplària entre pilars és de 13 m. Aquests tenen una base ortogonal sense nervadures que n’incrementa l’esveltesa. La seva construcció va ser dirigida per Berenguer de Montagut i constitueix una de les elaboracions més perfectes del gòtic català. La seva ubicació al barri més dinàmic del període i el seu campanar, ben visible des de l’arenal del port, converteix aquest monument en el símbol triomfant de l’imperi marítim de Barcelona.33

El Saló del Tinell al Palau Reial Major aporta la singularitat d’un espai monumental amb la sobrietat que caracteritza el gòtic català. La gran llum s’aconsegueix amb sis arcs de mig punt que defineixen diafragmes entre els quals se superposa el sostre de fusta.

Els arcs es recolzen sobre unes pilastres de poca altura que enrigideixen amb el mur l’acció horitzontal de l’arc. Es comença a construir l’any 1359 per encàrrec de Pere el Cerimoniós, i Guillem Carbonell en dirigeix les obres, que conclouen l’any 1370.

Dos exponents clars de l’apogeu marítim català d’aquell període són els edificis de la Llotja i les Drassanes. La Llotja, punt de contractació dels mercaders en les operacions de compravenda, és una mostra representativa de la gran importància de l’arquitectura civil de caràcter públic. Realitzada per Pere Arvei entre 1380 i 1392, és de planta rectangular amb un sostre pla que descansa sobre dues files de tres arcs-diafragma, que han substituït els contraforts habituals per uns murs laterals molt gruixuts. Se’n conserva només el Saló de Contractacions, mentre que les altres dependències són resultat de la restauració d’estil neoclàssic que en farà Joan Soler i Faneca al segle xviii, arran de la qual passarà a ser un edifici emblemàtic en el conjunt del Pla de Palau a principis del xix.

33 Una referència metafòrica però eloqüent és la valoració que fa Le Corbusier de les catedrals gòtiques a Quand les cathédrales étaient blanches (París, 1937). Interpreta així aquell període a les ciutats europees: “Les catedrals eren blanques perquè eren noves [...] A totes les ciutats i burgs circundats per noves muralles, el gratacel de Déu dominava el paisatge [...] Era una desproporció en el conjunt; però no: era un acte d’optimisme, un gest d’atrevimient, una prova de mestratge [...] S’havia deixat entrer el passat.”
1.e Algunes obres urbanes clau del gòtic català

1.39
Santa Maria del Mar, paradigm del gòtic català, amb les seves torres esguardant el port.

1.40
Vista de la plaça del Rei amb el Palau Reial, coronat pel mirador del rei Martí; a l’esquerra, la plaça del Lloctinent.

1.41, 1.42
Les Drassanes en un alçat traçat al segle XIX i una vista aèria del 1920.
Seguint uns patrons semblants, també es construeixen les llotges de Mallorca (1426-1448) i València (1483-1498).

La construcció de les Drassanes, a càrrec del mestre d’obres Arnau Ferrer, es va iniciar durant el regnat de Pere el Gran i, en la seva part més significativa, es va acabar el 1381. Consta d’una sèrie de naus paral·leles d’amplària i longitud variables, amb uns màxims de 12 i 120 m, respectivament. És un dels exemples més complets de drassana medieval d’entre els que es conserven avui. Les seves grans dimensions es corresponen a la magnitud de l’activitat marítima d’aquell període. L’edifici va quedar sota la jurisdicció militar al segle xvii i llavors fou reformat, i l’any 1681 va quedar englobat per l’última muralla.

La Catedral actual se situa al mateix emplaçament que les antigues catedrals barcelonines i es va començar a construir l’any 1298. Es tracta d’un temple de tres naus i absis, cobert amb volta d’ogiva. Els contraforts són a dintre de l’edifici i s’utilitzen per a les capelles laterals. La seva construcció es va allargar fins al 1448. Al segle xix, es va convocar un concurs per completar-ne la façana principal, que Oriol Mestres i August Font van enllestir l’any 1898.
D’entre els edificis gòtics construïts al pla de Barcelona, destaca el Monestir de Pedralbes, atribuït a Reinard des Fonoll\(^34\) i encarregat per Jaume II per tal d’ofereix-lo a la seva esposa Elisenda de Montcada. El recinte murallat original incloïa, a més del convent, uns carrers amb edificis seglars, de manera que constituïa un nucli monacal independent. És tracta d’un conjunt representatiu del gòtic madur, amb una gran sobrietat en l’ús dels elements decoratius i en un estat de conservació excel·lent.

D’altra banda, dins de la muralla, el Consell de Cent construeix el Saló del Trentenari com a seu pròpia al recinte de la futura Casa Consistorial. També impulsa una sèrie de reformes per incrementar les places de la ciutat: la de Calderers i el pla d’en Llull, a la Ribera, i l’ampliació de la plaça Nova i de la plaça del Blat, que tenen una gran afluència de públic. A llevant de Santa Maria del Mar, es disposa un espai obert per celebrar-hi festes, mercats i tornejos als voltants del futur Born. Es comencen a racionalitzar això les funcions representatives i de lleure a la ciutat.

Aquesta gran eclosió de l’arquitectura gòtica va acompanyada d’una escultura sòbria, que concentra la seva força més a l’exterior dels edificis que al seu interior. Guillem de Sagrera, Pere Oller, Pere Joan –autor del Sant Jordi de la façana gòtica (1418) del Palau de la Generalitat–, Antoni Claperós –autor del Sant Jordi del claustre de la Catedral– i Guillem Soldevila són els exponents més clars d’aquest gran període.

I.12 L’expansió cultural i urbanitzadora

Precisament la influència cultural sobre les ciutats dominades s’expressa, en gran part, per mitjà de les obres arquitectòniques més emblemàtiques. Guillem de Sagrera\(^35\) contribuirà decisivament a la construcció de grans monuments en altres ciutats mediterrànies dependents de Barcelona: la Llotja de Mallorca i el Castel Nuovo de

---


Nàpols. I aquest és només un exemple il·lustrat d’una tendència ben manifesta, que es perllongarà durant segles i encetarà un procés d’influència cultural mútua de gran interès.  

A un altre nivell, cal assenyalar el cas de L’Alguer, una ciutat de la costa occidental de Sardenya que encara conserva l’alguerès –dialecte del català– com a llengua viva i signe d’identitat dels seus habitants actuals. L’Alguer havia estat fundada l’any 1102 pels Dòria de Gènova com una ciutat fortalesa amb tres costats al mar i el quart en contacte amb la terra ferma, degudament murallat. L’any 1354, arran d’una rebel·lió sardo-genovesa, Pere III va implantar la catalanitat a L’Alguer, en va expulsar els habitants indígenes i hi va facilitar la immigració de colons catalans, establent lleis que impedien als sards de pernoctar a la ciutat. D’aquesta forma, la ciutat va passar a actuar com una autèntica fortalesa de colonització catalana.

A tres-centes milles de Barcelona i amb la mateixa direcció del mestral –vent de ponent–, L’Alguer esdevé la “diagonal de les illes”, l’espina dorsal de l’imperi economicomilitar que s’està construint al Mediterrani des de Barcelona, en la “ruta de les espècies” (*rotta delle Spezie*).

La ciutat encara conserva un barri anomenat *Barcelonetta* i Carles V, quan la va visitar després de la seva segona expedició a l’Àfrica, la va trobar “bonica i ben assentada”. Les defenses genoveses van ser reforçades amb les torres dels catalans, que encara conserven els escuts de la ciutat que guia aquella colonització. Les muralles marines encara es mantenen i els bastions de terra van ser enderrocats a mitjan segle xix quan la ciutat es va obrir cap a l’interior agrícola. Avui és un centre turístic de gran bellesa, que conserva en les seves pedres la història d’aquell període i en la cultura algueresa la seva pròpia identitat.

D’altra banda, el català era llengua que es parlava en moltes d’aquelles ciutats capitals com la llengua natural de fer negoci. Avui subsisteix amb força, amb el mallorquí, el valencià i d’altres variants dialectals que encara s’utilitzen en l’arc d’aquella dominació catalana del Mediterrani occidental.

---


Com s’ha vist, en els processos de conquesta i expansió era fonamental fixar la població per assegurar una estructura productiva pròpia a cada territori. Destaca particularment, per la seva gran ambició, el desenvolupament regional que Jaume II va planificar al Regne de Mallorca per tal de crear-hi una sèrie de catorze pobles, petits centres de colonització o d’establiment agrari que van actuar com a veritables pols de creixement. La planificació es va produir d’acord amb les Ordinacions, un text reial que fixava els drets i les obligacions dels pobladors i definia les dimensions genèriques de l’ample de carrers i les dimensions de les parcel·les.38

Hi havia, evidentment, els precedents dels traçats de l’antiguitat hipodàmica i romana, però sobretot el de les bastides39 militars de Sant Lluís al Llenguadoc o les colonitzacions de Jaume I40 quan avançava per les terres del Llevant peninsular, com Castelló, Almenara, Soneixa, Nules, Vila-real i Borriana.41

1.13 La ciutat ideal

Precisament aquell sistema d’urbanització serà teoritzat a final del segle xiv per Francesc Eiximenis, un franciscà resident primer a Barcelona i després a València, que al seu Dotzè del Crestià descobreix “quina forma deu haver ciutat bella e be edificada.” 42

“De la forma de la ciutat son stades diverses opinions [...] que tota ciutat devia ser cuadrata: car ret seu pus bella e pus ordenada [...] que tot lo mur haja entorn quatre millia passes: e del portal d’orient fins al portal de

38  Gabriel Alomar, Urbanismo regional en la Edad Media: Las “ordinaciones” de Jaume II (1300) en el Reino de Mallorca. Barcelona, 1976. En construir cada pobla, s’estenia una acta d’aplicació específica que en fixava el traçat en una quadrícula adaptada a la geografia pròpia de l’indret. Les centuriacions romanes havien teixit en altres regions un sistema similar; tanmateix, l’escala del traçat corresponia a una lògica diferent.
39  Vegeu el treball de F. Divorne, Ph. Panerai et al., Les bastides. Essai sur la regularité (Brussel·les, 1985), en què es descriu la importància d’aquest procés a França i els principis compositius en què es regeix.
41  P. Ramón de Maria, El reparto de Burriana y Villarreal (València, 1935).
42  F. Eiximenis, Lo Crestià (Barcelona, 1929, Els Nostres Clàssics, vol. XII) o en l’original: F. Eiximenis, Dotzè del Crestià, cap. 110, fol. 52 v.
ponent pas carrer gran e ample traversant tota la ciutat de part en part: [...] de cascun d’aquests portals principals fins als dos angles que li stan a los costats hagués dos altres portals menys principals. [...] E per consegüent la ciutat hauria quatre cuartons principals: ço es quatre parts: e cascuna part poria hauer plaça gran e bella: [...] En lo costat de la ciutat deu star lo palau del príncep ben fort e alt qui haja exida defora lo mur: axí que tota vegada puxa metre dins la ciutat companya no lan puxa traer. En lo mig de la ciutat deu esser la seu: e après ella deu esser gran plaça e bella [...] Per cascú dels quatre cuarters de la ciutat deu esser possat un orde dels mendicants e parroquies certes e officis certs e mesclats: [...] E spitals, lochs de leprosos, bordells, e tafureries, e scorriments de clavergues deuen star a la part contraria d’aquell vent qui mes se usa en la ciutat: per tal que lo vent aquell no tir les infeccions del dit loch, ans les luny e no les li hi leix acostar.”

Davant la forta dinàmica urbanitzadora d’aquell període, Eiximenis reflexiona sobre la ciutat ideal des d’una posició humanista, configurant un projecte de ciutat complex que inclou tant els aspectes geogràfics com els estètics i d’estructura interna. El seu “pla regular” es basa en la cultura clàssica mediterrània i pretén una ciutat perfecta des dels seus principis religiosos cristsans. En qualsevol cas, ofereix una reflexió global sobre la ciutat que marca un canvi substancial cap a la ciutat renaixentista, enfront de la irregularitat aparent de la concepció medieval. En efecte, enfront de la dificultat de comprensió de l’espai agregat de la ciutat gòtica, a la ciutat renaixentista l’espai apareix com un sistema d’organització en si mateix.

44 G. Muratore, La città rinascimentale. Tipi e modelli attraverso i trattati (Milà, 1975).
II. De la urbanització del Raval als inicis de la industrialització

II.1 La crisi poblacional a Barcelona

Després d’aquest període de gran esplendor, Barcelona, com tantes altres ciutats europees, se sumeix en una crisi poblacional profunda. Una sèrie de pestes (1285, 1291, 1333 i 1348) devasten la població urbana i rural, i canvien el ritme demogràfic dels segles anteriors. Pierre Vilar descriu aquesta situació d’una manera molt expressiva a la seva obra magistral Catalunya dins l’Espanya moderna. Així doncs, l’evolució de la ciutat i els grans fets històrics d’aquest període vénen marcats per les síncopes de les diferents pestes i epidèmies. Fins i tot els fluxos de moviments entre la població que viu a dins de les muralles i la que habita al pla i als assentaments rurals propers comencen a ser quantitativament importants.

D’altra banda, els estudis comparatius entre ciutats a l’edat mitjana ens mostren que no existeixen grans ciutats a Europa. Una dotzena de ciutats principals, entre les quals destaquen Venècia, Milà, Gant, Colònia, Florència i París, tenen una superfície mitjana d’entre 400 i 600 ha i entre 100.000 i 150.000 habitants. Barcelona figura entre les vint primeres posicions, amb unes 200 ha a l’espai interior a les muralles l’any 1350 i una població estimada de 30.000 habitants.

II.2 La influència del canvi de dinastia a la capital

Al tombant del segle XIV al XV, es va produir la decadència de la dinastia catalana, amb Joan I i Martí l’Humà, que va ocasionar una sèrie d’indefinicions i de disputes successòries. La Diputació de les Corts va haver de fer-se càrrec del govern i es va buscar una solució de compromís entre els tres regnes. Es va establir –contra l’opinió de Barcelona– el procediment dels compromissaris per designar el monarca. A Casp, es va atorgar la corona a Ferran d’Antequera.

El canvi polític produeix importants efectes en una ciutat capital, acostumada a establir les seves pròpies estratègies i que gaudeix d’un gran protagonisme al Mediterrani occidental.


Fernand Braudel⁴ concatena una sèrie d’elements negatius per assenyalar el canvi de ritme transcendental que es manifesta a Barcelona des de principis del segle xv.

En qualsevol cas, durant un llarg període de temps, l’estructura civil anterior continua operant amb alguna iniciativa. L’any 1401, el Consell funda la Taula de Canvi i comuns dipòsits de la ciutat, que comença a actuar com un banc de la ciutat en desaparèixer els jueus, que han tingut un gran protagonisme en el sector.

Però la pèrdua de força pròpia incideix en el lideratge de Barcelona en la seva relació amb d’altres ciutats capitals de la riba mediterrània. La gran capacitat innovadora de les ciutats italianes durant aquest període té moltes lectures. Entre elles, i dins el camp artístic, destaca el gran desenvolupament del Renaixement com a línia de reflexió i d’actuació, que serà molt feble en una Barcelona ancorada encara en el seguiment del gòtic. La capacitat d’estímul i d’empenta que havia mostrat aquella incipient ciutat “ideal” queda truncada i, de moment, la ciutat s’aparta d’aquella línia d’avantguarda que havia desenvolupat a la seva escala.

II.3 La consolidació de la cultura urbana

Malgrat aquest canvi de ritme a Barcelona, el ressorgiment de les ciutats a l’edat mitjana obre un procés de creació d’una cultura urbana específica a l’Europa del Sud. La conclusió de Braudel al seu treball sobre la segona meitat del segle xvi és molt eloquènt: “L’ordre humà prevalent al Mediterrani era dictat principalment per les ciutats i les seves comunicacions, i tota la resta quedava subordinat a aquestes necessitats.”⁵ A partir d’aquest treball, la història cultural esdevé més relevant per entendre la transformació de la societat que la mera juxtaposició de l’organització política o la sequència directa dels fets.⁶

D’altra banda, aquesta hipòtesi sembla vàlida per explicar la construcció de la cultura urbana a les ciutats del Mediterrani al primer període de l’època moderna i permet establir una gran diferència amb les ciutats del nord d’Europa, en el medi rural era encara l’escenari dominant.

⁴ F. Braudel, *Op. cit.*, p. 190. Assenyala l’impacte dels esdeveniments a Barcelona: “Quan Barcelona va perdre la seva independència, quan va sucumbir després d’una llarga lluita contra Joan d’Aragó, quan va perdre les seves llibertats i quan, vint anys després, l’any 1492, va perdre la seva jueria –un fet no menys greu–, en fi, quan els seus capitalistes van anar renunciant a poc a poc als negocis artístics per anteposar-hi les rendes regulars de la “Taula de Canvi”, és a dir, la compra de terres properes a la ciutat; quan va passar tot això, al mateix temps [es va produir] la decadència de la ciutat mercantil i de la costa catalana vinculada a la seva vida.”


⁶ *A. Cowan, Mediterranean Culture, 1400-1700* (Exeter, 2000).
De fet, la ideologia “urbana” que estableix la prioritat de la urbanitas (la ciutat) enfront de la rusticitas (el camp) té l’origen a la Grècia clàssica, fou divulgada per Aristòtil en la seva defensa de l’home com a “animal social” i insisteix a proclamar els avantatges ètics, culturals i socials del medi urbà respecte del rural que es desenvolupa més enllà de les muralles.

Després de l’edat mitjana, la imatge de superioritat urbana té la seva repercussió pública i econòmica, també en el medi social, com ens recorda Pierre Vilar al seu estudi sobre el segle xviii, en què es mostra clarívident pel que fa als avantatges del medi urbà sobre el rural, que és descrit com a averrat i mancat d’innovació.

Aquesta situació de prevalença es manté fins als nostres dies i només en el període romàntic es tendeix a valorar el camp i a presentar la ciutat com un fenomen antinatural.

Tanmateix, la diferència entre el medi urbà de l’Europa del nord i del sud es materialitza per la manera de produir-se les ciutats i, sobretot, per l’ús distint dels seus espais públics i col·lectius.

Convé destacar tant la formulació teòrica del discurs cívic de les ciutats, especialment des de Florència, ciutat pionera en aquestes matèries, com l’aposta per la ciutat per part de les classes dominants, mentre al nord d’Europa l’aristocràcia es manté als castells i crea un sistema d’organització espacial diferent.

La ciutat esdevé, llavors, el lloc de l’orde, del progrés i de la millora social. En aquest sentit, cal destacar una sèrie d’elements que faciliten la interacció social: el pes de les relacions familiars; l’establiment de clares jerarquies en els oficis i en l’organització del treball; l’existència del patronatge o del mecenate a càrrec de persones o institucions amb la funció de fer de mediadors en les relacions socials; el valor agregador del barri, i també alguns principis d’interacció social de caràcter gairebé “teatral”, però molt ben implantats, com l’honor, la venjança, etc., estableixen en conjunt un sistema de valors cívics que impulsen i fomenten la sociabilitat urbana.

9 P. Vilar, Assaigs sobre la Catalunya del segle xviii (Barcelona, 1973).
10 La referència a Florència resulta obligada perquè és el caldor de cultiu d’aquesta modernització de la cultura urbana, ja sigui a través de treballs teòrics com els d’Alberti i la seva nova visió de la ciutat, ja sigui com a objecte de contemplació estètica per a una elit educada, com les descripcions urbanes de Leonardo Bruni, les Laudatio Florentinae, que s’ofereixen com a model per a d’altres ciutats, com les propostes de Maquiavel als seus Discorsi (1519), en què assenyala la ciutat com el lloc adequat per prendre decisions polítiques.
En la implantació d’aquests valors i en el seu ajust, el poder fixa els seus mecanismes de control —com és el cas de la Inquisició, tristament famosa—, que van modelant les pautes socials. La descripció d’aquests episodis es converteix en una pràctica molt fructífera i, en el cas de Barcelona —segons J. Amelang—, es compten per desenes les “històries” que s’escriuen entre els segles xv i xviii, d’entre les quals destaquin les de Jeroni Pau de finals del segle xv a Barcino o els Diaris de Miquel Parets al xvii.11

Per refermar aquesta consolidació de la cultura urbana, els estudiosos utilitzen com a font de coneixement els viatgers, com el suís Thomas Platter, que l’any 1599 va quedar admirat de les relacions personals i de la gran intensitat d’ús dels espais públics.12 Així, es constata que els carrers i les places també eren llocs de producció i de venda: els barris de treball, els telers i d’altres objectes d’elaboració eren al carrer i molts oficis es projectaven cap a l’exterior, creant una sensació de vitalitat que sorprenia els visitants.

Tanmateix, no tots els ciutadans participaven de l’ús de l’espai de la mateixa manera; l’estatificació social era molt complexa i els diversos simbolismes diferien molt entre les classes socials i també segons el gènere: la separació entre el paper dels homes i el de les dones era molt marcada.

També l’espai està estratificat; hi ha una distinció clara entre les lleis per a les ofenses o els crims comoses a dins o a prop de les esglésies, perquè s’entén que aquests espais són llocs sagrats. També els codis de comportament a l’espai públic s’instrueixen en les escoles, com recorda J. Amelang.13

En tot cas, són elements que fomenten i afavoreixen la sociabilitat en l’ús de l’espai públic, de manera que aquest passa a ser un aglutinant que defineix la cultura urbana: d’una banda, com a lloc d’ús intensiu, però també com a espai de celebració dels rituals religiosos i/o civils i, per tant, amb aquesta doble càrrega funcional i simbòlica que encara persisteix a les ciutats mediterrànies.

Però, si hem observat la consolidació d’aquesta nova cultura urbana, hauríem de dedicar una mínima atenció als aspectes més transformadors referits a la pròpia concepció de l’espai urbà a partir dels avenços en les formes de representació.14

La innovació que s’experimenta a partir del Renaixement s’explica, en gran part, per un canvi cultural profund. Segons Erwin Panofsky,\textsuperscript{15} el descobriment i avanç de la “perspectiva” com a forma de dibuixar l’espai suposa l’element central d’aquell canvi i converteix el “desig de formalitzar” en component fonamental del pensament occidental, que integra el pensament, la cultura i les formes d’actuació.

Si bé l’espai és comprès i representat a les cultures antigues, i fins i tot Vitruvi descriu el terme “escenografia” com a representació en tres dimensions, mai no hi ha cap dibuix amb el punt de fugida central. No és fins a l’invent precís de la perspectiva –que en llatí vol dir “mirar a través”– que la representació i la realitat s’identifiquen formant un espai abstracte i homogeni, a partir de Dürer, Leonardo i Alberti, entre d’altres. Segons Dürer, aquesta nova pintura representa en un pla “la intersecció transparent de tots els raigs que des de l’ull s’adrecen a l’objecte que miren...”, o bé es converteix, per a Leonardo, en un mur de vidre on pintar, o bé permet la “construcció geomètrica correcta” a partir del Renaixement.

\textbf{II.4 Les formes de producció medieval i els carrers de la ciutat}

A la societat catalana i barcelonina, els processos laborals estaven dominats clarament per la influència del món rural i pels serveis que aquest sistema productiu requeria. Això vol dir que la dependència del sector que avui es coneix com a sector primari –agricultura i ramaderia– era molt important.

\textsuperscript{15} E. Panofsky, \textit{Perspective as Symbolic Form} (Nova York, 1997; versió original: Berlín, 1927).
En aquesta estructura rural, l’empresa típica era la família, pel que fa tant al sistema de decisions com a la força de treball. Aquesta es completava, quan calia, amb les figures de l’aprenent i del mosso, que rebia un sou monetari o una retribució en espècie (allotjament, alimentació, aprenentatge).

En el medi més urbà, també hi havia la preocupació per assegurar-se la disponibilitat dels aliments –horts a dins i a fora de les muralles–, però hi havia una certa especialització en la producció de béns manufacturats de consum.

El sistema d’oficis era la divisió usual del treball, que es produïa per maximitzar l’habilitat de cada operari. La seva importància va ser fonamental a l’edat mitjana, atès que constituïa un sector molt actiu en l’organització urbana de Barcelona.

Tanmateix, les tècniques de producció eren fonamentalment manuals. Els instruments de treball eren molt rudimentaris i les inversions en capital fix –edificacions, eines, etc.– eren mínimes.

La producció manufacturera tradicional era la tèxtil i les fibres que s’hi utilitzaven –el cotó, el cànem, el lli i la llana–, de procedència regional. Els sistemes per filar i teixir van ser manuals i molt primitius fins al segle xviii.

Amb relació als béns de producció, només la indústria rural i la metal·lúrgica són precedents interessants per a la futura expansió industrial del segle xix. La construcció de vaixells correspon a la importància que s’assigna a les relacions amb l’exterior en l’economia catalana. El transport marítim és el mitjà de transport per excel·lència, i d’aquí la importància de les drassanes que s’install·len a prop de Barcelona.

La producció del ferro és un complement necessari per fabricar les eines dels oficis i també per construir vaixells i edificis. Les primeres instal·lacions siderúrgiques preindustrials van ser les “fargues” catalanes (ferreries), que aprofitaven l’energia hidràulica i el gas que es creava amb el carbó vegetal. La majoria es localitzaven a fora de la ciutat.

Els noms dels carrers de la Ciutat Vella encara són un reflex fidel d’aquell sistema productiu. Durán i Sanpere\(^6\) ens recorda els molts carrers que encara mantenien el nom dels oficis que hi eren dominants o exclusius; per exemple, els carrers de la Dagueria, de la Tapineria, dels Boters, dels Assaonadors, etc., que van sorgir per

l’existència de botigues i tallers d’aquests oficis. I assenyala que “pel soroll característic de cada ofici, i també per l’olfacte, els cecs podien guiar-se a través d’una ciutat medieval”.

El call o barri jueu ocupava el sector occidental dins el recinte emmurallat, entre la Porta Bisbal (la plaça Nova) i el Portal Nou (el carrer de la Boqueria). Era el nucli cultural més important de Barcelona, ja que fins a finals del segle XIV disposava d’escoles pròpies, hospitals, establiments de banys i dues sinagogues. El call funcionava com una ciutat independent dins de la muralla i tenia les seves pròpies portes, des que Jaume I va ordenar tancar el barri. Els jueus gaudien de protecció real i vestien capa llarga i caputxa. L’any 1348, van ser acusats d’haver introduït la pesta negra, i l’antisemitisme va ser creixent fins que el 1492 van ser expulsats definitivament del país.

II.5 La tercera muralla completa la Ciutat Vella

La forma urbana de Barcelona experimenta un canvi important entre els segles XIV i XV, amb la construcció de la muralla del Raval, que circumda les terres de ponent, englobant diferents equipaments i institucions religioses que s’havien anat emplaçant a fora de les muralles, seguint els camins d’accés a la ciutat.
El patró dels ravals –o dels falsos burgs– de les ciutats europees era aquest: a vegades s’hi desplaçaven aquelles residències i treballs que no era possible col·locar intramurs perquè es troba totalment ocupat; a vegades, s’hi instal·laven institucions de més escala, que podien assegurar-se així un funcionament més autònom i que, pel seu caràcter conventual o hospitalari, no temien assentar-se a fora de la ciutat. El raval barceloní és d’aquest segon tipus. S’hi instal·len institucions amb tant de prestigi a la ciutat com l’excel·lent baluard romànic de Sant Pau del Camp o, més tard, l’Hospital de la Santa Creu, construït l’any 1403, amb un pati gòtic rectangular, que venia a substituir els quatre hospitals medievals anteriors.17

En aquesta situació, la tercera muralla amplia el recinte de la ciutat amb més de 6 km i delimita globalment una superfície de 218 ha. La magnitud de la superfície incorporada és el doble del recinte central de la ciutat romana. Originàriament, s’hi construeixen tres portals seguint els tres eixos de sortida cap a ponent: el de Santa Madrona en direcció cap a Montjuïc, el de Sant Antoni en direcció cap al delta del Llobregat i el de Tallers, cap a Sarrià.

Cal tenir en compte que, durant aquest període, les fortificacions eren sovint les obres més importants i costoses per a les ciutats. Els projectes els realitzaven especialistes que recorrien a tractats d’arquitectura ben definits. Els visitants i els viatgers que arribaven a la ciutat normalment quedaven impressionats pel rigor i per la bellesa de les muralles, i per la decoració de les seves portes d’entrada.

L’evolució de les diferents muralles i les seves diverses formes i seccions té a veure amb els canvis en les tècniques defensives i en la balística. Així, de les muralles planes amb torres quadrangulares pròpies de les tècniques de guerra medievals, es passa a les muralles de Pere III, amb bastions triangulars per tal d’evaritar les zones cegues de la base de la muralla i produir perímetres més resistentes a l’impacte dels canons dels atacants. En aquesta evolució, esdevé paradigmàtica la proposta de Verboom, que respon a un traçat arquetípic seguint les tendències de final del segle xvii. En destaquen tant el rigor del traçat de la muralla i dels bastions com el zig-zag de talussos de terra, que defineixen un paisatge impressionant.

Aquí cal valorar adequadament aquesta gran ampliació del perímetre de la muralla ja que, si bé algunes activitats s’assenten en el nou circuit, la ciutat desenvoluparà al seu recinte interior hortes i activitats agrícoles a curt termini i disposarà d’un gran espai semiurbanitzat i ben defensat per a futures expansions. Aquesta situació es produeix en un període en què la ciutat experimenta –com hem vist– saldos demogràfics negatius i, per tant, el sector restarà sense edificar durant un llarg període temps. Tanmateix, suposarà un gran potencial de reserva per al desenvolupament de la Ciutat Vella, quan l’activitat industrial i manufacturera esdevinguin sectors econòmics puixants.

17 Es tracta d’un conjunt que, si bé serà objecte d’afegitons i d’edificacions, configura una peça de gran interès per la seva envergadura, si es té en compte l’escala de l’edificació del segle xv.
La muralla engloba també les drassanes, que es viuen un gran apogeu i aporten un al·licient important a la vocació marítima de Barcelona. No obstant això, el port com a tal encara no existeix, malgrat els dos intents de construcció d’un moll perpendicular els anys 1439 i 1477.

Per completar el recinte murallat, queda pendent de construir encara la muralla de Mar; caldrà esperar fins al període de Carles V perquè es pugui executar (1553-1563). En construir-se, es deixa una franja d’un espai interior entre el mur i la ciutat, que facilita tant el suport defensiu com el seu ús com a espai representatiu entre la Porta de Mar i la Rambla.
Les imatges d’Anton van den Wyngaerde, de l’any 1563, ens ofereixen unes bones representacions de la ciutat des de Montjuïc i des del mar, que són els punts de vista constants i privilegiats per constatar l’evolució urbana. Precisament, la visió des de la muntanya evidencia la compacitat de la ciutat medieval murallada i el nou recinte del Raval. També s’hi observa el contrast entre l’escassetat del port i l’important ús marítim que s’hi endevina. Es tracta d’una de les primeres vistes de Barcelona, realitzada amb una gran precisió i meticulositat.

Al cor del nucli històric, es va consolidant l’edifici de la Generalitat, el paper polític de la qual ha passat a ser decisiu. S’hi incorporen solars de l’antic call, l’ús dels quals s’ha anat transformant: a l’edifici gòtic de 1418 –dirigit per Marc Safont–, s’hi afegeixen la Cambra Daurada i el famós Pati dels Tarongers, que esdevindrà un dels espais més representatius d’una institució tan important. Precisament aquest element serà complementat pel Saló de Sant Jordi i per la façana que donarà a Sant Jaume, obra de Pere Blai de finals del segle xvi, que es configurarà com un dels millors exemples de l’arquitectura renaixentista catalana.

II.6 La Rambla de Barcelona

Precisament, l’espai a ponent a fora de la segona muralla ara queda incorporat dins el recinte de Pere III. Aquest espai lineal entre la muralla de Jaume I i el Raval donarà lloc a la Rambla. La seva urbanització la realitza el Consell al segle xv i finalitza l’any 1444. La seva denominació prové del fort escorriment que es produeix en els

18 M. Galera, Anton van den Wyngaerde, pintor de ciutats i de fets d’armes a l’Europa del Cinc-cents (Barcelona, 1998).
19 Poc anys més tard, Joris Hoefnagel n’introduirà una visió semblant a l’obra Civitates Orbis Terrarum, editada per Braun i Hogenberg a Colònia l’any 1572 i que descriu Barcelona entre les grans ciutats del món.
2.12
Carrers i torrents del pla.

2.13
La Rambla a la segona meitat del segle xvii. Encara s’hi pot veure el traçat de la muralla.

2.14
La Rambla, l’espai públic més animat des del segle xv

2.15
Dibuix de la remodelació de la Rambla per convertir-la d’un espai fora la muralla a un passeig urbà de primer ordre.
períodes de pluja pel fet de ser un traçat a una cota molt baixa: les diferents rieres centrals del Pla cerquen la sortida al mar per la Rambla. Amb la seva obertura, es crea el primer espai urbà de grans dimensions per a passeig, activitats de lleure i fires o mercats ocasionals.20

Es tracta d’un espai de configuració singular, tant pel seu traçat de planta relativament irregular com per la juxtaposició constant d’edificis d’usos, estructures, dimensions i estils ben diversos. La seva organització asimètrica deguda a la muralla de llevant es mantindrà durant molt de temps i reservarà espais urbans i solars que s’aniran edificant fins al segle xix. Això explica també la diversitat i l’aspecte bigarrat dels seus edificis.21

En primer lloc, la Rambla serà l’espai de la implantació dels convents (carmelites descalços, trinitaris, mercenaris, agustins, etc.) a la banda del Raval.

Al segle xvi, s’estableix la universitat (edifici de l’Estudi General), per un privilegi de Carles V, a la zona alta de la Rambla. Al costat de llevant, encara existeix la muralla.

A partir de 1704, s’esdevé l’enderrocament parcial del baluard, que permet l’assentament d’edificis nous o palaus, o simplement que algunes cases adossades a la vella muralla busquin tenir façana al nou front urbà. Serà sobretot als segles xviii i xix quan s’hi establiran els palaus més importants, com el Palau Moja, el 1772, davant de l’església de Betlem; el Palau March de Reus, el 1776, obra de Joan Soler Fanera d’estil neoclàssic, o el Palau de la Virreina, construït aquest mateix període pel virrei del Perú, el català Manuel Amat, marquès de Castellbell.

A finals del segle XVIII, durant el període del comte de Ricla, la Rambla serà objecte d’una regularització important del seu traçat, entre els anys 1772 i 1807. La supervisió tècnica d’aquests treballs de realineació seran a càrrec de l’enginyer Cermeño —el qual també participarà a la Barceloneta, com veurem més endavant.

Sobre aquesta base, al segle XIX s’esdevindrà la seva configuració definitiva. Les grans desamortitzacions afegeiran a la Rambla la plaça Reial i la plaça de Sant Josep —que encara avui és ocupada pel mercat de la Boqueria— i la urbanització progressiva dels diferents subespais que componen la Rambla s’estendrà al llarg de tot el segle. El teatre de l’Òpera del Liceu s’instal·la a la cantonada del carrer de Sant Pau; la font de Canaletes es manté com a punt exclusiu de referència a la ciutat des dels orígens de la Rambla, distribuint l’aigua de Collserola; el mobiliari urbà s’adequa als nous estils, i el ferro colat hi aporta una nova esplendor.

En definitiva, amb aquest procés lent es va decantant un dels espais més exquisits de la ciutat, que durant més de cinc segles n’ha estat el lloc central, on la representació de l’escena urbana i l’activitat comercial i institucional s’han produït d’una forma integrada.22

22 Entre moltes altres referències, el gran arquitecte català Josep Lluís Sert la utilitza com a exemple de “cor de la ciutat” al seu llibre: Can Our Cities Survive? (Cambridge, 1942). Contraposa aquest tipus de centres a la funcionalitat dels centres moderns planificats.

II.7 Barcelona i els reis castellans

Després d’un període de guerres contra Joan II (1462-1472), s’inicia una nova fase amb la intervenció dels reis castellans. La nova situació es caracteritza per la imposició d’alguns patrons institucionals o religiosos comuns a la resta del regne. Tanmateix, les institucions catalanes mantindran una certa autonomia en el seu àmbit.

L’establiment de la Inquisició castellana fou una imposició dura en el context català. Malgrat l’oposició del Consell i de la Generalitat, els reis van voler assegurar la unitat catòlica a qualsevol preu. I això va tenir un gran impacte: un tribunal de perfil ràgid i amb orientació fanàtica es va instal·lar al Palau Major, i va motivar un èxode massiu de conversos –la majoria dels mercaders i dels negociants–, espantats per la seva actuació discriminatòria, de manera que l’activitat econòmica va disminuir notablement.

En canvi, Ferran II va afrontar amb decisió el tema de la remença 23 i l’any 1486 va establir una mena de reforma agrària, que va permetre pacificar el camp. S’alliberava així els pagesos de les servituds i obligacions que els havien imposat els senyors durant el període feudal i passaven a ser usufructuaris de les terres que havien treballat amb la seva família.

El Consell es renova seguint la nova orientació real; s’estableix el sistema d’insaculació com a procediment electoral més objectiu, si bé l’any 1510 s’introdueix la figura del “cavaller” (militar) entre els consellers, amb la qual cosa se’n devalua lleugerament el caràcter integralment civil.

Després del període de regència, el jove rei flamenc Carles esdevé emperador d’un vast imperi. En aquesta gran marxa, Barcelona adoptarà un paper marginal respecte al conjunt, però mantindrà les seves activitats i relacions al Mediterrani més pròxim.

L’any 1519, l’emperador Carles celebra a Barcelona el capítol general de l’orde del Toisó d’Or. L’espectacularitat de la celebració evidencia davant la gent l’escala en què es mou aquell gran imperi, en el qual la ciutat és fonamentalment espectadora.

Les institucions catalanes mantenen encara una certa autonomia respecte de les estratègies imperials. L’oligarquia representada al Consell encara pot mantenir l’activitat marítima i mercantil, malgrat l’increment de la pirateria. Les cases burgeses i senyorials s’amplien i se n’inicen algunes de noves a la Rambla i en altres solars obtinguts mitjançant l’enderrocament de les velles edificacions.

---

23 Un “pagès de remença” és un pagès que a l’edat mitjana estava adscrit a un domini senyorial que només podia abandonar si pagava una redempció o “remença”.
II.8 Colom arriba a Barcelona. Catalunya i Amèrica

El 1493, la família reial s’allotjava a Barcelona després de la llarga conquesta de Granada. Durant la seva estada al carrer Ample, el rei Ferran va petit un atemptat greu que pràcticament el va obligar a sortir de la ciutat.24

Durant la convalescència del monarca, Cristòfol Colom va arribar de seu primer viatge en què havia descobert unes terres que va anomenar les “Índies”.25 Aquella circumstància real va fer potser que la presència de Colom, amb homes i dones pertanyents a altres cultures i també amb objectes i animals exòtics mai vistos, gairebé passés desapercebuda. De fet, els cronistes oficials no van concedir cap atenció especial a aquest esdeveniment i no van comprendre que un gran continent havia estat descobert, o potser ja tenien el pressentiment que Barcelona podria participar poc en aquella nova empresa.

En qualsevol cas, l’afany i la necessitat del comerç marítim barceloní empenyien per obrir o per fomentar el negoci amb les Índies. L’exportació catalana va a haver de vèncer les dificultats castellanes i genoveses per poder adquirir algun protagonisme en aquella obstinació. L’any 1550, l’emperador atorga el permís de poder comercialitzar directament amb el nou continent; tanmateix, el port de sortida ha de ser el de Sevilla, que en té el monopoli des de 1503. Així comencen a introduir-se els primers productes manufacturats catalans. El lliure comerç amb Amèrica no s’esdevindrà fins al 1778, amb la promulgació del Reglament del lliure comerç per part de Carles III, per bé que el comerç ja es produeix amb força bastant abans.

En qualsevol cas, la relació entre Catalunya i Amèrica no deixa de ser sorprenent. Les Índies depenen de la Corona castellana, cosa que explica que la majoria dels conqueridors siguin castellans, però els catalans també hi participen a títol individual des del primer moment. Aquest és el cas de l’aventurer Joan Orpí a la conquesta de la Nova Catalunya, a Veneçuela, i probablement es deu a ell l’existència d’una Nova Barcelona en aquella regió; també es coneix la participació de catalans en el tràfic d’esclaus, operant principalment des de les Antilles. A més, Bernat Boïl, ermità de Montserrat, fou el primer a celebrar una missa en terra americana durant el segon viatge colomí, l’any 1493, gràcies a la seva condició de primer vicari de les Índies.

24  Agustí Durán i Sanpere, “Cristòfol Colom a Barcelona”, a: Barcelona i la seva història (Barcelona: Curial, 1973), p. 623-625, documenta la visita de Colom a través del seu llibre de navegació, “que estaba de propósito de ir a Barcelona, por la mar, en la cual ciudad le daban nuevas que sus altezas estaban, y esto por hacer relación de todo su viaje...” I, més endavant, esmenta el testimoni de Pere Mårtir d’Angleria, que al seu Opus epistolae escrivi que “el Rey y la Reyna a Colón que volvió de aquel honroso empeño le alzaron en Barcelona Almirante del Mar Océano y le hicieron sentir delante de ellos, lo cual es en nuestros Reyes supremo argumento de benevolencia y honor que se concede por grandes hazañas”.
25  Antonio Rumeu de Armas, Colón en Barcelona (Sevilla, 1944).
Al segle xviii, Gaspar de Portolà i uns quants voluntaris catalans van conquerir Califòrnia i van establir les bases de les fundacions d’origen espanyol a la costa oest nord-americana, que han donat lloc a assentaments ben interessants. L’aportació catalana comença a ser important gràcies als comerçants.

Al segle xix, l’exode català cap a Amèrica s’intensifica i són milers els joves que abandonen les seves llars a Barcelona i a les ciutats de la costa catalana per iniciar-hi una nova vida, creant-t’hi fàbriques i participant en obres de gran envergadura. Fins i tot s’encunya el terme *indiano* per referir-se a la persona que ve d’Amèrica després d’haver-hi fet fortuna i necessita demostrar la seva riquesa construint edificacions importants i contribuint en obres benèfiques quan torna a la seva ciutat d’origen.

El retorn d’alguns *indianos* va permetre modernitzar el país al segle xix, gràcies a la seva bona disposició d’acceptar riscos i de cercar innovar. Per exemple, l’armador mataroní Miquel Biada serà l’impulsor del primer ferrocarril espanyol –el Barcelona-Mataró l’any 1848–, després de tornar de Cuba. Josep Xifré construeix l’any 1835 els seus cèlebres “porxos” davant de la Llotja. En general, les “cases indianes” ofereixen encara avui la imatge pròpia d’una vil·la romàntica a moltes ciutats del Maresme, on es van anar instal·lant en una posició geogràfica prominent.

**II.9 El Pla barceloní i les àrees agrícoles més immediates**

En aquesta fase d’inflexió, és especialment interessant fer atenció a la relació entre Barcelona i el seu *hinterland* agrícola més immediat.

Fernand Braudel apunta la hipòtesi que les grans operacions de bonificació de terres van ser obra de les ciutats en plena expansió demogràfica, que estaven interessades en el seu proveïment. Per tant, assenyala que s’inverteixen diners de la ciutat al camp i això el dinamitza, i més tard es pregunta: “No és aquest un dels aspectes del drama econòmic de Barcelona? La burgesia barcelonina invertint els diners en terres i no arriscant ja en empreses marítimes?”

Les inversions dels ciutadans al camp es manifesten principalment: (1) a través de la compra de terres per part dels burgesos que han triomfat en la seva activitat comercial i volen posseir terres per assemblar-se a la noblesa, que veu amb polèmica aquesta acció, i (2) a través del crèdit, és a dir, la transferència d’un poder de compra, en forma de diners o de dipòsit mitjançant el pagament d’un interès i el retorn del capital a terminis, normalment d’entre dos i cinc anys. D’alguna manera, el camp nodreix la ciutat aportant-hi productes i mà d’obra, i la ciutat finança el camp i, a vegades, aquest procés esterilitza la producció agrícola.

Les inversions es van realitzar al Maresme i a les terres del delta del Llobregat. Aprofitant una cerca excel·lent dels territoris més a prop de Barcelona, es pot observar efectivament com la ciutat i el seu territori agrícola es van movent a impulsos ben encadenats. Tanmateix, el treball de Jaume Codina assenyala que aquest procés es produeix a la segona meitat del segle xvi d’una manera molt accentuada: la concentració de la propietat a final del segle xvi fa que només un terç dels propietaris agrícoles siguin del delta, la resta són de la capital, concretament del sector de la burgesia i alguns aristòcrates. En aquest moment, “els pagesos del delta comencen a perdre la possessió de la terra, precisament quan els de la resta de Catalunya comencen a adquirir-la, en una Catalunya que surt de les lluites feudals i socials [...] Per què la decadència de Barcelona va haver de comportar la ruïna del delta?”

La inversió urbana al camp no significa, segons aquell estudi, una racionalització del procés de producció agrícola, tan necessària per a l’abastiment de la capital, sinó un mer mecanisme d’inversió immobilitzada, alhora que l’agricultura continuarà mantenint unes formes d’explotació poc innovadores.

Cal tenir present que el terreny agrícola no sol ser un objecte habitual de transmissió, en part perquè els terrenys de l’Església i dels municipis no són objecte de venda o de bescanvi fins a les desamortitzacions del segle xix, quan el sòl entra en el sistema de mercat, i en part perquè la terra en mans de particulars s’heretava i no es venia: el sistema d’herència

---


30 La dimensió mitjana de les finques se situa en les cinc mujades –mesura agrària que equival al fragment de terra que poden llaurar un parell de bous en un dia, equivalent a 4.896,5 m² o 129.600 pams quadrats).


32 El règim de parceria –cessió de l’ús temporal a canvi d’una part dels fruits o productes– passa a ser dominant al delta des de l’alineació de la propietat als naturals de l’indret fins al segle xix, quan comença el regadiu i l’explotació agrícola intensiva. Novament, l’”arrendament en metàl·lic” serà una forma temporal de transmissió d’ús.
català tenia com a finalitat conservar la integritat del patrimoni familiar, i per això s’establia la figura de l’hereu o de la pubilla, corresponent al fill o a la filla gran, que rebia la totalitat de la finca, amb la qual cosa s’evitava la fragmentació progressiva del sòl i es podien mantenir unitats productives d’una certa entitat. Aquest fet explica el poc pes del minifundi a Catalunya, que ha estat característic en altres àrees espanyoles, com ara a la costa atlàntica occidental.

Al final del segle XIX s’inicia una àmplia dessecació del sector, afectat encara pel paludisme i, sobretot, per l’entrada dels sistemes de regadiu, com a conseqüència d’un augment de la propietat local i una nova inversió de capital de procedència urbana –que aquesta vegada s’interessa per impulsar la nova agricultura. Comença així l’època daurada de l’agricultura de l’hinterland de Barcelona, que actua com un autèntic rebost de la capital; aquest model es constata també en altres ciutats europees.

Encara avui, malgrat la gran explosió del creixement urbà, el delta del Llobregat es pot entendre com un pulmó obert de l’àrea de Barcelona, malgrat les grans actuacions a què s’ha vist somès en les darreres dècades.

II.10 Un “segle difícil”, però finalment el port emprèn la seva configuració definitiva

En aquesta situació d’estancament o de poca dinàmica respecte del ritme que Barcelona era capaç d’exercir, el període de 1580 a 1680 s’ha descrit habitualment com el “segle perdu”, per la manca d’oportunitats que el

---

33 Seguint aquesta “interrelació conjuntural”, el projecte Garcia Faria de 1890 vincularà el gran sanejament de Barcelona amb el del delta.

34 Es poden veure més detalladament al número monogràfic: AA.VV., Proyecto para el Delta del Llobregat (Barcelona: Jano 80, 1976).
marc institucional oferia a la ciutat. En efecte, Barcelona havia perdut el paper de potència política i militar del Mediterrani i havia quedat apartada dels circuits de decisió internacionals. Tanmateix, la ciutat manté la seva dinàmica econòmica gràcies al teixit difús i viu que representen els gremis. La pèrdua de població es compensa, en part, amb una forta immigració francesa, que arriba a ser d’un de cada vuit residents a la ciutat. Per tant, coexistien unes dinàmiques molt diferents.35

Finalment, les obres del port seran una realitat. Al tombant de segle, el port té un moll perpendicular de 180 m i una amplada de 12 m. L’any 1632, es veurà la necessitat de construir-hi un contramoll per tal de garantir una estabilitat més gran de les naus atracades al port. Per emprendre les obres, el Consolat del Mar fixa un impost sobre les mercaderies desembarcades. Però no serà fins al 1743-1762 que el port adquirirà una estructura de dics clarament eficient.36

35 A. García Espuche, Un siglo decisivo. Barcelona y Cataluña 1550-1640. Madrid, 1998. Estudi detallat que qüestiona els tòpics que sostenien que la ciutat vivia com adormida durant aquelles dècades. Precisament, el treball destaca la reconstrucció econòmica que hi ha al darrere d’una seqüència de fets polítics tan decisius. Al seu torn, la descripció de la ciutat que en fan viatgers il·lustres explica l’interès que despertava. Per exemple, els elogis que li adreça Cervantes en una de les seves Novelas ejemplares de 1613: “Admiróles el hermoso sitio de la ciudad, y la estimaron por flor de las bellas ciudades del mundo, honra de España, [...] ejemplo de lealtad y satisfacción de todo aquello que de una grande, famosa, rica y bien fundada ciudad puede pedir un discreto y curioso deseo.” Vegeu l’estudi sobre l’estada de Cervantes a Barcelona que explica com cap altra ciutat no havia merescut una apreciació d’un autor tan il·lustre, com quan el Quixot lliura una de les seves darreres batalles i en surt derrotat. Martí de Riquer, Para leer a Cervantes. Barcelona, 2003.

La ciutat assoleix la xifra dels 40.000 habitants i el Consell funda una primera banca amb la garantia municipal i que actua conjuntament amb la Taula de Canvi.

Les relacions amb la capital del regne es compliquen quan la burocràcia madrilenya comença a veure amb mals ulls els criteris d’autonomia del principat que li permetien encara emprendre accions tan significatives com encunyar moneda pròpia.

L’any 1626, Felip IV viatja a Barcelona i jura les llibertats i els privilegis de Catalunya al Palau Reial. La relativa bona imatge de la ciutat i de les seves cases impressiona els cortesans i els homes de govern, que proposen càrregues fiscals més altes per a Barcelona “la rica”, sense atendre l’obstinat esforç secular per aixecar aquella ciutat.

Comença llavors una pugna constant, que arribarà al límit amb l’intent de cobrar una cinquena part dels impostos del Consell i de la Generalitat. Aquest procés és complex i ocasiona enfrontaments constants de les institucions del principat contra el virrei. A més, la guerra amb França motiva que les tropes espanyoles estacionades a Catalunya començin excessos a les propietats locals i amb la població civil. El malestar creix i el 7 de juny de 1640, Dia de Corpus, els segadors irrompen irats a Barcelona i incendien les cases d’alguns senyors pròxims a la reialesa madrilenya, i el virrei mor al Morrot en intentar abandonar la ciutat.

Aquests fets, coneguts com el “Corpus de Sang”, van tenir un caràcter clar d’oposició al govern central, però també de denúncia social, motivada pel procés de degradació de la vida agrícola: està històricament provada la participació en aquells fets de pagesos del delta i d’altres zones d’agricultura pobra.
D’altra banda, la revolta social, si bé s’inicia com a defensa de les relacions socials garantides per les constitucions catalanes, esdevé un moviment revolucionari contra tot el sistema senyorial. 37

I, davant de la situació d’una monarquia espanyola afeblida, s’inicia un procés d’acostament cap a la corona francesa que donarà lloc a la “guerra de la Separació”. Catalunya reconeix Lluís XIII com a comte de Barcelona i la batalla entre França i Castella s’esdevé pels voltants de Barcelona.

A partir de 1651, les tropes filipistes, encaçaïades per Joan d’Àustria, recuperen Barcelona. Felip IV ocupa Montjuïc i les drassanes i es reserva la jurisdicció del port, si bé les obres han de ser executades pel Consell.

La segona meitat del segle estarà marcada per les guerres i les epidèmies. Només a les darreres dècades es produeix un tòrrid rellançament econòmic i de l’activitat manufacturera, en què el llibre i el tabac apareixen com a sectors nous. Aquest dinamisme durarà fins a les noves lluites successòries de final de segle.

II.11 La urbanització de la ciutat

L’actuació del Consell en la millora urbana i en l’abastament de la ciutat cada vegada resultava més complexa.

Entre les obres d’urbanització, destaca el passeig de Mar, entre la plaça del Palau i la Rambla. Aquesta actuació és possible gràcies al fet que els molls del port deixen terraplenar aquest front urbà, que passa a ser un lloc de concursança de residents i visitants.

El proveïment d’aigua potable i la millora del clavegueram eren essencials a mesura que la població augmentava. L’organització de l’aigua havia seguit un sistema fragmentari, d’acord amb les disponibilitats de cada moment. Per al manteniment del servei, el Consell disposa d’un “mestre de les fonts”, que a la primera meitat del segle xvii era el lampista Francesc Socias, que fa un balanç espectacular de la situació de les mines, les fonts i les canaletes de la ciutat.38

D’altra banda, es construeixen alguns nous palaus per albergar la nova oligarquia urbana, com la Casa de l’Ardiaca, la Casa Gralla o el Palau Centelles, però de forma aïllada, com a substitució del teixit existent, sense aconseguir oferir un projecte urbanístic conjunt com havien estat el carrer dels Montcada, o les expansions aristocràtiques de moltes ciutats europees. Al mateix temps, l’expansió conventual dins del recinte murallat continua ocupant espais al raval i a la Rambla.

II.12 El Decret de Nova Planta

El desenllaç advers per a Catalunya de la guerra de successió a la corona espanyola, en què Barcelona havia pres partit pels Habsburg, va comportar l’arribada de l’absolutisme militar de Felip V i un canvi brusc respecte de les pràctiques administratives polítiques tradicionals. Aquesta situació contradictòria fou contrabalçada pels canvis més generals que es van produir en la dinàmica social i econòmica.

Segons Pierre Vilar, caldria definir el segle xviii des de l’any 1714 fins al 1808, i durant aquest període es produeix una potencia creadora “[...] que assegura el triomf definitiu de la societat capitalista sobre la societat feudal” i que “no es manifesta tan sols a l’Anglaterra de la revolució industrial o a la França de la revolució política, sinó al conjunt d’Europa i als seus annexos americans.”39

38 Francesc Socias, Llibre de les fonts de la present ciutat de Barcelona. Escrit l’any 1650 i conservat a l’arxiu de l’Institut Municipal d’Història de la Ciutat.
L’any 1714, la ciutat de Barcelona es rendeix als exèrcits de Felip V després de tretze mesos de setge. Arran d’aquest fet, tot Catalunya canvia de dinàmica. El 1716, s’hi imposa el Decret de Nova Planta, en virtut del qual s’anul·len la Generalitat i el Consell de Cent, que havien regit la ciutat fins llavors. El Principat queda somès a un govern militar que actua com un virrei. Els límits municipals de la ciutat es reduceixen i es potencien els altres municipis del pla barceloní: convé recordar que el Consell de Cent actuava des de Castelldefels fins a Montgat en decisions d’infraestructures i de proveïment. D’aquesta manera, es trunca de forma dramàtica un procés autòcton de gran interès: la ciutat en patirà també les conseqüències.40

Barcelona experimenta un creixement demogràfic important, un fenomen que, d’ara endavant, caracteritzarà la societat contemporània: el nombre d’habitants passa dels 35.000-40.000 de 1716-1720 als 100.000-112.000 de 1786-1790, després de registrar un ritme d’increment espectacular. Es produeix alhora un creixement econòmic de base manufacturera, que serà suficient per fer el salt de la revolució industrial.

La ciutat concentra la majoria de les activitats capitalistes que es deriven del comerç colonial i de la producció cotonera, que serà la base de la primera industrialització. Per la seva banda, l’agricultura, malgrat registrar els alts i baixos, permet una certa acumulació de capital i això estableix una base social bastant igualitària al camp i a les petites ciutats, la qual cosa significarà un excel·lent mercat interior potencial.

D’altra banda, la irrupció de l’absolutisme de Felip V anul·larà la capacitat d’acció de les institucions cíviques i reduirà l’autonomia de gestió catalana. Aquest canvi comportarà la fi d’un corporativisme estèril –les crítiques al qual ja s’han formulat anteriorment– i significarà una forta transformació social, que donarà pas a una reestructuració econòmica important. En aquest sentit, la imposició del poder absolutista portarà el desenvolupament d’una sèrie d’institucions que ajudaran a modernitzar la societat catalana.41 Si bé el trasllat de la Universitat de Barcelona a Cervera, per ordre de Felip V, ocasiona grans problemes per al desenvolupament cultural de la ciutat, comporta de retruc la creació de la Real Academia de San Fernando l’any 1752, de l’Acadèmia de Ciències i Arts de Barcelona, del Col·legi de Cirurgia el 1762 amb un edifici de Ventura Rodríguez, etc. Amb

41 Roger Alier, “Pensament, art i cultura a la Barcelona del segle xviii”, a *Història de Barcelona*, n. 5 (Barcelona, 1993).
aquestes institucions, es racionalitza la situació artística i acadèmica seguint els patrons de la Il·lustració francesa. No obstant això, l’esforç de centralització portarà a suprimir l’ensenyament en llengua catalana l’any 1760.

La nova dinàmica que estableix l’ordre borbònic a Barcelona, amb la demanda motivada per les grans obres, les campanyes militars italianes amb origen a Barcelona i l’increment del comerç colonial reactiven de nou l’economia urbana que permetrà un procés de modernització de les estructures productives.

En efecte, durant el segle xviii, es produeix una especialització important de l’economia catalana en la producció de béns de consum com els teixits, el paper i l’aiguardent, que es venen a la resta d’Espanya i a ultramari.

La producció tèxtil sempre és l’avançada de la manufactura catalana; ara seran els teixits de cotó estampats, les “indianes”, amb destinació a les Índies espanyoles. El vi també registra un desenvolupament important a la zona costanera i se n’assegura la producció a través de grans alambins que permeten destil·lar-lo. El paper esdevé una indústria puixant arran de l’increment de la demanda. En part, és un subproducte de la indústria tèxtil i la seva producció es localitza a prop dels rius per tal d’utilitzar-ne la força energètica.

La reorganització del comerç exterior en aquest període porta a la creació, l’any 1756, de la Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias, com a forma de racionalitzar els processos d’exportació.

II.13 L’emergència de noves idees i l’alba de la ciutat moderna

Sembla un fet acceptat que al llarg del segle xviii es decanten les idees més innovadores per a la configuració de la ciutat moderna. Es tracta, en molts casos, més de conceptes que de desenvolupaments en si, però es treballa d’una forma radical i es propuguen de manera diferent per les diferents grans ciutats europees, que les faran efectives al segle següent. Serà, en definitiva, una manera de repensar la ciutat racional superant la ciutat medieval, que té una estructura urbana i organitzativa que ja resulta insuficient.

La Il·lustració francesa és el bressol d’algunes d’aquestes noves idees urbanístiques:


2. Es realitzen reformes urbanes per raons sanitàries. Pierre Patte promou la reforma urbana per qüestions de sanitat, d’ordre social i de seguretat. Llança la idea de la metàfora mèdica i compara les operacions de disseny urbà amb les del cirurgià, i per això demana unes bases científiques per a aquesta nova pràctica.
2.26
Barcelona durant el setge de 1705. Gravat de P. Defehrt que mostra clarament les muralles de Jaume I i Pere III, les drassanes i els bastions defensius.

Patte compara la ciutat amb el cos humà; mira de trobar-hi el lloc per a la circulació i el canvi continu... Allí on mancava ventilació i aigua potable, la situació urbanística resultava patològica. 42

3. Es reubiquen els monuments dintre de les ciutats. En efecte, la doctrina urbanística de l’Il·luminisme a la segona meitat del segle XVIII consistia a alliberar els edificis monumentals de la resta de la trama urbana (“dégagement”). 43

42 Vegeu P. Patte, Monuments érigés en France à la Gloire de Louis XV (París, 1765), en què insisteix en la necessitat de racionalitzar la ciutat: proposa que els cementiris es traslladin a fora de les muralles, i així sorgeixen noves places al costat de les esglésies. També suggereix la creació més places per aconseguir la ventilació i l’assolellament. Demana reorganitzar els mercats, ubicar fonts d’aigua potable, etc. En definitiva, l’any 1769 traça un carrer ideal en què els vianants estan separats dels carruatges. Dóna una visió de la ciutat com una màquina que promou la salut dels ciutadans. Els seus treballs tenen una gran influència i la ciutat de París crea aquell mateix any la figura de l’arquitecte municipal, que corresponderà a P. Moreau-Desproux.

Aquestes noves idees es poden confrontar, per primera vegada, en la reconstrucció de la Baixa de Lisboa després del terratrèmol de 1755. Servirà com a paradigmà d’una nova forma de dissenyar la ciutat a Europa.\(^4^4\)

D’altra banda, s’enceta a Europa el debat entre el nacionalisme i la identificació dels estils arquitectònics. En efecte, en el període que va entre la Il·lustració i la Revolució Francesa, es manifesta el gust per la realitat local, la cultura i el folklore nacional, i es realitzen propostes de commemoració patriòtica.

Segons Bergdoll, la convicció que l’arquitectura simbolitza l’emblema del caràcter nacional és un concepte modern, que es desenvolupa arran la Revolució Francesa.\(^4^5\) Aquesta oportunitat neix precisament quan el mapa d’Europa s’està redibuixant continuïtudós. Es demana a l’arquitectura que expressi aquesta identitat, realçant les glòries o les gestes del passat. D’aquí ve la contradicció aparent entre la pretensió al segle xviii de cercar uns “caràcters” arquitectònics com a vocabulari universal que la Il·lustració estableix amb gran claredat i contundència, i la formulació al segle xix d’uns estils específics d’acord amb les circumstàncies nacionals. A Catalunya, aquest fenomen trobarà la seva màxima esplendor al segle xix amb la Renaixença i durant el període de l’Exposició de 1888, atès que fins al segle anterior la llengua catalana resta realment proscrita pel poder borbònic. Tanmateix, la identificació de Barcelona com a símbol del país és ben evident.\(^4^6\)

\(^4^4\) José-Augusto França, *Une ville des Lumières, la Lisbonne de Pombal* (París, 1965). El Pla d’Eugénio dos Santos, sota la direcció del marquès de Pombal, es va executar l’any 1758 i va significar el punt màxim d’atenció dels intel·lectuals de la Il·lustració. Projecte integral amb indicacions per als traçats del carrers, les altures de les edificacions i les seves formes constructives, perquè puguin suportar els terratrèmols, els paviments, els embornals, etc. També realitza la imponent Praça do Comercio, davant del riu Tajo, al lloc de l’antic palau, que assenyala el gran fòrum urbà de la ciutat, que fou capital d’un gran imperi marítim. Es pot considerar un exemple de la capacitat de la nova administració il·lustrada per dissenyar nous espais urbans i donar una forma nova a la vida cívica… Lisboa esdevé el símbol del triomf de la raó sobre les forces salvatges de la naturalesa… Aquest model de nou urbanisme, que competa ja amb uns nous actors urbans i amb unes noves tècniques, es prendrà com a referència en altres ciutats per crear les condicions d’embelliment de la ciutat, per exemple a la Sant Petersburg de Caterina la Gran o a la Torí dels ducs de Savoia, per estendre la ciutat.

\(^4^5\) Barry Bergdoll, *European Architecture, 1750-1890* (Oxford, 2000). Alguns episodis dels “ordres nationaux” ja els havien avançat Sébastien Leclerc amb l’”ordre francès” l’any 1714, o James Adam amb l’”ordre britànic” el 1764. La revisió dels ordres clàssics mirant de trobar-hi matisos propis generarà un gran pluralisme i la recuperació del revival estilístic. Així, el gòtic alemany es palesa a la catedral de Colònia; el britànic, al Whitehall de Wilkins, a Londres, i a França també ressegueix el gòtic. En definitiva, el gòtic reapareix com a base del nacionalisme centroeuropeu.

\(^4^6\) Vegeu Jaume Sobrequés, *Història de Barcelona*, “Introducció”, vol. 5 (Barcelona, 1993). Hi refereix les declaracions del baró de Maldà, que identifica Barcelona amb la seva “pàtria”, i destaca la capacitat de la ciutat de fer sentir l’orgull propi del país i de la nació catalana. El dietari del Baró ofereix una perspectiva fidel de l’evolució de la societat barcelonina de la segona meitat del segle xviii i explicant la superposició de la classe aristocràtica amb la burgesia industrial naixent, que comparteixen el desig de superar l’”antic” règim.
En aquest marc d’idees innovadores, la ciutat fa una evolució dinàmica i controvertida. D’una banda, pel gran impuls demogràfic i econòmic; de l’altra, pel canvi institucional i polític que la derrota de 1714 introdueix en la realitat catalana.

Segons Joan Nadal i Joan Reglà, el període de la reactivació econòmica del Principat se situa vers l’any 1680. Llavors es manifesta amb força un nou clima de treball i de comerç, i alguns viatgers il·lustres del segle xviii així ho certifiquen: des de Townsend fins a Ponz, passant per Laborde, tots ells en descriuen l’activitat dinàmica i l’esforç de la població.47

També cal tenir en compte fins a quin punt les idees renovadores de l’il·luminisme impregnen els diferents circuits científics, professionals i artístics de Barcelona. Tant les ciències experimental com les empíriques —que avancen molt en el context francès— tenen una gran receptivitat a Catalunya.48

II.14 La Barcelona del segle xviii

Una bona descripció de la Barcelona de principi del segle xviii és el cadastre de 1717, que es realitza precisament en canviar a la nova estructura administrativa que imposa el Decret de Nova Planta. El cens és ordenat pel marquès de Campoflorido i pretén ser un document fiscal.

El cadastre49 ens descriu una ciutat de 57.709 habitants, distribuïts en poc més de cinc mil cases, que alhora es presenten distribuïdes en 10 barris, de manera reflecteix l’ocupació diferencial de la ciutat murallada. La Barcelona consolidada abans de la darrera muralla —és a dir, la Barcelona feudal segons Nadal i Giralt— té una gran densitat (entre 50 i 30 cases per hectàrea). En conjunt, hi havia 660 “botiques”, terme que engloba tant les botigues com l’obrador gremial o el petit taller.

Els estudis demogràfics realitzats sobre un total de 14.474 famílies ens mostren grandària mitjana d’aquesta —que inclou, a banda del nucli bàsic, també altres membres— i s’hi constata la presència de 2.660 criats i 137 clergues. La distribució espacial per districtes ens explica l’estratificació social de la ciutat, que gairebé és medieval.

48 Jaume Agustí, Ciència i tècnica a Catalunya en el segle XVIII: la introducció de la màquina de vapor (Barcelona: IEC, 1983). Horacio Capel, et al., De Palas a Minerva. La formación científica y la estructura institucional de los ingenieros en el siglo XVIII (Barcelona, 1988).
2.27
Traçat de la ciutat antiga amb la construcció de la Ciutadella i del barri de la Ribera.

2.28
Maqueta de la Ciutadella.

2.29
Projecte de Verboom per a la Ciutadella de 1715.

2.30
Interpretació de les successives morfologies urbanes al barri de la Ribera.
El cadastre de 1717 confirma la desigualtat de l’ocupació urbana a banda i banda de la Rambla: a una banda, la ciutat medieval compacta i, a l’altra, el raval, encara molt deshabitat, ocupat per horts i per nombroses institucions religioses que s’hi han anat emplaçant al llarg dels segles xvi i xvii. La seva ocupació, però, anirà avançant al llarg d’aquest segle, malgrat que és vist com un lloc perifèric per a la majoria dels ciutadans.

II.15 La construcció de la Ciutadella

Una de les transformacions urbanístiques més brutals és la destrucció del barri de Ribera, situat a llevant de Santa Maria del Mar, que era una de les zones més vives de la ciutat, atès que es beneficiava de la seva posició privilegiada a la vora del port. Així es va consumar la construcció d’una gran ciutadella militar i la seva esplanada a l’espai intersticial davant de la ciutat.50

La fortalesa la dissenya, l’any 1715, Joris Prosper Van Verboom, enginyer flamenc, seguint els patrons dels enginyers militars francesos de l’època, principalment Vauban. D’altra banda, a la ciutat es construeixen o es transformen altres edificis, principalment els que hi ha més a prop de les portes, que es converteixen en casernes o en magatzems de l’exèrcit borbònic. La funció fonamental d’aquests edificis era tant defensar Barcelona com assegurar el control de la ciutat en cas d’una eventual rebel·lió dels seus ciutadans. També es disposaven bateries al castell de Montjuïc.

La Ciutadella tenia forma pentagonal i estava composta per cinc baluards en forma de punta de llança, anomenats: de la Reina, del Rei, del Príncep, de D. Felip i de D. Ferran.

50 Salvador Sanpere i Miquel, Los terrenos de la Ciudadela (Barcelona: Henrich, 1911). Manuel Arranz, Ramon Grau i Marina López, El Parc de la Ciutadella (Barcelona: L’Avenç, 1984). Albert García Espuche, Barcelona a principis del segle xvii. La Ciutadella i els canvis de l’estructura urbana. Tesi doctoral (Barcelona, 1987). Josep E. Hernández Cros i Xavier Pouplana, “La Ciutadella”, Cuadernos, 86 (Barcelona, 19719. L’article descriu sintèticament aquest episodi: “Para realizarla fue necesario el derribo de varios millares de casas del barrio de Ribera [...] A este hecho se sumaba la falta de indemnizaciones a los propietarios afectados y el edicto estableciendo la obligatoriedad de trabajar en su construcción –a cambio de un jornal insuficiente y bajo amenaza de muerte a quienes se negasen– a todos los artesanos de Barcelona, los cuales debían proveer sus herramientas y animales. Si estos motivos eran suficientes para justificar la impopularidad que rodeó las obras de construcción de la Ciutadella, las torturas que en sus calabozos se aplicaron a patriotas y políticos adversos al Gobierno completaron la imagen represiva de la fortaleza y acabaron por granjearle el odio unánime de la ciudad.” Haurem de tenir present aquesta situació quan parlem del seu enderrocament a finals del segle xix.
El conjunt estava envoltat d’un fossat amb un talús de protecció. Per fer efectiva la fortificació s’havia d’assegurar amb una esplanada anterior que impedís la cobertura visual de qualsevol atacant. Aquest complex defensiu era complementat pel “fort” de D. Carles, una mena d’espió a la platja, i el fort Pienc, al costat nord.

A l’interior de la Ciutadella, s’hi van disposar una sèrie d’edificis –la capella, les casernes, l’arsenal, els magatzems, el palau del governador, l’hospital, la presó, etc.–, que es van anar construint en un procés més lent que els baluards, els quals es van executar entre el 1715 i el 1719.

La Ciutadella i la contribució que hi van fer els enginyers militars van suposar una renovació del llenguatge arquitectònic dels grans edificis, que es van alinear amb el barroc acadèmic. Els edificis interiors, dissenyats majoritàriament per Alexandre de Rez, van ser la primera aplicació a Barcelona del classicisme francès, que després s’utilitzaria –depurat degudament d’un decorativisme excessiu– en tants edificis del segle xviii.

A final de segle, es produeix la urbanització de l’espai entre la ciutat –les restes del barri de Ribera– i la Ciutadella a través del passeig Nou o pas de l’Esplanada. Aquesta actuació, amb fileres d’arbres i fonts, es complementarà l’any 1818 amb el Jardí del General, el primer espai dissenyat específicament com a jardí, amb elements orientals i petits motius zoòlags. El passeig i el lleure s’incorporen entre els hàbits dels barcelonins i així sorgeix el Teatre de la Santa Creu (després Teatre Principal), per impuls del marquès de la Mina, un dèspota il·lustrat molt influent a la segona meitat del segle xviii.

D’altres actuacions urbanístiques importants seran la reurbanització de la Rambla i la construcció de la Barceloneta, que s’explica més endavant.

Com ja s’ha comentat, la Rambla es converteix en un espai urbà de gran relleu, arran de l’enderrocament de la muralla interior, la realineació de les seves edificacions i el nou disseny del seu perfil, amb un bulevard central que segueix els patrons de les ciutats franceses i que a Madrid ja s’havia materialitzat amb el “Prado”. Nous palaus afloren en les seves façanes i es configura la imatge urbana d’aquest espai seminal de la ciutat.

D’altra banda, es comença a configurar l’espai del Pla de Palau com a nou centre neuràlgic de la ciutat: al costat del Portal de Mar, es construeix el palau del Capità General com a seu del poder polític i militar, i posteriorment s’hi estableixen la Llotja (1772-1802), obra de Joan Soler i Faneca, on tenen lloc les transaccions econòmiques, i part de les noves institucions d’ensenyament. També s’hi situa la duana, al costat del port puixant. A fora de les muralles, es consolida el passeig de les rones i l’obertura cap al pla del Barcelonès afavoreix l’aparició d’algunes vil·les de segona residència als pobles de la part alta, com Sarrià, Gràcia, Sant Gervasi i Horta, aquest últim amb l’exemple de la construcció del laberint amb un fi exercici neoclàssic. També augmenta la funció dels assecadors –a Sant Martí i a Sants, amb els “prats d’indianes”–, necessaris per als processos de filatura que es produeixen encara a dintre de la ciutat murallada.
II.16 Altres transformacions barroques a la ciutat. L’ordre urbà als carrers i a les façanes

El manteniment dels límits de la ciutat a les muralles de Pere III del segle xiv –com obliga el Decret de Nova Planta– fa molt difícil donar cabuda al creixement poblacional que s’experimenta a la segona meitat del segle xviii, sobretot quan la construcció mateixa de la Ciutadella comporta l’enderrocament de gairebé el vint per cent de la ciutat.

A més, aquesta situació s’afronta ara des de patrons administratius diferents, atès que el poder borbònic ha traslladat al capità general la capacitat de decisió urbanística a gran escala que s’ha descrit.

Així doncs, la ciutat es debatrà entre uns projectes urbanístics importants i una sèrie llarga d’iniciatives particulars per donar sortida a la pressió demogràfica, principalment a partir de 1770. La magnitud del problema és tal que els conflictes entre el poder militar i el municipal són constants.

Essent capità general el comte de Ricla (1767-1772), es publica un edicte que prohibeix qualsevol tipus d’obres a les cases amb “volada” —cossos d’edificació en voladís sobre el carrer que augmentaven l’escassa superfície d’algunes parcel·les—, amb l’objectiu de regularitzar el traçat i evitar l’estretor dels carrers, que dificultava la circulació de les carretes, però també el control de la ciutat per les forces regulars. La sensibilitat envers aquest problema havia augmentat arran del motí de Squillace l’any 1766 a Madrid. Tanmateix, la Junta d’Obres de l’Ajuntament s’oposava a l’edicte i mirava de defensar els propietaris, perquè era una necessitat dels veïns.  

Una situació similar es produeix amb el Plan de Obrería, en què es volen establir unes regles o controls generals per a l’edificació dins la ciutat. De fet, la pràctica habitual era fer una consulta personal al regidor corresponent per obtenir el permís d’edificació: aquesta situació resultava improcedent pel ritme de construcció que la ciutat requeria i davant la necessitat d’instrumentar tècnicament el procés. D’altra banda, el capità general era partidari de liberalitzar al màxim la situació i encaminava l’Ajuntament cap a la urbanització dels horts de la ciutat.

52 Vegeu Marina López i Ramon Grau, “Barcelona, entre el urbanismo barroco y la revolución industrial”, Cuadernos, 80 (Barcelona, 1971).
L’any 1770, el síndic personer va enviar un projecte d’ordenances al capità general i a l’Ajuntament perquè se l’estudiessin i el prenguessin en consideració. Després de discutir-lo, el projecte va quedar mutilat en dos aspectes principals: no es pronunciava sobre els voladissos i no fixava l’alineació ni l’altura de les edificacions. Aquestes febleses resultarien greus en un període en què la iniciativa privada començava a actuar amb dinàmica, responent a la demanda d’un fort creixement.

Els instruments urbanístics busquen establir un nou ordre urbà, que comporti sobretot el control de la iniciativa privada –fixant les regles de composició de les façanes i les altures màximes, seguint l’experiència francesa– i la correcció puntual de les alineacions dels carrers per tal d’aconseguir més amplada i una continuïtat urbana millor. Aquestes “ordenances”, difícils d’aplicar inicialment, marcaran un canvi notable en la forma urbana i modificaran progressivament els sistemes tipològics de la ciutat existent. Cal destacar que aquestes “regles” fan èmfasi en la relació entre la casa i el carrer, i no garanteixen la qualitat de l’edificació interior.

S’inicia així, fins a un cert punt, la urbanística municipal, en els termes en què ha anat evolucionant fins avui.53 D’aquest període, se’n poden destacar dos projectes singulars: d’una banda, la relinear del carrer de l’Argenteria, forçant les noves façanes d’aquest eix entre Santa Maria i la porta de la muralla vella, i, de l’altra, l’obertura del carrer Nou de la Rambla (1785-1788), que produeix un primer carrer rectilini amb edificacions regulars, seguint els patrons que es generalitzaran al segle xix.

53 Vegeu Manuel Torres et al., Inici de la urbanística municipal (Barcelona, 1985).
Malauradament, el volum de construcció que assoleix Barcelona en el període 1772-1791 és molt gran, i tant l’Ajuntament com el comandament militar són incapaços d’aportar quantitats suficients de nou sòl, cosa que provoca una congestió dramàtica a la Ciutat Vella.

Segons l’arxiu del Registre d’Obreria, de les 4.255 obres que s’autoritzen durant aquests vint anys, només el 2% són en solars buits i la resta s’executen en parcel·les que ja havien estat edificades abans, ja sigui per millorar la casa o per intensificar-ne l’àrea: el 33% de les peticions són d’augment del nombre de pisos o de fraccionament de l’espai construït.

Aquest procés de densificació de la ciutat existent, en comptes d’extensió de la seva superfície amb la urbanitzar de sòl nou, en degrada la imatge i també produeix un mal funcionament dels edificis. L’historiador contemporani Antoni de Capmany ho descriu així: “Aspecto noble, pulido y magnífico de sus edificios y común caserío, del cual han desaparecido la mayor parte en este siglo, sin perdonar sus cimientos; ya con la continua reedificación de casas arruinadas o maltratadas de resultas de los dos últimos sitios y bombardeos que padeció desde 1691 hasta 1714; ya con la demolición, de treinta años a esta parte, de gran número de las antiguas que habían quedado enteras, con el fin de levantarlas sobre una nueva planta y construcción aprovechada para encercar en corto sitio un vecindario que crece de día en día, y se refunde y reconcentra dentro de las mismas habitaciones, no permitiendo la fortificación militar, y el recinto de sus soberbios muros, ensanchar la población.”

En este període, es produeix una forta transformació tipològica, en passar de la “casa artesana” a la casa “plurifamiliar” o amb escala col·lectiva. Si la casa artesana havia estat el prototipus de la ciutat medieval, integrant-ne les funcions econòmiques i residencials, però també les gremials d’ensenyament i propagació dels oficis, l’aparició del sistema capitalista separa el treball de la residència i sorgeix la necessitat d’altres formes de residència col·lectiva. Aquesta revolució tipològica a l’arquitectura evolucionarà al llarg de les dècades següents.

---

54 Vegeu Antoni de Capmany, Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua Ciudad de Barcelona (Barcelona, 1779).
La Barceloneta. Un projecte innovador fatalment densificat

L’any 1753, per iniciativa del capità general, marquès de la Mina, en terrenys de jurisdicció militar fora del Portal de Mar s’estableix la Barceloneta, per compensar amb retard la demolició del barri de Ribera. Al sector, hi havia hagut algunes edificacions transitòries per a ús residencial i/o d’activitat econòmica, després de les grans destruccions provocades per la construcció de la Ciutadella.

N’existia un projecte previ de J. P. Verboom, de la segona dècada del segle xviii, que havia aprovat Felip V l’any 1731 i que, segons Manuel de Solà-Morales, disposava un “model quadrat”, constituït per una sèrie de blocs lineals i de carrers paral·lels, amb una plaça central en què es construïen els equipaments especials, entre els quals destacava la caserna de cavalleria.56

Sembla que aquest projecte es va començar a construir, però alguns problemes en l’execució van portar el marquès de la Mina a encarregar un nou projecte a l’enginyer de l’exèrcit Juan Martín Cermeño. Aquest projecte s’articula inscritint, dins d’un triangle rectangle, una sèrie de blocs edificats de característiques similars a la proposta anterior, amb la base principal al moll del port i la hipotenusa a llevant, cosa que permetria estendre l’èxit de finals del segle xix. Aquesta orientació nord-sud n’augmenta l’asolellament i protegeix els carrers del vent dominant de llevant. Al segon pla de la façana principal, es defineix una plaça, en la qual es construeix l’any

56 Manuel de Solà-Morales, Antoni Font, Mercè Tatjer i Ignacio Paricio, “La Barceloneta”, a: Plans i projectes (Barcelona, 1983). S’hi descriuen molt encertadament els models de generació i de transformació del barri, i es justifiquen les polítiques d’intervenció actuals per tal d’assegurar-ne el manteniment i la millora.
1756 l’església de Sant Miquel del Port, que defineix així el seu propi subcentre i en ratifica el “model frontal” cap al port.

A la base d’aquest projecte neoclàssic, coexisteixen dues idees fonamentals: una casa tipus ben definida i la voluntat precisa de projectar la ciutat des del traçat. Aquesta tècnica de projectació, molt utilitzada durant la Il·lustració espanyola,\(^7\) permet oferir, amb uns instruments molt simples –com el traçat a cordill i una regulació genèrica de les façanes–, uns resultats urbans d’alta qualitat, sobretot tenint en compte que són fragments de ciutat, de programa senzill, i que s’han de construir en un llarg període de temps.

La casa inicial correspon a un lot quadrat de nou vares (de 8,40 × 8,40 m) que s’edifica muntant-se sobre dos murs mitgers, dos murs de façana i un tercer d’interior. L’habitatge es desenvolupa en dues plantes amb un accés central. Aquesta edificació és semblant a un bloc lineal de nou cases, amb uns carrers de vuit vares i els carrers transversals, de deu.

En conjunt, es construeix un barri residencial, de població vinculada tant a la ciutat vella com al port. Aquest últim exerceix un paper cada vegada més important. En l’evolució de la Barceloneta, s’hi poden detectar dues condicions contradictòries que marcaran el seu destí fins avui: d’una banda, el seu aïllament respecte de la ciutat central a causa de les grans infraestructures que l’envolten, i, de l’altra, el procés de densificació a què s’ha vist abocada durant més de dos segles.

2.38 Vista aèria de la Barceloneta (1929).

2.39 La Barceloneta. Façanes i seccions de les propostes contingudes al PERI.

2.40 La Barceloneta. Vista actual que mostra la seva diversitat tipològica.
El barri neix a extramurs de la ciutat com una peça aïllada i aquesta condició es mantindrà dràcticament, primer per efecte de les muralles i després per la posició del ferrocarril, que li impedirà qualsevol víncle de connexió amb el centre. Fins i tot el topònim de “la Barceloneta” reflecteix aquesta condició inicial d’una petita Barcelona situada al costat del port, que curiosament es repeteix en altres ciutats port de tradició catalana, com l’Alguer i Tarragona.

La intensificació del barri ha seguit un procés gairebé dramàtic, si s’ha de jutjar per la seva situació recent. A la casa originària se li afegeix un segon pis ja a principi del segle xix, amb la introducció d’una segona porta que permet que hi convisquin dos nuclis familiars: es dóna entrada així a la casa de “mig” (compartida per dues famílies). No obstant això, la doble façana i la ventilació encreuada es mantenen, i la relació entre l’altura de l’edificació i l’amplada del carrer és la correcta: encara té un bon assolellament. Tanmateix, la forta pressió residencial sobre el barri i la permissivitat de la regulació urbanística acceleren la fragmentació de la parcel·la per mitjà del mur intermedi, de manera que la casa passa a ser de “quart” (una quarta de la casa) i desapareix així l’atribut de la bona ventilació. A partir de 1868, el barri s’equipara amb l’Eixample pel que fa a la capacitat edificable, i l’altura potencial passa a ser de cinc plantes, però aquesta altura s’intensifica novament als anys vint del segle passat i, a partir de 1953, s’hi toleren fins a set plantes, cosa que trenca l’estructura urbanística del barri i dóna peu a un negoci especulatiu brutal.
Al final del segle passat,\(^58\) el barri ocupava 24 hectàrees i tenia uns 25.000 habitants, és a dir, registrava una densitat superior a 1.000 hab/ha. El componien unes cent illes o blocs, que contenien unes 1.000 cases edificades, amb 6.000 habitatges: aproximadament la meitat eren cases de “quart”, és a dir, d’una superfície de 35 m\(^2\), clarament escassa respecte als estàndards actuals.

Per ajustar el traçat original a les noves condicions d’ús i de densitat, als anys cinquanta s’eixampla un dels carrers transversals —el carrer de l’Almirall Cervera— per donar accés a les platges i al futur passeig marítim. Es crea així un nou front edificat, que “ponteja” els carrers longitudinals cada dos, cosa que ocasiona difficultats de ventilació en zones ja de si molt densificades.

El diagnòstic de la situació recent porta a reconèixer la importància del traçat i del sistema urbanístic d’un barri tan singular a Barcelona, tant per la seva posició com per la seva història. Les estratègies actuals, establertes al Pla especial de la Barceloneta,\(^59\) aposten per recompondre’n l’estructura edificada i el teixit parcel·lari, cercant novament la fórmula de la casa de “mig”, ara com a suma de dues cases de “quart”, per tal d’aconseguir un cert esponjament residencial. Paral·lelament, es busca intervenir també a les vores del barri per tal de reequipar-lo —utilitzant els vells terrenys de la Maquinista i de la Catalana,ubicant-hi escoles, parcs i nous habitatges— i de facilitar-ne la connexió amb la resta de la ciutat —el port, el Parc de la Ciutadella, el sector de Poblenou—, mirant de superar la condició d’aïllament que ha marcat la seva història urbana.

\(^58\) Vegeu Mercè Tatjer, La Barceloneta: Del siglo XVIII al Plan de la Ribera (Barcelona: Libros de la Frontera, 1973) i Burgueses, inquilinos y rentistas (Madrid: CSIC, 1988).
2.43 Recintes.

Murallas de la ciudad, siglo IV
La muralla a Les Rambles
Muralla exterior

2.44 Elementos lineales.

Vías urbanas
Carrers de cases
Passatges, arcs, voltes i culs de sac

2.45 Sectores funcionales.

Conjunts monumentals
Buidatge d’edificacions
Espais amorfs
2.e Els valors intrínsecs de la ciutat emmurallada

2.46, 2.47
Sistemes de valors en els edificis i els espais oberts.
II.18 Les formes urbanes en la ciutat murallada

Com s’ha vist en presentar els successius períodes històrics de la ciutat, aquesta es construeix a partir de desenes de projectes que se superposen, es transformen i es complementen.

A més de les necessitats funcionals més evidents –d’ordre defensiu, d’accés, de proveïment, d’higiene, etc.–, hi hem vist aparèixer la voluntat d’embelliment i de decorum, que en conjunt conformen aquesta ciutat complexa i tan interessant que normalment titllem de ciutat històrica, medieval, antiga... Hem vist intents de conceptualització global basats en la regularitat o en una concepció ideal de la ciutat, com la renaixentista, però encara queda molt per fer per mirar d’acabar la successió dels projectes i, sobretot, interpretar els instruments a partir dels quals aquesta ciutat històrica s’ha anat construint i modificant. Avancem aquí la hipòtesi que la seva complexitat geomètrica i la seva riquesa espacial responen a accions ben meditades i racionals, que van més enllà de la mera lectura orgànica o costumista que explicava la ciutat antiga com a fruit de la història i prou. La successió dels fets històrics ressenyats i dels canvis produïts a la ciutat ens permet assegurar l’interès per aprofundir en aquestes línies d’estudi.

De manera complementària a aquesta suposada explicació diacrònica, avancem una lectura sintètica dels elements estructurals de la forma urbana, que poden explicar sincrònicament les peces, les petjades i les geometries més rellevants per entendre els valors ambientals de la Ciutat Vella.  

Formen tres grans blocs diferenciats: els recintes, els elements lineals i els esquemes funcionals.

Els recintes són definits fonamentalment pels perímetres murallats, que han deixat una petjada real o virtual en el traçat de la ciutat: ja sigui la muralla romana; la de la Rambla durant el període de Jaume I, o la de Pere III, reflectida avui a les rondes de la Ciutat Vella.

Els elements lineals, que inclouen les comunicacions i els accessos a les edificacions, es divideixen en tres tipus: els que reflecteixen la permanència de camins reconvertits en vies urbanes; els carrers de cases, projectades amb una regularitat geomètrica per donar accés a les edificacions, i els passatges, com a elements de connexió per als vianants entre diverses vies urbanes.

I el tercer bloc agrupa els espais funcionals, que presenten categories molt diverses: des dels conjunts monumentals, que normalment marquen episodis importants de la ciutat, fins als espais urbans que són producte de buidatges o de la demolició d’edificacions, per tal d’esponjar la ciutat; finalment, hi ha una sèrie d’espais “amorfs”, que molt sovint són fruit del conflicte entre la ciutat antiga i les noves formes d’ordenació urbana –a aquest tema, ens hi dedicarem més endavant.

---

60 Vegeu Joan Busquets et al., La Ciutat Vella de Barcelona: un passat amb futur (Barcelona: LUB, 2003). Hi resumeix el treball de recerca realitzat durant els anys 2000-2001, descrivint la transformació urbanística de la ciutat murallada des de mitjan segle XIX.
III. Els projectes de la ciutat moderna i l’enderrocament de les muralles

III.1 L’esclat de la urbanització moderna

El procés d’industrialització ocasionarà grans transformacions a la gran capital i, sobretot, obrirà un procés d’urbanització amb unes característiques sense precedents.

Es produeixen canvis estructurals que conduiran inequívocament a la ciutat moderna. La concentració dels mitjans de producció a què obliga el sistema industrial comporta també la concentració de la mà d’obra i dels serveis necessaris. Es produeix així una imbricació essencial entre la industrialització i la urbanització.

Barcelona es configura com el mercat principal i, una vegada més, la seva posició central en la geografia del país, el seu port i els seus serveis, la referem com una capital emblemàtica. La ciutat experimenta un gran creixement i les transformacions urbanes configuraran l’estructura urbanística actual.¹

La formació de Barcelona com a ciutat moderna no té una data clau inicial, sinó que és fruit de l’acumulació d’una sèrie de variables que expliquen el fenomen de la urbanització moderna d’una forma gairebé unívoca, com un punt sense retorn.

Els historiadors urbans n’acostumen a destacar les variables següents:

a) L’augment de la població urbana enfront de la població rural, que, en el cas de Barcelona, es concreta en una gran afluència de persones del camp a la ciutat. Aquest procés es produeix amb gran força i l’espectacularitat d’aquest creixement en termes absoluts contrasta, sobretot al segle xix, amb les altíssimes xifres de mortalitat de la població urbana a causa de les males condicions higièniques de les classes treballadores de la ciutat: implica, doncs, una gran afluència de població rural.

b) La consolidació del sector industrial, que d’ara endavant estarà lligat a la urbanització. També el sector comercial evoluciona amb l’avenç de la industrialització i del mercat potencial que el creixement urbà genera. Cal tenir present que aquest procés és realment singular a Barcelona i a Catalunya, atès que no disposen de primeres matèries i tenen dificultats a mantenir un mercat obert i estable: l’espai americà està mediatitzat i el mercat interior té una capacitat escassa, per l’endarreriment de la situació rural a la resta d’Espanya.

c) En aquesta nova situació, es produeix una millor articulació del territori: amb un sistema de comunicacions estable i potent a través de les carreteres i dels ferrocarrils. A partir d’aquests elements, s’experimenta una autèntica colonització del territori des de la “metròpoli” central, Barcelona.

¹ Ramon Grau, Marina López, Revolució industrial i urbanització (Barcelona: Avenç, 1985).
Al seu torn, però, la ciutat en expansió desenvoluparà un nou concepte de serveis urbans, relacionats primer amb el sector industrial –estacions, magatzems, etc.– i, més endavant, amb la gran població urbana, que s’anirà convertint en una gran consumidora de serveis –de transport, de gas, etc.

A propòsit d’aquestes variables, l’argument que es vol introduir com a explicació específica de Barcelona fa referència al significat especial que hi té el creixement urbà com a forma de producció de la ciutat. En aquest context, el pes relatiu dels factors de producció de la ciutat –fonamentalment, el sòl, el treball i el capital– ajudarà a entendre l’ús diferent que n’ha fet el desenvolupament capitalista.

Per tant, sense trastocar la seqüència dels episodis, hi ha un argument latent que fa èmfasi en els factors dominants o motivadors dels diferents projectes o accions d’urbanització.

És especialment rellevant l’evolució de les infraestructures com a inversió de capital a la ciutat, precisament en aquella part fixa, usualment pública, que perdura al llarg del temps: és per això que se li confereix l’atribut de “capital fix” urbà del sistema productiu. D’altres factors fonamentals de l’acció inversora es materialitzaran en el sòl i en l’edificació: ja sigui de serveis, residència, indústria... Es pot entendre així la relació entre la industrialització i la urbanització.

Per la seva significació especial, s’agruparan les infraestructures per períodes en quatre grups, seguint la definició que s’exposa al treball de Manuel de Solà-Morales i José Luis Gómez Ordóñez: infraestructura “colonial” a principi

---

La nena obrera, oli de Joan Planella (1882), que il·lustra la gran importància del treball femení en la industrialització catalana.

III.2 La primera industrialització

El procés d’industrialització que comença a Barcelona al primer terç del segle xix convertirà la ciutat en el centre d’un sistema industrial del mateix rang que el de les grans potències europees que han experimentat aquest procés poques dècades abans. D’entre el conjunt dels països anomenats “first comers” per ser els primers que participen d’aquesta experiència innovadora, cal comptar Catalunya, representada una vegada més pel protagonisme de la seva capital. No és estrany, doncs, que alguns il·lustres viatgers la descrivissin com la “Manchester catalana”.3

Malgrat les grans dificultats intrínsecas del procés d’industrialització, segons Jordi Nadal i Jordi Maluquer “Catalunya és la fàbrica d’Espanya”, 4 com sintetitzen al títol de la seva recerca sobre el període 1833-1936. En aquest treball, posen clarament de manifest el paper seminal de la industrialització catalana en el desenvolupament del segle xix; infraestructura de “foment” urbà al tombant de segle; infraestructura de “subsistència” després de la Guerra Civil, i infraestructura d’”exploitació” en el període del desenvolupisme (desarrollismo) dels anys seixanta.


d’altres sectors econòmics espanyols. També exposen tot el que van suposar la iniciativa i el treball –com a actius bàsics de la industrialització catalana– davant la falta de recursos naturals. Els factors que expliquen l’impuls industrial són, segons Nadal i Maluquer: (1) el capital procedent dels guanys a les colònies americanes i del comerç, però sobretot el petit capital agrícola i comercial de les files menestrals;5 (2) l’existència d’un mercat interior català gràcies a una agricultura ben desenvolupada, i (3) un cert ensinistrament en el treball, de resultes d’una llarga tradició manufacturera. En qualsevol cas, aquest impuls industrial necessita un proteccionisme aranzelari per poder competir amb altres productes europeus, atès el cost elevat de les primeres matèries.

La primera vegada que es fa servir l’energia del vapor a Espanya és la fàbrica de filats i teixits de Josep Bonaplata l’any 1833 al carrer dels Tallers, dins el recinte murallat de Barcelona, a la zona del Raval. D’altres fàbriques ocuparan una localització similar durant la primera meitat del segle xix, arran de la prohibició militar d’ocupar els terrenys del pla.

La fàbrica Bonaplata constitueix el punt de partida d’un complex procés d’industrialització a la Península,6 que desferma una gran controvèrsia, perquè representa una transformació social en les formes de treball que representava. Malgrat la seva curta durada –perquè va patir un incendi l’any 1835–, és el germ de d’altres

5 Cal recordar que la tradició de l’hereu de les finques agrícoles obliga els altres fills de la família a instal·lar-se pel seu compte.
6 Vegeu J. Nadal i J. Maluquer, *Op. cit.*, p. 163: “La singularitat de la fàbrica Bonaplata es posa de manifest en assenyalar que aquest establiment fou subvencionat per l’Administració amb 65.000 duros, a canvi d’ofrir lliure accés a tots els fabricants que es volguessin assabentar del funcionament del mecanisme de la màquina de vapor i dels seus métodes, ja que la idea és i ha de ser generalitzar-ne l’ús en el Regne.”
3.05
Gravat de La Maquinista Terrestre i Marítima, fundada l’any 1855 a la Barceloneta.

Establiments, com El Ave Fènix, reconstruït en instal·lacions annexes a l’anterior, ara orientades cap a la metal·lúrgia, i més endavant donarà lloc a La Maquinista Terrestre i Marítima. Tanmateix, aquest procés d’industrialització català estarà marcat per l’escassetat dels recursos energètics i de primeres matèries, principalment en la producció tèxtil, que en gran part són importades. Es tracta, doncs, d’una industrialització veritablement singular, si es compara amb els patrons d’altres països europeus.

Per entendre aquest procés, cal tenir en compte com el sistema català de ciutats, amb la seva capital al capdavant, serà utilitzat de forma diversa per les noves forces socials i econòmiques de la “revolució burgesa” catalana. S’hi produirà simultàniament una primera expansió en una sèrie de ciutats i de centres comarcals, que després anomenarem “ciutats madures”.

Així, doncs, la limitació energètica requereix una articulació territorial més potent que la que potser s’hauria produït en un procés d’industrialització més local, que s’inicia amb la cerca desesperada de l’energia mecànica i, especialment, del carbó.

En efecte, la característica específica de la indústria moderna és l’ús de les energies inanimades –abans el moviment l’havien produït l’home o els animals d’arrossegament. Aquestes noves energies procedeixen del carbó o de l’aigua. El carbó és l’energia típica de la industrialització anglesa o belga, que disposen d’una gran disponibilitat d’aquest recurs energètic. A Catalunya, la cerca del carbó entre 1840 i 1860 dóna un resultat francament negatiu, per la seva poca riquesa calorífica i per la dificultat d’extracció: Calaf, Guardiola de Berguedà i Sant Joan de les Abadesses esdevriran centres carbonifers importants. Tanmateix, els carbons que s’utilitzen més són els de Cardiff i Newcastle, que arriben a través del port de Barcelona, el qual es converteix no tan sols en el punt de partida de l’exportació, sinó també en la porta d’entrada del producte energètic bàsic.
A mitjan segle xix, el carbó és la mercaderia que abunda més al port i la xarxa de ferrocarrils en facilitarà enormement la distribució als diferents punts de producció. D’aquesta manera, el port passa a ser una infraestructura de concentració i racionalització funcional de primer ordre.

El mateix passarà amb les primeres matèries: la producció tèxtil exigeix també la importació de bales de cotó, que es produeixen en abundància a Amèrica i en altres països mediterranis, i també de llana, quan aquest producte esdevé prioritari.

En tot cas, aquesta dependència energètica i de recursos primaris marca clarament la industrialització catalana i en constitueix també el taló d’Aquil·les. Així, per exemple, la manca de carbó afébleix enormement el sector siderúrgic, que, d’altra banda, és un complement excel·lent en altres processos d’industrialització –també tèxtils– com l’anglès.
Aquesta condició de dependència constant obliga a una gran agilitat comercial, tant en la comercialització dels productes com en l’adquisició de les primeres matèries. A vegades, seran burgesos catalans els qui desenvoluparan grans recintes industrials a fora de Catalunya per iniciar aquelles activitats que no tenien cabuda fàcil al país: és el cas, per exemple, de Josep Vilallonga, fargaire (ferrer) de Darnius, que l’any 1882 funda els Altos Hornos y Fàbricas de Hierro y Acero a Bilbao.

La indústria moderna catalana bascularà entre dos models: el “vapor”, mogut pel carbó, o la “colònia”, que utilitza l’energia de l’aigua. La màquina de la fàbrica proporciona energia mecànica i transmet moviment. La forma de distribució de l’energia a les diferents naus industrials produeix dues situacions urbanístiques diferenciades, que coexisteixen durant un llarg període de temps.

Els “vapors” ofereixen imatges compactes i urbanes, i la relació empresari-obrer hi és fonamentalment laboral; a la “colònia”, en canvi, la fàbrica conté una petita ciutat (escola, església, economat, etc.), i fins i tot els habitatges formen part del capital fix de l’empresa. L’obrer sotmet, en gran part, la seva vida al ritme i a les exigències de la fàbrica. És evident que aquests dos models urbanístics comporten unes relacions laborals molt diverses, amb uns costos socials i econòmics ben diferents.

Durant aquest procés d’industrialització, es produeixen una sèrie de transformacions en l’organització social del treball que resulten clarament conflictives principalment a Barcelona, però també en altres nuclis industrials. La innovació tecnològica comporta una mecanització més gran i, per tant, la reducció de la mà d’obra necessària. D’altra banda, la congestió urbana que provoquen les noves indústries dins el clos murallat dificultarà molt les condicions de vida de la classe obrera urbana, com es descriu més endavant. Des de 1840, existeixen importants sindicats obrers que promouen vagues i protestes per aconseguir increments salarials i la reducció de la llarga

---

3.08 Terrassa, ciutat de fàbriques (principalment, vapors) i un exemple de la forta dinàmica industrial d’altres viles i ciutats catalanes.

---

7 Vegeu Nadal i Maluquer, Op. cit., p. 41: “Las estructuras comerciales creadas por los catalanes, tanto si habían sido establecidas por aventureros [...] como si respondían a la actividad de agentes [...] mantenían un carácter peculiar, definido por una marcada centralización en la propia Cataluña, por una fuerte cohesión interna de cada una de las “colonias” mercantiles. Se trata de un ejemplo claro de eficacia de un grupo técnico exterior, que por su propia condición de extrano y por la comunidad de su lengua y cultura, se puede introducir en los intersticios de una economía y controlar en una elevada proporción los intercambios, sobre todo si se trata de tráfico a larga distancia. No en balde los catalanes eran comparados, en Cuba por ejemplo, con los escoceses y los judíos.” Com a exemple, convé recordar que, corresponenent al protagonisme de Sabadell en la producció tèxtil, especialment de llana, l’any 1882 es va fundar el Banc de Sabadell, que va obrir una sucursal cèntrica a Buenos Aires per controlar la primera matèria que s’havien de traslladar a Barcelona.
jornada laboral. Protagonitzen alguns episodis violents, com el del juliol de 1854, conegut com el “conflicte de les
selfactines”, coincidint amb l’aixecament progressista, que consisteix en l’assalt d’algunes fàbriques i la destrucció
de les màquines de filar anomenades així (de l’anglès self-acting), que han transformat les tècniques manuals de
filat. L’episodi s’estén per Barcelona –à Sant Andreu del Palomar– i també pel Bages.

A banda del sector tèxtil, que es presenta hegemònic, també cal tenir en compte d’altres sectors industrials
potents:

a) El ram del paper, implantat a Girona, que a partir de l’any 1842 instal·la sistemes de producció del paper
continu, que permetran augmentar la producció del paper a baix preu. A partir d’aquell moment, es registrarà a
Barcelona un fort avenç en la producció llibretera.

b) El sector fariner, amb el pas dels molins tradicionals a les primeres implantacions industrials, que, a més
de la mòlta, també classifiquen i seleccionen les farines. L’any 1900, Barcelona ja és la capital farinera d’Espanya.

c) El sector metal·lúrgic, imprescindible per a un desenvolupament industrial equilibrat, que afronta grans
limitacions per manca de recursos energètics. Tanmateix, les bases del sector metal·lúrgic seran els tallers mecànics,
les filadores i els tallers navals.

Dins el sector metal·lúrgic, destaca la Maquinista Terrestre i Marítima, que tindrà una gran influència en
les grans construccions de la Barcelona del segle xix –per exemple, el Born i els grans mercats municipals (Sant
Antoni, Boqueria, etc.). També Nuevo Vulcano, que comença essent el taller naval de la Compañía Catalana i que
el 1836 basteix El Balear, el primer vaixell a vapor de la península. Ambdues grans empreses es localitzen a l’altra
banda de la Barceloneta i marcaran així, durant moltes dècades, l’orientació industrial d’aquesta riba barcelonina.

III.3 La reforma urbana des de dins

Al primer terç del segle xix, es produeixen a la Ciutat Vella una sèrie de transformacions urbanes, que indiquen la
nova dinàmica econòmica i social en què la ciutat es troba implicada. Es tracta d’una reforma urbana des de dins,
que s’impulsa amb la voluntat de revalorar els propis sistemes institucionals i substituir el teixit urbà existent: ja
se n’havien fet alguns intents abans, a finals del segle xviii.
3.10
Gravat de la fàbrica tèxtil de Can Batlló (1870-1875).

3.11
Vista aèria de la fàbrica tèxtil Batlló Germans (1920).

3.12
Macrobloc industrial.
Els edificis emblemàtics de la ciutat es renoven, sobretot la façana o l’espai urbà que ocupen, buscant representar la nova condició que estan cridats a acomplir: el Pla de Palau, al Portal de Mar, completa llavors la seva configuració urbana.\(^8\)

D’altra banda, la reforma del teixit es produeix amb nous traçats o alineacions rectilínies que busquen obrir una via transversal al nucli antic –els carrers de Ferran, Jaume I i Princesa– o amb l’aprofitament dels antics convents per fer-hi places i mercats.

També es detecten fortes intervencions colonitzadores fora muralles, com el passeig de Gràcia, un eix privilegiat per iniciar la urbanització del territori del pla.

L’any 1825, es configura el Pla de Palau amb caràcter monumental, segons un projecte de 1818, i esdevé el primer centre de negocis de la ciutat, amb la presència del Palau Reial, la Duana –que el 1902 es convertirà en el Govern Civil– i la Llotja. El quart angle de la plaça el conformen els edificis dels porxos d’en Xifré –construïts entre 1836 i 1840–, d’estil isabelí i amb un sistema d’arcs que abriguen el sector comercial de la planta baixa i tres pisos d’ús residencial. Aquest espai urbà es produeix com un nucli intermedi entre el front del port, els jardins cap a la Ciutadella i el Portal de Mar. Precisament l’any 1834 s’havien demolit els baluards propers a la Llotja, i la Muralla de Mar es converteix en un passeig elevat respecte de la cota natural del port. Al costat del Pla de Palau, s’ubicarà el 1848 l’Estació de França, que reforçarà aquesta centralitat històrica.

La definició urbanística de l’actual plaça de Sant Jaume s’esdevé també en aquest període. El projecte l’impulsa el municipi constitucionalista durant el trienni liberal (1820-1823) i l’antiga petita plaça s’amplia fins al recinte actual amb l’enderrocament de l’església de Sant Jaume, d’un petit cementiri i de la casa de la Batllia General. La nova façana neoclàssica de l’Ajuntament es deguda a l’arquitecte Josep Mas i Vila, que tot seguit emprèn l’obertura del carrer de Ferran amb la voluntat de connectar aquella nova plaça amb la Rambla. El nou carrer s’obre amb un traçat rigorós de deu metres en què s’alineen les cases de pisos de la naixent burgesia industrial amb la planta baixa per a ús comercial. Mas i Vila proposa una sèrie de façanes en les quals el ritme de les obertures insinua l’organització dels habitatges que es desenvolupen darrere seu.

Un model similar s’emprarà per a les obertures a llevant de Jaume I entre 1849 i 1853, i del carrer de la Princesa el 1853.

---

3.13
Pla del Palau, el primer centre de negocis de la ciutat. Litografia de Deroy (mitjà segle XIX).

3.14, 3.15
Planta i façana.

3.16
Vista de l’any 1856.
A mitjan segle xix, aquest nou eix ja està enllestit i esdevé un autèntic eix comercial i administratiu fins avui.\textsuperscript{9} Aquesta experiència d’obertura i realineació s’ha d’entendre amb l’activitat constant de reforma que proposa Miquel Garriga i Roca, que traça un plànol excel·lent de la Ciutat Vella l’any 1858, que reflecteix perfectament la situació de la fàbrica urbana en aquell moment. A partir d’aquest document, Garriga proposa l’any 1892 el Projecte d’alineacions i millores, que insisteix en la necessitat de corregir els estrangulaments del traçat històric de la ciutat.\textsuperscript{10}

D’altra banda, la millora urbanística en aquell període es veurà facilitada per la transformació de molts convents, que passen a ser patrimoni de la ciutat arran de la Llei de desamortització de 1822, que es farà efectiva després de l’exclaustració l’any 1835.

Durant la guerra carlina, s’estén entre la població la notícia que els ordes monacals ajuden els carlins i que a Reus ja se n’han cremat els convents. El 1835, a Barcelona també es creven almenys sis convents, l’úss dels quals es podrà canviar d’acord amb la Llei d’Álvarez Mendizábal de 1837.

L’aportació d’espai urbà i nous equipaments a partir del sòl conventual és molt significativa: a l’antic convent del Carme, s’hi reinstal·la la Universitat, que Felip V havia traslladat a Cervera; els terrenys del convent dels trinitaris permetran prolongar el carrer de Ferran fins a empalmar-lo amb la plaça de Sant Jaume; al convent dels dominics, s’hi instal·larà el mercat de Santa Caterina i, al de Sant Josep, el de la Boqueria. El convent de Sant Francesc servirà per obrir la plaça de Medinaceli, junta a l’eix aristocràtic del carrer Ample, davant del port.

Finalment, el convent dels caputxins a la part baixa de la Rambla farà possible la construcció d’una de les places més boniques de la ciutat: la plaça Reial. S’obre l’any 1848, seguint un projecte de Francesc Daniel Molina i Casamajó, que aconsegueix una composició de tall clarament academicista, amb pòrtics a la planta baixa i un sistema d’ordenació residencial que respecta fidelment l’ordre de les façanes. La plaça, de 84 × 56 m, s’insereix com una cunya buida a la finca desamortitzada i és un exemple paradigmàtic de com fer un projecte unitari en un espai de geometria irregular i difícil: la diferent profunditat dels seus edificis permet un acord coherent amb la vella trama urbana que la circumda.

\textsuperscript{9} Més endavant, d’altres petites actuacions reforen el propi eix de Sant Jaume, com el passatge de Crèdit, que empalma amb una galeria de ferro per a vianants el carrer de Ferran amb la baixada de Sant Miquel, seguint els patrons de la nova arquitectura comercial europea, a l’escala limitada que Barcelona pot afrontar. Abans s’ha construït el passatge Bacardi, que enllaça la plaça Reial amb la Rambla l’any 1856. Per contrastar l’escala d’aquests edificis prototípics amb els d’altres ciutats, vegeu l’estudi excel·lent de Johann F. Geist, Arcades (Cambridge: MIT, 1985). A part d’aquests pasatges emblemàtics, al segle xix se’n construeixen uns vint més, amb l’objectiu d’augmentar la permeabilitat entre els carrers existents. Alhora, permeten crear petits emplaçaments comercials al llarg seu. Segueixen un traç normalment vertical, perquè actuen com a curtcircuit entre els carrers d’orientació horitzontal.

\textsuperscript{10} El plànol de Miquel Garriga és fonamental per entendre la Ciutat Vella a mitjan segle xix. Elaborat a escala 1:250, es realitza en “quarterons”, que després es refonen en un plànol d’escala 1:1.000, que representa la primera radiografia precisa de la Ciutat Vella, els seus espais i cadascun dels seus edificis.
3.c La Plaça de Sant Jaume

3.17, 3.18
Mapa abans de la remodelació del cementiri i de l’església de Sant Jaume. Entrada per la portalada gòtica del carrer de la Ciutat.

3.19, 3.20
La plaça de Sant Jaume, en l’actualitat.
3.d El Carrer Ferran

3.21 Plànol geomètric de Josep Mas Vila (1842).

3.22, 3.23 Vistes de l’any 1842 i d’avui.

3.24 Detall del mapa de Garriga i Roca (1862), que mostra la construcció del carrer de Ferran.

3.25 Prolongació del carrer de Ferran amb els de Jaume I i de la Princesa fins a la Ciutadella.
També a la Rambla, a la cantonada amb el carrer de Sant Pau, s’edifica el Gran Teatre del Liceu, que crefarà una centralitat especial a la zona inferior de la Ciutat Vella. El projecte inicial és de Miquel Garriga (1844-1848) i l’any 1862 és reconstruït per Oriol Mestres després d’un incendi. És un teatre d’òpera que, bo i participant dels cànons francesos, es produceix en un teixit residencial de dimensions escasses, si bé la façana i la disposició interna no es veuen perjudicades per una situació tan difícil. El gener de 1994, un nou incendi obliga a reconstruir el teatre, que també és ampliat per un equip dirigit pel malaguanyat Ignasi de Solà-Morales.11

El Passeig de Gràcia és el passeig exterior a les muralles més important que enllaça el Portal de l’Àngel amb el nucli de la vila de Gràcia, i marcarà l’eix central en el desenvolupament del futur “Eixample”.

Les obres s’inicien l’any 1824 i al llarg del passeig s’aniran assentant diversos jardins de lleure i esplai de la ciutat.

El seu perfil simètric es compon de sis fileres d’arbres que defineixen un espai central per a les carretes de cavalls i dues voreres per als vianants, poblades de bancs per descansar. El traçat general del passeig es divideix en tres subsectors a partir de tres places-rotonda on s’instal·len fonts.

La seva posició central al pla de Barcelona i la relació creixent entre Gràcia i la Ciutat Vella fan que progressivament el passeig es vagi convertint en un itinerari d’esplai i relació. Així, el Passeig de Gràcia passa a ser l’espai públic per excel·lència, per veure gent i per ser-hi vist, per mirar i admirar, en detriment del passeig de l’Esplanada, que estava quedant desplaçat dels nous eixos potencials d’expansió de Barcelona.

A partir de 1840, s’estableixen noves activitats a les vores del passeig i s’hi afegeixen nous continguts i amenitats. El viver municipal de plantes s’instal·la a l’altura de la futura Gran Via i uns envelats s’emplacen a prop de les muralles, obrint noves activitats per a la gent jove. L’any 1849, s’obren els jardins del Tívoli, que ofereixen la possibilitat de passejar-se entre plantes i flors i alhora prendre begudes refrescants.

---

11 L’actualització del Liceu era un projecte de final dels anys vuitanta, que cercava incorporar un espai lateral per ampliar les dependències de l’escenari i modernitzar-ne les instal·lacions. La dificultat del tràmit administratiu i el desacord institucional van frustrar el projecte inicial. Malauradament, serà el foc qui en forçarà l’acord i la seva reconstrucció es farà immediatament. Vegeu la història del projecte a Ignasi de Solà-Morales, Lluís Dilmé i Xavier Fabré, L’arquitectura del Liceu (Barcelona: UPC, 2000).
El 1853, s’inauguren els Camps Elisis, un gran jardí d’estil francès emplaçat entre els futurs carrers d’Aragó i de Rosselló, que introdueixen les primeres grans instal·lacions recreatives: un llac amb barques, muntanyes russes, un cafè, un teatre, jardins, etc. Es tracta d’una autèntica transformació en el sistema d’equipaments urbans, a la zona alta del passeig, seguint el projecte de Josep Oriol Mestres. Seguint una lògica semblant, però de dimensions menors, el 1857 s’obre el Jardí d’Euterpe, que acollirà les manifestacions corals promogudes pel mestre Clavé.

Finalment, el 1877, a la part inferior de la Ronda de Sant Pere, s’obre el Prat Català, que introduceix noves varietats a l’oferta lúdica, com ara les curses de cavalls.

La vitalitat d’aquest eix cívic es consolida a mitjan segle xix i perdurarà fins avui. Malgrat les grans transformacions que s’han produït al cor de l’Eixample, el passeig de Gràcia encara és reconegut com un dels eixos representatius de la ciutat. Potser ha perdut la seva importància lúdica i recreativa inicial, però ha mantingut la funció cívica i de referent vital del centre de Barcelona.

III.4 La infraestructura colonial. Els ferrocarrils i les carreteres com a articulació urbana

A la ciutat moderna que està emergint, són principalment els ferrocarrils i les carreteres les infraestructures que permeten el moviment de les primeres matèries i de les mercaderies, i més endavant també de les persones. Això possibilita l’articulació entre els diferents centres de producció i de consum. D’altra banda, comporta una autèntica estructuració del territori, que materialitzarà una organització gairebé definitiva entre els nuclis principals i els secundaris, entre l’àrea industrial costanera i l’àrea interior.

En un període relativament curt, es realitzarà el “vuit barceloní” (ocho catalán), una xarxa principal de ferrocarril amb centre a Barcelona i dos anells que s’encreuen a la capital.

El primer ferrocarril de la Península és el trajecte Barcelona-Mataró, que es realitza l’any 1848 des de l’estació de França, al costat del Pla de Palau, seguint l’itinerari de la costa fins a Mataró. Aquest primer traçat marcarà el desenvolupament industrial del sector del Poblenou en endavant i ha dificultat l’accés al front marí fins fa ben poc.

Progressivament, s’hi van incorporant altres arcs del sistema català: el de la costa cap a Vilanova; al corredor prelitoral, les línies cap a Martorell i Granollers, i els enllaços de Maçanet i El Vendrell, que tanquen el circuit del “vuit”.

---

3.e La Plaça Reial

3.28, 3.29
Plaça Reial, dissenyada per Francesc D. Molina l’any 1848 a l’indret on hi havia hagut un convent caputxí. Litografia de Deroy (1865).

3.30
Vista aèria.

3.31
Passatge Bacardí, que connecta la plaça Reial amb la Rambla.

3.32
La plaça Reial, avui.
3.33, 3.34
Els Camps Elisis, unexemple d’àrees recreatives al passeig de Gràcia.

3.35, 3.36
El primer espai exterior fora de les muralles, al pla.

3.37
Vista de l’any 1923.

3.38
El passeig de Gràcia, avui.
D’altra banda, abans dels anys vuitanta, Barcelona ja disposa dels enllaços cap a França per Figueres, cap a Aragó i Madrid per Sabadell, Manresa i Lleida, i cap a València per Tarragona, i també d’un nou eix cap a Tarragona-Les Borges-Lleida. Finalment, la línia del Congost arriba a Sant Joan de les Abadesses per Vic i Granollers.

L’any 1866, la crisi del ferrocarril obliga a concentrar línies per tal d’assegurar-ne la coordinació i el bon funcionament, i comencen a operar en aquest sector dos grans grups, MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante) i la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. En tot cas, la transformació de les línies comportarà una forta entrada de capital estranger.

De forma paral·lela, cal esmentar l’empenta del sistema de carreteres a Catalunya, tot i saber que Espanya és, històricament, un país de poques carreteres. La Junta de Carreteres de Catalunya actua durant vint anys, des del 1848, i és l’únic organisme supraprovincial que es crea a aquest efecte per redactar un pla i executar-lo.

Aquesta acció resulta imprescindible, però les obres es financien amb recàrrecs sobre els impostos indirectes, cosa que produeix un sistema impositiu sobre tota la població i marca una diferència comparativa respecte de la resta d’Espanya, on la xarxa de carreteres és finançada per l’Estat.

La labor que inicia la Junta de Carreteres serà seguida després per les diputacions provincials, preocupades per fer permeable el país interior respecte al sector litoral, on es desenvolupa majoritàriament la industrialització.

Per la seva banda, el Pla estatal de carreteres s’elabora l’any 1877 i des de llavors es consagra la divisió entre xarxes que encara perdura.

**III.5 La crítica contra les muralles**

La densitat amb què es desenvolupaven les activitats urbanes dins les muralles i les pèssimes condicions residencials d’alguns sectors de la ciutat altament congestionats van motivar una forta pressió social a favor de l’enderrocament de les muralles de la Ciutat Vella.

La ciutat murallada de 1859 contenia més de 150.000 habitants en un perímetre una mica inferior –a causa de les demolicions de la Ribera– al que a principi del segle xviii acollia 64.000 habitants: la densitat de Barcelona a mitjan segle xix era de 850 hab/ha, sense dubte una de les més altes d’Europa.
El Dr. Monlau,\textsuperscript{13} un polític liberal autor de la memòria \textit{Elementos de higiene pública}, era un dels manifestants més convencuts: era essencial millorar les condicions d’higiene per reduir les malalties. D’altra banda, les activitats industrials de la ciutat requerien nous espais per a la producció i una organització més racional de les formes de residència. Aquesta posició a favor de l’enderrocament total de les muralles va ser promoguda també per una sèrie d’articles del filòsof i sacerdot Jaume Balmes, en què aportava arguments detallats contra la imprècedència de mantenir Barcelona com a plaça forta i contra la insuficiència d’un enderrocament parcial.\textsuperscript{14}

Finalment, l’agost de 1854 el capità general de Barcelona comunica a l’Ajuntament que accedeix a la seva petició reiterada d’enderrocar les muralles, de manera que la ciutat podrà procedir al seu eixamplament (d’ara endavant, Eixample). Havien existit precedents d’eixamples parcials, com el que s’havia intentat a l’actual plaça de Catalunya, arran d’una petició de l’Ajuntament el 1844.

\footnotesize
\textsuperscript{13} Pere Felip Monlau, \textit{Abajo las murallas!!! Memoria sobre las ventajas que reportaría Barcelona, y especialmente su industria, de la demolición de las murallas que circundan la ciudad} (Barcelona: Imprenta Constitucional, 1841).

\textsuperscript{14} Jaume Balmes, \textit{Obras completas} (Barcelona, 1948). Inclou una sèrie d’articles publicats originàriament a la revista \textit{La Sociedad}. 
3.g La primera línia de ferrocarril a Espanya

3.40
La primera línia de ferrocarril a Espanya va ser la línia de Barcelona a Mataró l’any 1848.

3.41
Fragment d’un dibuix d’A. Guesdon que mostra un tren sortint de l’estació.

3.42
La primera estació de tren de Barcelona, de M. Dalmau (1920).
El procés de gestació del projecte d'Eixample és difícil i complex, com és fàcil d’imaginar, ateses la situació de la ciutat i la gran envergadura del projecte. Es tracta, com veurem, d’un episodi fonamental en la història urbanística de Barcelona i és difícil resumir els avatars d’aquest procés, des que s’inicia l’any 1854 fins que s’aprova definitivament el 31 de maig de 1860.\footnote{Per seguir amb detall aquest procés, és recomanable consultar l’interessant article d’Arturo Soria Puig, “El Proyecto y su circunstancia”, o bé com l’individu Cerdà va emprendre la tasca de fundar una teoria i refundar la seva ciutat a \textit{Trabajos sobre Cerdà y Barcelona} (Barcelona: Laboratori d’Urbanisme, 1992). Soria assenyala dues fases en la vida de Cerdà i la seva relació amb el projecte de Barcelona: una d’ascendent i triomfàlic, que culminarà el 1859 amb la primera aprovació del seu projecte, i una altra de minvant, iniciada just llavors amb una controvèrsia violenta i duradora sobre aquest projecte, seguida d’una llarga perda de suports i una asfixia econòmica creixent, que dura fins a la seva mort l’any 1876. Alhora, l’article mostra amb detall els fets tecnicopolítics que Cerdà mou per dur a terme el seu projecte.}

En qualsevol cas, un breu resum de l’estudi d’Arturo Soria ens presenta Cerdà preparant-se per a aquesta escomesa des de l’any 1849, quan decideix consagar-se plenament a la “ idea urbanitzadora”. El 1854, comença a aixecar l’excepcional \textit{Plano topográfico de los alrededores de Barcelona}, que li havia encarregat el governador civil, i aprofa la circumstància per lliurar un avantprojecte d'Eixample el novembre de 1855. La circumstància política del Bienni Progressista (1854-1856) li permet introduir més fàcilment les seves idees, tant a Barcelona com a Madrid. Però el canvi de la situació política dóna una nova orientació a l’Ajuntament de Barcelona, que decideix encarregar un altre avantprojecte a Garriga i Roca, un dels seus arquitectes municipals. Tanmateix, Cerdà demana autorització per desenvolupar l'Eixample amb més detall pel seu compte, com en les concessions ferroviàries, amb la qual cosa pot profunditzar la seva teoria i el seu projecte. L’any 1859, l’Ajuntament decideix convocar precipitadament i amb urgència un concurs de projectes per a l'Eixample, per frenar el projecte de Cerdà. Tanmateix, aquest aconsegueix que el Ministeri de Foment, per mitjà d’una Reial Ordre de juny de 1859, aprovi el Pla Cerdà, amb molt poques modificacions. L’Ajuntament demana revocar l’aprovació del projecte i, al seu torn, resol el concurs —al qual havien concorregut 14 projectes— a favor de l’arquitecte Antonio Rovira i Trias, que planteja un esquema radioèntric, potser més proper a les expectatives que havia creat l’enderrocament de les muralles.\footnote{Un estudi comparatiu dels projectes més importants es pot trobar a Manuel de Solà-Morales, “El proyecto Cerdà frente a sus alternativas”, a: \textit{Los Ensanches I} (Barcelona, 1978).}

La batalla resta oberta: els projectes del concurs s’exposen en una sala consistorial i el de Cerdà, en una de contigua.\footnote{La significació política d’aquest enfrontament serà important i es mantindrà durant moltes dècades. En aquell moment, el Partit Moderat en fa una qüestió de principis a favor de l’autonomia municipal, en contra d’una decisió centralista. Aquest mateix argument l’esgrimiran més endavant Josep Puig i Cadafalch des de la Lliga Regionalista per combatre Cerdà encara l’any 1927.}

La confrontació professional entre arquitectes i enginyers és present a la discussió; finalment, el 1860, el Ministeri de Foment ratifica l’aprovació definitiva del projecte de Cerdà, tot i que busca una solució de compromís amb l’Ajuntament que comportarà grans dificultats en el seu desenvolupament: les ordenances i el pensament econòmic que proposa Cerdà quedaràn sense efecte.
Sigui com sigui, és un moment especialment singular per al desenvolupament de la ciutat i l’elecció del projecte de Cerdà marcarà indiscutiblement el procés i la forma de Barcelona. Es diria que la força d’aquest pla l’ha convertit en paradigma dels eixamples construïts a les ciutats del sud d’Europa.

III.6 El Pla Cerdà, pioner de la urbanística moderna

Ildefons Cerdà va dedicar més de vint anys a generar les idees del seu projecte i viabilitzar-ne l’execució pràctica. Es tracta, sens dubte, d’un treball seminal per a la formalització de la Barcelona contemporània, però alhora una obra pionera de la teoria de la urbanística moderna.
Com veurem, Cerdà planteja una autèntica refundació de Barcelona, per l’escala i la dimensió que expressa la seva potent idea de ciutat. Però alhora planteja, per primera vegada, una instrumentació urbanística moderna, en què el projecte de la nova ciutat té en compte l’enfocament analític de la realitat i de les ciutats –i no d’una forma determinista i unívoca.

És indubtable que, en la dinàmica de les noves idees en què es movien els corrents culturals barcelonins més innovadors durant la primera meitat del segle xix, es desenvolupa un compromís crític més gran de l’artista amb el marc social canviant per preparar un futur millor per a la població. La figura de Claude-Henri de Rouvroy, comte de Saint-Simon, i els seus seguidors és clau en aquesta trajectòria. Les seves propostes a favor que els artistes tractin d’intervenir al costat de la nova elit de científics i industrials tindran una gran influència en el context francès. Saint-Simon establirà una teoria de la història com a progressiò de períodes “crítics” i “orgànics” que expliquen el canvi social, com els científics ho fan amb el medi natural. Aquest tipus de discussió obrirà els ulls a una nova generació d’enginyers i arquitectes –entre els quals es troben Cerdà i alguns dels seus coetanis–, que començaran

3.45 Plànol per a l’Eixample presentat per Josep Fontserè al concurs municipal.
a comprendre que no es tracta només de repetir els models clàssics de l’acadèmia, sinó que l’arquitectura i l’urbanisme naixent han de tenir un reflex i un component social.\(^\text{18}\)

D’altra banda, el corrent representat per Charles Fourier i Robert Owen, components britànics del socialisme utòpic, imagina unes comunitats autosuficients que es poden veure com a veritables anticiutats, que pretenen qüestionar l’estructura de classes i la separació entre els mitjans de producció: principalment entre el treball i el sòl.

Aquest corrent inspira una sèrie de propostes que es realitzen coetàniament a Barcelona, com la d’Icària en el Poblenou. El pensament i l’acció utòpica són presents de forma alternativa durant dècades i susciten discussions crítiques fonamentals.\(^\text{19}\)


\(^{19}\) Vegeu, entre d’altres, Marius de Geus, \textit{Ecological Utopias} (Utrecht, 1999).
Els avenços que aporta Cerdà s’analitzen avui considerant els nous documents que s’han trobat en diversos arxius, que permeten assegurar que som davant d’una figura singular de la urbanística europea, el valor de la qual ha estat menystingut fins fa ben poc, potser a causa del difícil procés de gestació del seu projecte. Cal tenir en compte que els considerats “fundadors” de la urbanística moderna, segons els llibres d’història, publiquen els seus treballs bastant més tard que Cerdà –R. Baumeister, el 1874; J. Stübben, el 1890; R. Unwin, el 1909, etc.– i probablement no disposen d’informació sobre el procés urbanístic de Barcelona.

D’entre la relativament abundant bibliografia dedicada a Cerdà i als seus treballs, cal destacar: Fabián Estapé, Teoría general de la urbanización (Madrid, 1971); Construcción de la Ciudad (2C), Cerdà 1876-1976 (1977); Laboratori d’Urbanisme, Ensanches I y II (Barcelona, 1978); Ildefons Cerdà, Cerdà y Madrid i Cerdà y Barcelona (Madrid, 1992, edició facsímil), i Laboratori d’Urbanisme, Trabajos sobre Cerdà y Barcelona (Barcelona, 1992).

La modernització de les ciutats fou codificada com a “ciència” per Reinhard Baumeister l’any 1876 i per Josef Stübben el 1890, amb un projecte inicial per a Colònia de l’any 1880 que el portaria a realitzar expansions per moltes altres ciutats europees –com Nàpols o Hèlsinki. Són uns bons manuals que fan gran èmfasi en el disseny de la ciutat, els nous serveis i les noves tecnologies i, sobretot, en les estratègies de gestió de les actuacions a la ciutat existent: qüestions de reestructuració del parcel·lari, de dimensionament de l’eix viari, etc. Tanmateix, s’observa un fort escèpticisme respecte de l’ordre i la regularitat en aquelles propostes, i s’obre un front de crítiques, principalment en els treballs de Camillo Sitte, amb relació a Viena, i de Charles Buls, antic alcalde de Brussel·les, a finals del segle xix. Sitte cerca de valorar els principis artístics que han d’accompanyar el disseny de les ciutats. També insisteix en la influència i en la repercussió psicològica dels espais urbans en els usuaris de les ciutats.
Per estudiar el Pla Cerdà, s’articulen els epígrafs següents: el plànol topogràfic, la teoria general de la urbanització, el Pla, les ordenances i el pensament econòmic.

a) Com hem dit, Cerdà desenvolupa el plànol topogràfic del pla de Barcelona a escala 1:1.250 i en fa una reducció a 1:5.000 amb gran rigor, gràcies a l’ajuda de fins a 25 quadrilles d’anivelladors per realitzar-lo en un breu període de temps. El dibuixa amb corbes de nivell i n’obté un document excepcional per al desenvolupament del seu avantprojecte de 1855 i del projecte, que presenta quatre anys més tard. Aquest coneixement tan precís del pla serà fonamental per donar viabilitat al Pla després de la seva aprovació.

b) La teoria de la urbanització que Cerdà elabora és una base substancial de la innovació del seu treball, que entén la formulació conceptual prèvia com a imprescindible per a l’elaboració dels projectes de ciutat. Aquesta teoria, inclou les diferents memòries descriptives i els estudis estadístics, la teoria per a la construcció de la ciutat (1859) i, finalment, la seva teoria general de la urbanització (1867).

Cal destacar que, per a Cerdà —segons els seus escrits—, cada “teoria” necessita la seva “aplicació” un cas específic, i tots els plantejaments teòrics s’han de demostrar viables o, paraules seves, “és inútil la millor idea si no es presenten, al mateix temps, els mitjans per realitzar-la”.22

Amb aquestes hipòtesis metodològiques, Cerdà desplega la seva teoria sobre la base de tres components bàsics:

1. L’higienista, basat en la crítica a la situació urbana existent i que compta amb bons precedents. Cerdà realitza la Monografía estadística de la clase obrera, que acompanya la memòria de l’avantprojecte, en què estudia minuciosament les condicions de vida a la ciutat murallada. Per a això, se serveix dels estudis estadístics de Laureà Figuerola, que al seu estudi notable sobre Barcelona23 ofereix una visió molt precisa de la situació urbanística. Aquestes dades també les manejarà Pascual Madoz en el seu extraordinari Diccionario geográfico-histórico-estadístico de España y sus posesiones de ultramar (1845-1850).

D’entre la documentació de la monografia estadística, destaca un índex molt elevat de mortalitat: convé tenir present que la vida mitjana dels homes —als anys 1837-1847— era de 38,3 anys per a la classe rica i de 19,7 anys per a la classe pobra. Es tracta, doncs, d’unes condicions molt dramàtiques, que Cerdà analitza casa per casa i família per família.

A més, la memòria de l’avantprojecte ja considera una profunda anàlisi geogràfica de la posició i l’emplaçament de la ciutat, de la seva climatologia i l’assolellament. Es tracta, en definitiva, d’una veritable anàlisi urbana, que l’ajudarà a prendre decisions propositives.

22 El propi Cerdà a Despojos (Madrid, 1991, edició facsimilar) ho explica al final de la seva vida: “No me he contentado en resolver casuisticamente las cuestiones, como vulgarmente se hace y es lo más cómodo, sino que allí donde me ha hecho falta una teoría a la cual subordinar el asunto de que se trata, la he inventado, las más de las veces, por no decir siempre, con el más improbo trabajo.”

23 Laureà Figuerola, Estadística de Barcelona (Madrid, 1849).
3.h Recerca i estudis realitzats per Cerdà

3.48 Sant Petersburg.

3.49 Boston.

3.50 Buenos Aires.

3.51 Model de disposició de les illes de cases.

3.52, 3.53 Edimburg i Nova York. Imatges dels primers estudis i recerques realitzats per Cerdà, extrets de l'Atlas del Anteproyecto del Ensanche de Barcelona (1855).
3.i El projecte d'Eixample per a Barcelona d'Ildofons Cerdà

3.54
Mapa del projecte d'Eixample per a Barcelona d'Ildofons Cerdà, aprovat l'any 1859.

3.55
Fragment del projecte de l'Eixample.

3.56
Traçat definitiu del projecte de Cerdà (1863).
Al seu torn, aquesta preocupació per una informació disciplinadament orientada el portarà a aprofundir l’estudi d’altres ciutats, com París, o a interpretar personalment plans de ciutats tan diverses com Boston, Torí, Estocolm, Buenos Aires o Sant Petersburg, entre d’altres. 24

Aquesta preocupació gairebé obsessiva per l’estudi empíric de les ciutats reals el portarà també a acumular, d’una manera exagerada, diversos materials sobre els edificis i els seus elements constructius (finestres, portes, etc.), no perquè Cerdà s’exigeixi a si mateix conèixer-ho tot abans d’intervenir o projectar, sinó perquè –com explica– “cal estimular continuament la capacitat racional amb dades empíriques per obligar l’urbanista a mantenir una relació estreta amb la realitat”.

2. El segon component de la teoria cerdana és, sens dubte, la circulació. La impressió profunda que li va causar la màquina de ferrocarril de vapor, que va conèixer quan es va implantar a Barcelona, les condicions de la qual va viure amb detall en treballar en el traçat del tren a Granollers i, posteriorment, en la seva extensió fins a Sant Joan de les Abadesses, el va motivar a pensar com s’havia de preparar la ciutat per a aquest gran instrument de mobilitat mecànica. L’opuscle Necessidades de la circulación y de los vecinos de las calles con respecto a la vía pública urbana, y manera de satisfacerlas, de 1863, resumeix bé no tan sols aquesta preocupació, sinó l’alt grau d’elaboració que va assolir en aquest tema.

Les propostes per a Barcelona tenen la força d’una jerarquia de carrers ben establerta, que participa de dos principis que encara funcionen: l’espai dedicat a les “màquines de foc”, que avui són els automòbils, i el destinat als vianants en la secció d’un carrer és equivalent, tant als carrers normals de 20 metres d’amplària com als més ample. El segon principi és que totes les cruïlles es produeixen amb un xamfrà de 20 metres de costat que assegura la facilitat de l’encreuament i orienta magistralment el gir de l’edificació entre els costats de l’illa o del bloc.

24 La influència d’aquests estudis en la seva proposta de Pla s’ha analitzat recentment. Per exemple, Javier Frechilla, a “Cerdà y el Anteproyecto de Ensanche de Madrid”, Trabajos... (Barcelona, 1992, Op. cit.), apunta la influència del traçat de Buenos Aires en la definició de la dimensió de l’illa del projecte de Cerdà per a Barcelona, cosa que representarà el reflex interessant d’una de les ciutats colonitzades sobre una de les metròpolis.
3. Finalment, Cerdà introduceix una nova idea de ciutat que estén a tot el pla de Barcelona: l'espai construït i l'expectant. Es tracta, d'alguna manera, d'una refundació de Barcelona.

Aquesta idea de ciutat higiènica i funcional hauria de permetre –segons Cerdà– una condició d'igualtat entre els diversos residents que la fan servir. Per aquest motiu, la seva proposta ha de cobrir tot el territori, de manera que en aquesta nova trama homogènia hi càpiguen totes les formes d’assentament.

A més, sempre formula el seu projecte com d’”eixample i reforma de Barcelona”, de manera que també hi engloba la transformació de la ciutat existent, perquè vol transformar les pèssimes condicions de vida d’aquest espai tan densificat. Com veurem, aquesta part de la seva proposta no es va aprovar mai.

c) El plànol del projecte de Cerdà cobreix tot el Pla, sense tenir en compte els límits jurisdiccionals del municipi de Barcelona. D’altra banda, existeix un espai absolutament buit, d’1,25 km d’ample, concèntric a l’envolupant de la muralla, degut a la restricció militar que impedia qualsevol edificació en una distància d’un tir de canó. Més enllà hi havia els petits desenvolupaments suburbans dels nuclis administrativament independents, com veurem més endavant.

L’expansió de Barcelona va comptar amb la facilitat d’aquesta reserva militar gràcies al Decret de Nova Planta. Es diria que, per una sola vegada, es va poder beneficiar d’aquesta condició de lloc que li havia estat imposada i que la va obligar a consumir fins a l’últim espai lliure dins les muralles.

La proposta de Cerdà sobre aquest espai natural fou l’organització de la ciutat a través d’uns sistemes de traçat superposats, que ofereixen diferents nivells de lectura:

1. El traçat bàsic, que es compon d’un sistema d’illes situades entre eixos de 113,3 m, amb carrers de 20 m. Les seves directrius corresponen a les línies dominants del pla i, al seu torn, estan orientades a 45° respecte del nord, repetint l’orientació romana.
2. El traçat general o regional es compon d’elements amb més secció de traçat –50 m–, que n’estableixen les
relacions funcionals principals: la Gran Via com a eix horitzontal tangent superior a la muntanya de Montjuïc,
que enllaça les dues valls fluvials; la Diagonal, que travessa la ciutat des dels contraforts de Collserola fins al mar,
i la Meridiana i el Paral·lel, que es troben virtualment al port. Aquests dos darrers traçats corresponen, com el
seu nom indica, a la seva posició geogràfica i manifesten explícitament la voluntat de situar la ciutat al món i de
concebre-la d’una forma global, integrant-hi les diferents escales d’interpretació.

En aquests sistemes, se superposa el traçat ferroviari, amb la singularitat que imposen els seus radis de
curvatura.

Com a contraposició a aquests sistemes de “vies” que permeten la circulació en totes les direccions d’una forma
isòtropa, hi ha uns espais que tenen com a funció principal el repòs i la quietud, que són les “intervies”. En
elles, s’hi farà tant l’edificació privada com els equipaments comunitaris, definits al centre de cada unitat veïnal,
organitzant recintes de 5 × 5 illes.

En aquests sistemes de “vies” que permeten la circulació en totes les direccions d’una forma
isòtropa, hi ha uns espais que tenen com a funció principal el repòs i la quietud, que són les “intervies”. En
elles, s’hi farà tant l’edificació privada com els equipaments comunitaris, definits al centre de cada unitat veïnal,
organitzant recintes de 5 × 5 illes.

amb la idea de funció integrada que ell troba al mas. Això pot justificar l’adopció del terme \textit{mançana} (illa).

26  Ho descriu així: “En cada uno de los espacios aislados por las vías urbanas, existe un pequeño mundo, una pequeña urbe, o urbe elemental si se
quiere, que en su conjunto y en sus detalles convive la más admirable analogía y hasta semejanza con la gran urbe.”
3.60 Esbossos de Cerdà de diverses formes d’organitzar els passos de vianants i el moviment de vehicles a través d’un model de cruïlla per al plànol de Barcelona.

3.61 Disposició usual de les cruïlles a la ciutat antiga i al projecte de Cerdà.

3.62 Seccions transversals de la pavimentació dels carrers i dels treballs subterrans per a l’exportació d’aigua pels principals carrers.
La preocupació de l’il·lustre enginyer pel tema s’havia avivat en les seves reiterades visites a París, on havia estat un observador d’excepció dels canvis fonamentals que el baró Haussmann estava introduint a la capital francesa.

Cal destacar dos extrems interessants del pensament econòmic de Cerdà:

Un fa referència a la necessitat que els propietaris contribueixin a la tasca urbanitzadora. Seguint el seu propi text, el propietari o els propietaris que vulguin obrir un carrer enmig de les seves finques caldrà que paguin l’import del carrer, amb tots els seus accessoris d’embrorns i canonades de tota mena, empedrats etc., i un cop construït cedir-ho tot a la municipalitat. Aquesta descripció, que sembla òbvia avui, fins i tot en el París d’aquella època hauria estat vista com una proposta agosarada i altament socialitzadora.

3.63
Diferents situacions de parcel·les en el desenvolupament de l’Eixample, segons Cerdà a Cuatro palabras sobre el Ensanche (1861).

3.64
Exemples de mapes detallats o particulars traçats per a l’Eixample al pla.
Un altre punt polèmic fa referència a la voluntat de fer econòmicament viable la reforma de la Ciutat Vella vinculant-la amb la dinàmica i amb els beneficis de l’extensió de la ciutat pel pla. Evidentment, la gran ambició d’aquesta proposta, que Cerdà volia reconduir a una gestió privada –com si es tractés d’una empresa de ferrocarrils–, va trobar la reacció contundent dels propietaris del nucli antic, que finalment van bloquejar la situació. I, del projecte de Cerdà, la part de “reforma” mai no s’aprovaria. Tanmateix, la preocupació per la reforma urbana segueix present en Cerdà després de l’aprovació del Pla de Barcelona, i l’any 1861 formula una proposta per al centre de Madrid en què insisteix en la necessitat de viabilitzar aquest tipus d’actuacions.

En definitiva, es tracta d’un dels grans projectes urbanístics del segle xix a Europa que, malgrat la seva compromesa aprovació, dóna lloc a una ciutat central admirable i és capaç d’inspirar la llei de Reforma, ensanche y otras mejoras de las poblaciones que el ministro Posada Herrera presenta a les Corts, que, d’haver estat promulgada, hauria constituït un dels codis urbanístics més innovadors del món. Finalment, l’any 1864 es promulgarà la Ley de Ensanches i, d’alguna manera, l’experiència de l’Eixample hi serà present.

III.7 El projecte d’Eixample de Barcelona en relació amb altres ciutats europees

A mitjan segle xix, el projecte de Cerdà per eixamplar Barcelona fora de les muralles és a punt, però d’altres ciutats prenen direccions diferents per a la seva reforma i extensió.

París segueix les pautes de les propostes de Haussmann i Napoleó III per reestructurar el centre encara desordenat de la ciutat històrica. Prenent el model de la Rue Rivoli, de 1802, l’any 1853 es proposa un sistema radial de carrers amplis i nous edificis de façana regular, que es repeteix de forma rítmica. Per facilitar-ne l’execució, s’estableix una exempció fiscal de 20 anys als inversors de les noves obertures. El temps d’execució serà superior al previst, però el 1867, quan es fa la Segona Exposició Universal, ja s’han executat 165 km de nous carrers, amb tots els serveis de desguàs, il·luminació, arbrat, etc., amb els encreuaments distingits amb monuments civils i religiosos emblemàtics. La inversió s’incrementa per sis i la població desplaçada és enorme; s’estima que de més de tres-centes mil persones. Aquesta gran remodelació es proposa per tal de millorar la sanitat, la circulació i la seguretat als carrers. Les velles idees de la Il·lustració, doncs, no s’executen fins a un segle més tard.
Aquesta actuació urbanística coincideix amb l’Exposició de 1889, que crea una fita singular per a la ciutat, la torre Eiffel, un gran pinacle de 300 m d’altura que suposa un canvi fonamental de l’skyline de París i que, pel seu llenguatge tan cru i tan propi de l’avenport tecnològic del ferro, suscita nombroses crítiques –com les de Charles Garnier, entre d’altres–, mentre que d’altres la consideren un punt de partida del “nou” art que serà el modernisme.

A partir de l’any 1900, París esdevindrà un model urbà per a moltes ciutats, com Buenos Aires, Rio, el Caire, Bucarest, etc. 31

Un altre model és Viena, que durant el període de la Gran Exposició Universal de 1873 demoleix les velles fortificacions i hi construeix un sistema anular de bulevards –Ringstrasse– com un gran espai per a equipaments i parcs que estableixen una “ peça urbana” clau per al desenvolupament futur de la ciutat 32 Podem constatar que aquest model centreeuropeu serà el referent comú per a d’altres grans ciutats d’aquells contextos: Ginebra, Hamburg i Anvers, entre d’altres.

Així doncs, hem de reconèixer l’especificitat de la proposta de Cerdà. Ara convé veure com aquest projecte tan innovador es podrà dur a terme. Serà, sens dubte, un camí ple d’alts i baixos, però comprovarem que finalment la ciutat actual tindrà un gran Eixample i que aquell projecte n’haurà marcat les pautes fonamentals.


III.8 El desenvolupament de l’Eixample de Cerdà i les societats de foment

El text aprovat l’any 1860 assenyalava que en endavant les noves construccions a l’Eixample atendrien el projecte de Cerdà amb relació a les alineacions i a les rasants, però que seguirien vigents les ordenances municipals anteriors: es diluïa, en part, la rotunditat tècnica i innovadora del Pla Cerdà.

S’obre ara un nou procés en què es posaran a prova tant la capacitat del projecte per se com la seva capacitat personal en l’impuls del Pla. També caldrà veure l’entusiasme amb què els inversors de la ciutat participaran en una obra d’aquesta envergadura.

Qualsevol que observi la ciutat actual s’adona que la prova es va saldar satisfactòriament, malgrat que sempre quedarà el dubte de l’alt índex d’urbanitat que s’hauria pogut assolir si s’hagués seguit el projecte original més fidelment. Però cal recordar que la ciutat és, sobretot, l’artefacte físic on es produeixen els conflictes socials i el desenvolupament econòmic i, en conseqüència, aquest és el resultat d’aquell procés.

Cerdà segueix al peu del canó fins a l’any 1874, des del 1865 com a responsable tècnic i representant del governador en els municipis del Pla. En aquest personatge extraordinari, s’observa una gran flexibilitat per ajustar les seves “ides” al grau necessari perquè es puguin dur a la pràctica. Veurem ara com es fa això:

a) El disseny del sòl. L’any 1854 s’havia iniciat l’enderrocament de les muralles i el terreny agrícola del pla estava sotmès a una pressió brutal, en part per les necessitats funcionals d’una ciutat congestionada que anava expulsant activitats (indianes, indústries i petits magatzems) i en part per les expectatives econòmiques que s’espera que provocaria l’eixample de la ciutat.
La parcel·lació del sòl agrícola era de petites dimensions –perquè havien abundant les transaccions especulatives– i l’ús agrícola era francament obsolet: dos terços del sòl es conreaven en règim de secà. Era una situació periurbana clarament expectant, que només la força de la restricció militar havia mantingut lliure d’edificacions.

Segons la tesi de Miquel Corominas,

la majoria de les parcel·les tenen entre 3 i 6 mujades, que és una superfície escassa per a una agricultura endarrerida però que serà un solar urbà gran tenint en compte l’escala en què es desenvoluparà l’Eixample.

Per la seva banda, Cerdà ajusta immediatament el plànol del traçat i fa possible el manteniment del passeig de Gràcia –que ja existia l’any 1829– i desenvolupa noves propostes als municipis limítrofs per fer més coherent el desenvolupament del seu projecte.

Per preparar el replanteig sobre el terreny, traça 28 plànols quarterons que anomena “planes particulares” a escala 1:500 en què situa amb gran precisió el traçat, els límits de la propietat i la topografia. Aquest esforç enorme és complementa amb uns perfils transversals que li permeten establir les rasants definitives –els nivells futurs dels carrers i de les edificacions. El treball de dibuix s’acompanya d’una definició exacta dels propietaris de cada illa, als quals els proporcionarà la informació necessària perquè puguin actuar de forma independent.

Aquesta complexa instrumentació tècnica és la que fa possible que l’Eixample s’iniciï només amb l’actuació de la iniciativa privada; tanmateix, perquè sigui possible, abans cal “dissenyar el pla sobre el sòl mateix”.

33 Vegeu Miquel Corominas, La urbanización del Llano de Barcelona (Barcelona, 1991), tesi doctoral. “Suelo, técnica e iniciativa en los orígenes del Ensanche de Barcelona” ofereix una visió molt precisa de com es devia produir-se la ruptura del pla per construir-hi l’Eixample (Barcelona: Edicions UPC, 2002).
En efecte, el juliol de 1860 se n'inicia el replanteig i es realitzen les observacions astronòmiques necessàries per situar exactament la Meridiana. Més endavant, la catedral i, a partir d'allí, es “planta” el primer encreuament de vies (la Gran Via amb la Via Laietana) –avui, Pau Claris–; als mesos següents del mateix any, s'ubiquen les fites de les vies principals. La garantia del projecte està assegurada i el seu efecte no trigarà a produir-se: el desembre es comença a construir la Casa Gibert, obra de Josep O. Mestres.

b) La forma de l’edificació. En el procés inicial de construcció de l’Eixample, la parcel·lació dels terrenys de la Muralla i del Glacis és un camp de proves magnífic. La seva extensió de 60 ha i la seva proximitat al nucli antic fan que s’urbanitzi fàcilment. Cerdà s’encarrega del disseny de la parcel·lació seguint el seu traçat general i hi descompon 325 parcel·les, que s’aniran edificant a bon ritme. En aquest cas, el fet que la propietat sigui unitària –pública, per ser més precisos– permet que el sòl es fraccioni d’acord amb un parcel·lari racional o planificat. En les altres illes, molt sovint sorgirà la contradicció entre la forma perfecta de l’encuny octogonal de l’illa i les traces erràtiques –o, més ben dir, geogràfiques– de la propietat agrícola convertida en urbana. Cerdà lluita per regularitzar la forma de la propietat a través de la reparcel·lació, però ho aconsegueix en pocs casos: la forma dels edificis i de les seves mitgeres encara palesa aquella contradicció.
La singularitat del traçat geomètric triangular en moltes illes de la zona de les velles muralles obliga a considerar la forma de l’edificació en illa tancada.

Aquí es produeix una evolució clara del projecte. Les primeres propostes de Cerdà dibuixaven les illes amb edificis només a dos costats, cosa que suposava una edificabilitat molt baixa. Però, a mesura que va estudiant amb més detall l’ordenació de l’illa, Cerdà s’inclina per edificar-ne els quatre costats, sense tancar-la completament, per tal d’assegurar l’ús enjardinat de l’espai interior.34

Ildefons Cerdà era conscient que el desenvolupament d’aquesta nova idea de ciutat requeria uns instruments tècnics d’ordenació i fiscals que Barcelona mai no havia tingut. Per això es va esforçar per introduir unes noves ordenances que tractessin d’assegurar aquests principis en l’ús de l’espai edificat, però també en l’ordre dels espais urbans i de la urbanització. Tanmateix, com s’ha vist, aquesta força normativa no és acceptada i ha d’apostar per la verificació singular d’alguns projectes personals i per la influència que exerceix quan supervisa els projectes de gairebé 500 obres d’edificació només durant la primera dècada de l’Eixample.

c) Els nous mecanismes immobiliaris. L’arrencada del projecte és possible, però, gràcies a l’aparició de les “societats immobiliàries” que es creen per desenvolupar el nou veïnat, formades per la nova classe mercantil barcelonina. Cerdà les coneix molt bé, perquè en les fases de discussió del projecte alguns particulars intenten escometre l’eixample de forma privada.

Aquestes “societats” es constitueixen amb un capital elevat i hi participen molts accionistes amb petites inversions, sobretot comerciants i petits industrials que participen del risc, però també d’altres moguts per l’entusiasme que l’Eixample genera a la ciutat. També hi ha algun accionista de les comarques de fora de Barcelona, però el capital estranger no participa en aquesta fase.

Segons l’estudi de Corominas, en aquest període inicial, les societats arriben a controlar 57 ha, principalment entre el Passeig de Gràcia i el de Sant Joan, a prop de la Gran Via, la qual cosa configura el sector que serà anomenat la “dreta de l’Eixample”.

Les societats s’organitzen per cobrir tot el procés: la compra de sòl agrícola, l’edificació de la residència i la urbanització corresponent, i, fins i tot, algunes hi inclouen la fabricació dels materials de construcció –com l’exploatació de bòbiles– o bé ofereixen algun servei urbà –la xarxa de proveïment d’aigua potable. Sens dubte, es tracta d’una empresa veritablement difícil, ja que la superfície el sòl que s’ofereix és molt extensa i la urbanització en algunes àrees afectades per torrents i rieres exigeix obres importants.

En qualsevol cas, en aquest període s’esdevenen els exemples de promoció més interessants. La participació de Cerdà i d’alguns arquitectes per encàrrec de les societats ofereix un repertori de possibilitats molt esperançadores de com l’Eixample hauria pogut ser si s’haguessin mantingut tant l’escala com els objectius d’aquella primera fase de llançament.

Destaca l’illa del passatge de Permanyer, realitzada per a la societat El Ensanche y Mejora per l’arquitecte Jeroni F. Granell, que construeix 16 edificis de cinc plantes i 17 habitatges unifamiliars, seguint el passatge interior “a l’anglesa”. Es configura així un exemple excel·lent de l’anomenada “casa de renda” i la seva sortida al mercat té una resposta excel·lent.

El propi Cerdà realitza per a la societat Fomento del Ensanche l’ordenació de dues illes al costat de la Gran Vía, organitzades en forma de “U”, mantenint l’espai interior enjardinat i amb menys profunditat d’edificació al xamfrà per millorar-ne la ventilació. També realitza un projecte de 211 cases per a Josep Serraclarà a prop de la universitat, en què un passatge interior organitza l’illa. Aquests exemples són paradigmàtics per demostrar la capacitat de resposta de Cerdà dintre dels patrons generals de la trama viària.

No obstant això, aquest inici esplèndid de l’Eixample es veu truncat de seguida per la crisi general de 1866, que comporta la fàlida definitiva d’algunes d’aquestes societats, mentre d’altres podran refer la seva organització i continuar operant. Tortella Casares assenyalà com a explicació local d’aquesta crisi la descapitalització constant de la indústria arran de les inversions excessives en el sector ferroviari. A l’Eixample, la compra excessiva de sòl també col·loca les societats en una situació molt feble per afrontar una crisi com l’esmentada.

Cal tenir en compte que les societats oferien els habitatges en forma d’accés diferit a la propietat, amb uns interessos realment baixos. Els dividendes que repartien eren d’un 6 % anual. Les publicacions que editaven les propies societats en què explicaven els seus objectius i la seva gestió serien encara modèliques avui, per la seva enorme qualitat urbana i per la facilitat explicativa amb què oferien les molt diverses possibilitats d’accés a l’habitatge.

Amb tot això, es clou una fase crucial per a l’Eixample, en què demostra la seva viabilitat, malgrat que l’acció l’hagi emprès només la iniciativa privada: en un període de temps molt curt, les societats immobiliàries han posat en joc unes 30 ha de sòl –aproximadament, una setena part de la ciutat antiga. Tanmateix, aquest canvi de ritme comportarà a partir d’ara una gestió més atomitzada, parcel·la a parcel·la, en què se separaran clarament els
operadors del sòl, els de les cases i els de la urbanització. A la ciutat, començaran a actuar els circuits del sistema fundiari i immobiliari capitalistes, que més endavant es generalitzaran.  

**d) Les relacions entre els sectors immobiliari i industrial.** La relació entre el desenvolupament immobiliari creixent que provoca l’Eixample i el sector industrial català ha estat objecte de múltiples interpretacions a causa de la falta de dades específiques sobre la dinàmica relativa d’aquests sectors durant el segle XIX.

En aquest sentit, ha estat habitual interpretar que el desenvolupament de l’Eixample va tenir un efecte retardat sobre el sector industrial per la gran quantitat de capital que el sector de la construcció succionava en el procés productiu industrial.

En tot cas, és evident que en una metròpolis que creixia tant en població com en desenvolupament industrial la interrelació entre els diferents sectors econòmics era complexa. D’entre els beneficis creats per la indústria i el comerç, calia valorar les rendes produïdes en el sector immobiliari en formació, tant en l’explotació dels edificis de lloguer com en les rendes obtingudes per la venda o la cessió del sòl.

35 S’inicia a Barcelona, com a la majoria de les grans ciutats europees, un nou fenomen econòmic i social: l’especulació del sòl. Serveixi com a referent la discussió oberta sobre el tema a París, arran del desenvolupament del mercat fundiari i les rendes del sòl. “Si les cases fossin fàcilment transportables, o si estiguessin disseminades en un terreny il·limitat i homogeni, com les naus a la mar, no es distingirien en res d’altres productes”, però juntament amb l’”ús” propi de la parcel·la –que li conferí un tipus de renda absoluta-, hi ha una altra renda de “situació”, que es produceix per l’efecte de la seva distribució espacial respecte de les altres parcel·les, que anomenem “renda diferencial”. Precisament en aquest joc de valors s’introduex l’especulació immobiliària, en la qual el propietari està en situació de poder “avançar i acumular” un possible valor futur; Halbwachs diu que el propietari actua com si sabés “millor que la multitud el que la multitud farà”. Maurice Halbwachs, Les expropriations et le prix des terrains à Paris (1860-1900) (París, 1909).
A vegades, s’ha menystingut el paper destacat de les rendes del sòl que va aportar la ingent superfície que l’Eixample de Cerdà va posar en valor i que, segons M. de Solà-Morales,\(^\text{36}\) va actuar com una gran borsa de crèdit col·lectiu –manejada per la burgesia comercial i industrial–, que va permetre innombrables accions d’intercanvi i de permuta.

Xavier Tafunell\(^\text{37}\) aporta per primera vegada una sèrie encreuada de dades entre 1854 i 1896, a partir de les quals estudia el comportament entre els moviments de la població, el nombre d’habitatges construïts, el trànsit del port, la producció industrial i unes estimacions de la renda nacional i de la inversió.

Amb aquestes variables, es constata que el sector de la construcció es mou d’una manera ben integrada amb els altres sectors econòmics i no és un sector apart, tancat i independent, la qual cosa no vol dir que no tingui una incidència específica important, fins i tot en l’acumulació econòmica, en sentit ampli.

D’altra banda, les xifres que aquest estudi aporta demostren que el sector immobiliari fou molt actiu –principalment a l’Eixample–, amb uns ritmes de construcció d’entre 750 i 1.900 habitatges a l’any durant la segona meitat del segle xix. És interessant constatar alhora que el paral·lelisme relatiu entre la dinàmica industrial i la immobiliària té alguns desajustos conjunturals, que s’expliquen per l’existència d’un sector de forta competència, com la inversió punta a la xarxa ferroviària espanyola durant el període 1881-1883, o bé per la rendibilitat més alta que ofereix el “deute públic”.

Com en la resta dels països avançats, Tafunell comprova que els cicles àlgids en la construcció (anyes 1863, 1872, 1876, 1880, 1890 i 1893) són simultanis als cicles mínims en les taxes dels valors públics, amb l’única excepció del període 1881-1883, anomenat la “febrequer de l’or”, quan de forma conjuntural l’estalvi del país se sent atret per grans projectes que ofereixen guanys espectaculars.

A més, si existeix alguna altra relació entre tots dos sectors és de complementarietat: en els períodes de recessió industrial, el sector immobiliari s’expandeix i dóna així una sortida natural a les capacitats d’inversió.

### III.9 Els models suburbans en la urbanització del pla de Barcelona

La formació de la Barcelona contemporània es pot entendre a partir de dues grans entitats o categories que es juntaposen a la ciutat antiga i que es produeixen d’una forma lenta i complexa: l’Eixample i els nuclis suburbans (antics pobles del pla de Barcelona), els quals s’exclouen administrativament –atès que no seran annexionats fins


Una interpretació general de la Barcelona suburbana que es va desenvolupar seguint diferents patrons urbanístics dels de la ciutat antiga i l'Eixample.

38 Els models que es defineixen en aquest capítol estan ampliats al treball de recerca realitzat entre 1981 i 1982, que va donar lloc a un plànol sintètic titulat "Lectura de la Barcelona suburbana", dibuixat a escala 1:10.000. Un resum d'aquest treball es va publicar a Joan Busquets i Josep Parcerisa, "Instruments de projectació de la Barcelona suburbana", Anuaires ETSAB (Barcelona, 1983). El treball se centra en la discusió dels elements que conformen la primera perifèria de Barcelona, desenvolupada al segle xix, i completada i transformada al xx. La lectura d'aquestes parts de la ciutat pretén identificar les "operacions" típiques d’intervenció per poder iniciar així una valoració dels instruments de projecte que s’utilitzen en la seva construcció.
3.k Una interpretació general de la Barcelona suburbana
Són de naturalesa viària:

a) La urbanització de les carreteres i dels camins rurals. Molts dels camins i de les carreteres rurals que existien abans de la urbanització del pla de Barcelona –alguns, del període romà– han sobreviscut al seu traçat.

Els camins, de rasant i de traçat sinuós i desigual, van ser les formes primitives d’ocupació d’edicificacions que aprofitaven el seu accés.

Les carreteres responen a una idea d’obra pública més elaborada, unitària i de geometria més precisa. Són traçats rectilinis i de pendents i transicions suaus, i les edificacions que s’hi construïen aprofitaven els avantatges d’una urbanització molt sòlida. Es converteixen en “carrers centrals” dels pobles de la primera perifèria, que polaritzen l’activitat per la seva condició de vies de circulació i de pas obligat (el passeig de Pere IV, la carretera de Ribes, la carretera de Sants).

b) Els carrers procedents de servituds. Els ferrocarrils, els canals, les sèquies i els torrents són elements que imosen al territori importants servituds d’urbanització. La construcció fragmentària de la primera perifèria procura evitar aquests elements: els rierols, perquè estan buits i són llocs de construcció menys sòlida, i els camins de ferro i els canals, perquè són servituds però no eixos d’urbanització.

L’ocasió per transformar aquestes servituds ve de la necessitat de facilitar la connexió entre aquelles àrees de la ciutat que quedien separades per aquests elements. I també, sovint, de la necessitat d’estendre les superfícies urbanes fins a “soldar-les”, i aquest assemblatge troba dificultats moltes vegades per aquests elements. D’aquest procés, gairebé sempre en resulta un projecte d’obra pública: deprimir la cota de l’antiga rasant o canalitzar-la subterràniament, quan no s’opta per la simple desviació.

Aquest tipus d’operacions s’inicen a finals del segle xix, es perllonguen durant el xx i tendeixen a trobar, fins a un cert punt, solucions de compatibilitat entre l’Eixample i els teixits suburbans: es pot comprovar en el cobriment de la riera d’en Malla i obtenir els traçats de la Rambla de Catalunya, la riera de Vallcarca, l’actual avinguda del Príncep d’Astúries, etc.

c) Els passejos. La implantació sobre un territori no urbà d’un traçat de fundació de caràcter lineal esdevé un instrument molt poderós d’estructuració i foment de la progressiva urbanització.

Consisteix a fer expropiacions, obres de terra i de fàbrica i altres actuacions que defineixen una rasant nova i contínua. Se’n fixa una secció transversal bàsica, constant, i una organització interior precisa de la calçada, els voreres, l’arbrat i l’enjardinament. Per la seva continuïtat i la seva amplària, aquests traçats es distingeixen nítidament de les xarxes de carrers, que ordenen bàsicament el sòl per a l’edificació. De tota manera, els passejos són actuacions que també generen processos d’edicificació del sòl lateral immediat, però aquesta no és la preocupació bàsica del projecte, que tendeix a ser bastant autònom de les formes d’ocupació als seus marges, que de fet seran diversos i canviants al llarg del temps.
3.1 Orígens de la formació de Sant Andreu com a exemple de desenvolupament suburbà

3.76
Vista aèria de Sant Andreu.

3.77
La urbanització dels camins rurals i dels carrers produïda per servituds.

3.78
Carrers de cases i teixit de carrers.

3.79
Carrers amb places i avingudes.
Uns antecedents en relació amb la ciutat murallada del segle XIX són l’avinguda d’Icària, com a accés al nou cementiri, el passeig de Gràcia –que ha merescut un comentari específic– i l’actual avinguda de Mistral, en direcció a Creu Coberta. Tots tres han experimentat transformacions en la secció i en els usos, però segueixen constituint bases invariants en l’estructura general de la ciutat.

Anàlogament, a Sarrià, el passeig de Sant Joan Bosco al sud o el de Santa Eulàlia al nord i, a Sant Andreu, el passeig de Fabra i Puig en direcció a Horta i el passeig de Torras i Bages al nord, seran també passeigs d’extensió.

Cal destacar que és el tramvia qui sanciona la importància arterial que aquests traçats han adquirit posteriorment. D’altres, finalment, es proposen com a eixos en espina per a ocupacions intersticials: l’avinguda del Doctor Andreu o el carrer de Mandri són exponent d’una urbanització del sòl en què la forma i la posició del passeig són primordials.

En general, cal precisar que, en el moment de la seva formació, el passeig no constitueix necessàriament una estratègia de circulació o de connexió. Es limita a ser l’instrument més adequat perquè implica una acció extensiva que imprimeix estructura a un territori que abans no era accessible, el qual més endavant s’ocuparà amb la garantia d’una obra pública sòlida. Serà més tard que la “pressió” del creixement els transformarà en peces centrals de la mobilitat urbana.

Entre els projectes de naturalesa residencial destaquen:

**d) El carrer de cases.** Qualsevol peça de sòl sobre un territori que tingui l’accés garantit és susceptible de transformar-se en un raval de cases, és a dir, en un grup d’edificacions de tipologia anàloga que doni a un carrer estret i no gaire llarg, molt sovint en “cul de sac”, limitat a les necessitats d’habitatge a què respon l’operació. És, doncs, una operació de divisió del sòl per tal d’edificar-hi en petites parcel·les de dimensions semblants.

Aquest mecanisme tan elemental ha estat una forma molt utilitzada, pel seu baix cost i per la seva adaptació flexible a uns requisits específics de subdivisió del sòl i de construcció d’una residència.

Es pot donar en territoris molt diversos: des d’ocupacions disperses que prenen com a referència antics camins, o les formes que recorden les colònies industrial (el Taulat al Poblenou), o com a mecanisme d’intensificació del model implicat d’ocupació d’illes d’eixemple, a Gràcia o a Poblenou i, en el límit, els passatges de l’Eixample en situacions perifèriques.

Alhora, s’hi han desenvolupat uns tipus edificatoris que van de la casa unifamiliar, amb jardí o sense, a la casa de planta baixa amb pati o galeria i un o dos pisos, o a la casa allçada que recorda les tipologies de les ciutats jardí.

**e) El teixit dels carrers.** L’instrument més immediat d’organització del sòl és la formació encreuada de carrers. La idea de formar, en una extensió relativament petita, un teixit constituït només per petits carrers que crea, per negatius, peces per a l’assentament de les edificacions constitueix la forma més elemental de sistematització urbana d’una superfície de sòl. La primera perifèria de Barcelona incorpora àmpliament aquest mecanisme, que ja s’havia provat històricament en l’ocupació dels barris del raval a la ciutat murallada.
3.m Els diferents tipus de projectes en l’expansió suburbana

La urbanització de carreteres i camins rurals

3.80
El carrer de Pere iv, la urbanització del camí vell de França al Poblenou.

3.81
El Rec Comtal, canal d’irrigació que abastia aigua al centre de la ciutat.

3.82
El passeig de la Bonanova.

3.83
El passeig de Maragall a Horta.

3.84
Les Corts de Sarrià (1929). Carrers de cases construïdes al llarg de l’antiga Travessera.

3.85
El Camp de l’Arpa.

3.86
La plaça de Rius i Taulet (1897).

3.87
Les places de Gràcia.

3.88
Passejos

3.89
Carrers de cases

3.90
Plànols geomètrics de carrers amb plaça
Els carrers són estrets, de 6 a 10 m d’ample, de longitud diversa, amb moltes trobades en forma de T, que produueixen illes en forma de rectangle o, a vegades, de trapezi. La pauta dels carrers i l’escassa profunditat de les illes indiquen que s’han col·locat doblant la profunditat de la parcel·la “raonable”, en funció de la forma tipològica prevista. Al carrer llarg, es troben les façanes de les cases, mentre que les testeres donen al carrer ortogonal, de distribució complementària. L’ocupació del sòl és, doncs, intensiva, encara que els primers models edificatoris són de poca altura (de dues o tres plantes), i combina els edificis de renda, les cases unifamiliars, les llars menestrals, els magatzems, els tallers i les torres amb jardí.

L’elementalitat del sistema i el seu caràcter intensiu es tradueixen en una absència de places públiques i en una tendència a créixer de forma incremental en qualsevol direcció mitjançant la prolongació directa dels traçats dels carrers, la qual cosa pot comportar situacions de congestió.

Aquest instrument s’ha utilitzat per ocupar els sòls intersticials de la primera perifèria, per exemple al Poble Sec, i s’ha generalitzat abusivament en la construcció de tota l’àrea metropolitana al llarg del segle xx. Tanmateix, la lectura actual ha d’insistir en l’equilibri tan precís que existeix entre els tipus de casa i la xarxa de carrers, per al bon ús d’aquesta forma suburbana.

**f) El plànol geomètric de carrers amb plaça.** El traçat dels plànols geomètrics sorgeix a la primera meitat del segle xx com una manera de pensar la ciutat fent atenció a unes categories ja observades anteriorment en les fundacions del segle xvii. Es consideren uns pocs principis molt elementals: la malla de carrers ortogonals, estrets i bàsicament isòtrops formant illes rectangulars que tendeixen al quadrat, de manera que permeti l’organització d’edificacions tipològicament anàlogues als “teixits de carrers”, però més homogènies i indistintament a tots els costats, i la idea d’una plaça central presidida per un edifici públic i que incorpora, com a mínim, el lloc de la font (garantia higiènica). Aquests principis es formulen en un projecte bastant unitari, que es tradueix en uns carrers que es construeixen simultàniament.

La lectura de la primera perifèria de Barcelona permet identificar fàcilment aquests “plànols geomètrics” a les Corts, al Poble Sec, a Gràcia, a Vilapicina, a Sant Andreu, a la Sagrera, al Clot...: són poblacions que van formar així el seu primer nucli pròpiament urbà. Malgrat correspondre a moments històrics diferents, i tot i que la plaça sigui diversa compositivament i que les seves mides variin, és innegable la similitud de molts d’aquests projectes d’ocupació.

---

Aquesta forma de construcció de la ciutat és contemporània a l’ús i a l’abús del “teixit de carrers”, que tendeix a barrejar-se sense solució de continuïtat. Molt sovint, unes direccions, que són la prolongació mecànica d’uns traçats, fixen els límits, l’orientació o el suport al plànol geomètric, el qual incentiva alhora la prolongació posterior d’algunes de les seves directrius en forma de teixit de carrers.40

Una aplicació d’aquesta classificació a un dels antics municipis del pla, com és Sant Andreu de Palomar, ens mostra la capacitat explicativa d’aquestes categories:

La seva implantació al territori presenta el doble sistema topogràfic (pendents i aigües) i les vies, camins que des de la ciutat central es dirigeixen cap al corredor prelitoral, a partir del congost del riu Besòs, i també el “rec” —canal d’aigua cap a Barcelona.

És així com s’expliquen els primers assentaments de traç orgànic, gairebé geogràfic, a partir dels quals es produeixen uns desenvolupaments urbans que segueixen els patrons suburbans indicats: vies o servituds que s’urbanitzen formant carrers, carrers de cases, places amb “plànols geomètrics”, “passeigs” que connecten el nucli tradicional amb les noves instal·lacions d’equipaments o emplaçaments productius.

Aquesta lògica “suburbana” conformarà aquest districte fins que s’iniciaran els processos de transformació, com veurem més endavant.

40 Aquesta forma de producció de la ciutat a partir del plànol geomètric amb places es generalitzarà a la segona meitat del segle xix amb el suport de la Ley de Ensanches i donarà lloc extensions mot interessants de les ciutats catalanes més grans, com Mataró, Vilanova, Sabadell, Terrassa, etc., que després seran anomenades “ciutats madures”. Vegeu el treball de Manuel de Solà-Morales i Julio Esteban, Los Ensanches menores en la regió de Barcelona (Barcelona: Publicacions ETSAB, 1978).
IV. Barcelona, ciutat innovadora

IV.1 L'enderrocament de la Ciutadella

Amb el títol Barcelona, una ciutat europea, Isidre Molas sintetitza la posició que assoleix Barcelona a final del segle XIX com a líder en el desenvolupament industrial i en la recepció de les idees innovadores que la modernitat introdueix. En aquest procés, l’Exposició Universal esdevé un factor catalitzador important.

“Ser la capital real de Catalunya i la ciutat avançada d’Espanya significava assumir plenament la funció dirigent i, per tant, tenir presència i irradiació externa en tots els àmbits. [...] Barcelona ha estat la porta oberta d’Europa i de la modernitat, de la creació i de la voluntat d’un poble de vèncer les dificultats, mantenint-se com a tal, de ser universal sense deixar de ser catalana; una situació que potser permet explicar, en part, la vida moderna d’aquesta nació sense estat que és Catalunya en l’Espanya del nou-cents.”

En aquest procés de consolidació de la Barcelona moderna, Borja de Riquer destaca tres períodes: el primer és el procés cap a l’Exposició de 1888, el segon inclou el “canvi de segle” i el tercer, la Mancomunitat de Catalunya.

En qualsevol cas, els anys vuitanta es desenvolupen en plena Restauració, que es consolida l’any 1875 després del Sexenni Democràtic (1868-1874) amb un sistema bipartidista en què el partit conservador, representat per Cánovas del Castillo, i el liberal, representat per Sagasta, es van alternant el poder. A Catalunya, aquestes forces estan representades per grans personatges de la nova burgesia, com els Güell, els Girona, els Muntades i els Ferrer i Vidal, pel costat conservador, i els Bosch, els Alsina, els Rius i Taulet i els Mariano, pel sector liberal.

Els anys previs a l’Exposició es caracteritzen per una forta crisi al camp i per l’afany de mantenir una política proteccionista que, des de l’època de Figuerola, manté l’impuls d’un desenvolupament industrial “protegit”.

L’intent d’obertura o de liberalització del govern Sagasta, en cercar un acord amb França i Anglaterra, suposa un gran perill per al sector tèxtil català, que és menys productiu, ja que la majoria de les primeres matèries i de les fonts energètiques són importades i funciona sobre la base del mercat català, espanyol i, en part, del continent americà.

L’any 1881, es produeix gairebé una revolució urbana contra aquesta política lliurecanvista del govern de Madrid, però també contra la reforma de la contribució industrial i del Codi civil, que pretén abolir el dret civil català. Aquesta situació crea veritables fronts d’oposició contra Madrid que fins i tot s’expressen amb la resistència a pagar els impostos.

1 Isidre Molas, “Barcelona, una ciutat europea”, a: Homage to Barcelona (Barcelona, 1987).
El 1885, un grup de representants catalans, entre els quals hi ha Valentí Almirall, fundador del *Diari Català* i un dels opositors més acèrrims a l’Exposició Universal, presenten a Alfons XII el Memorial de Greuges, de clar perfil reivindicatiu.

Un altre grup catalanista, “La Renaixença”, que s’autodefineix com a apolític, es converteix en el representant del projecte catalanista, tradicionalista i catòlic.

L’Exposició servirà no tan sols per superar la crisi econòmica, sinó també per fer un salt endavant qualitativament important. Aquest salt tindrà repercussions específiques en el món cultural amb el modernisme, que anirà més enllà dels corrents arquitectònics; en l’àmbit urbanístic, amb l’afirmació de l’Eixample i l’establiment del nou centre urbà a la plaça de Catalunya i al passeig de Gràcia, i en el de l’afirmació nacional, amb l’impuls de la llengua catalana, que torna a utilitzar-se a bastament en l’escriptura. Neix així la “renaixença” catalana, associada al record de l’autogovern del país, com un moviment cultural potenciat per les classes acomodades, que sintonitza bé amb el sentit catalanista⁴ espontani del poble.

Es produeix una situació en què es defineixen clarament tres blocs: la burgesia, les classes proletàries creixents i el govern, que donaran un joc singular en el cas català: el nacionalisme naixent agruparà el capital i el sector obrer contra el tercer bloc durant alguns d’aquests períodes. Hi ha una certa disociació entre l’estructura política representativa i la sensibilització política general de la societat civil, que s’expressa en altres formes de vida associativa, com els ateneus, les corals, etc. En aquells moments, hi ha deu diaris –entre ells, un en català i un altre, el *Diari de Barcelona*, fundat l’any 1792, i que es conegut “el Brusi”, pel nom de la família fundadora.

Aquest desenvolupament de la consciència catalana es produeix mentre s’estructura una nova societat capitalista. Aquestes condicions marcaran el procés de la “renaixença” a la puixant capital europea. Però abans s’haurà hagut de demolir la feixuga Ciutadella.

⁴ En aquest sentit, és interessant la descripció sintètica que Richard Ford en fa al llibre *A Hand-book for Travellers in Spain, Op. cit.*, en què descriu la situació dels catalans a mitjan segle XIX en relació amb Espanya: “They are neither French nor Spaniards, but sui generis both in language, costume, and habits; indeed, the rudeness, activity, and manufacturing industry of the districts near Barcelona, are enough to warn the traveller that he is no longer in high-bred, indolent Spain. Remnants of the Celtiberian, they sigh after their former independence; and no province of the unamalgamating bundle which forms the conventional monarchy of Spain hangs more loosely to the crown than Catalonia, this classical country of revolt, which is ever ready to fly off.”
La seva demolició era una aspiració constant dels barcelonins, per les incomoditats que comportava i pel valor simbòlic que encara tenia. Fou possible després d’una resolució de setembre de 1868, que va autoritzar la seva conversió en parc públic urbà a manera de compensació pel seu ús anterior.

El parc fou dissenyat per l’arquitecte Josep Fontserè, el projecte del qual guanya el concurs l’any 1872, amb el lema “Los jardines son a las ciudades lo que los pulmones al cuerpo humano”. La construcció del parc s’inicia un any més tard, per bé que la demolició de la Ciutadella seguirà un procés més lent.

El projecte dissenyat per Fontserè té com a objectiu definir el parc com un gran espai lliure de forma rectangular tancada per un arc circular al migdia. El parc s’organitza amb subespais a partir de l’eix central, integrat pel passeig que prolonga el Saló de Sant Joan. Un d’aquests ja s’utilitzava com a jardí zoològic el 1898.5 Els terrenys restants, d’antic ús militar, s’ordenen per aconseguir un bon encaix amb els teixits urbans més immediats. En un d’aquests sectors, Fontserè hi dissenya un gran edifici de maons com a dipòsit d’aigües dels propis jardins. Aquesta construcció es planteja amb una racionalitat que encara avui és molt exemplar.6

D’altra banda, al sector de la Ribera –amb una extensió de 6 ha–, el projecte preveu el desenvolupament d’una àrea residencial i del mercat d’abastament construït l’any 1874, anomenat “Born”. Fontserè dibuixà més d’un centenar de solars i fixa una façana tipus per permetre’n la construcció amb pedra i un ordre compositiu vertical, que neix dels eixos de la planta baixa. La força que l’Eixample exerceix sobre la ciutat probablement impedeix que el projecte es desenvolupi del tot. Tanmateix, el conjunt del Born configura encara avui un dels espais urbans de més interès de la ciutat.7

---

5 Tanmateix, el gran increment de l’ús zoològic en detriment del parc és dels anys seixanta.
6 Edifici restaurat i revalorat l’any 1988 pels arquitectes Ignasi Paricio i Lluís Clotet.
7 El Born va deixar de funcionar com a mercat general als anys seixanta i la seva restauració a la final dels setanta va evidenciar el valor d’aquesta interessant edificació de Fontserè. Tanmateix, no és fàcil reutilitzar un edifici com aquest –format per una coberta metàl·lica- no resulta fàcil. L’any 2002, s’hi intenta instal·lar una biblioteca elevada, per compatibilitzar el espai amb les restes arqueològiques de l’antic barri de Ribera, que encara es conserven en les seves capes subterrànies. Des de l’any 2013, acull el Born Centre de Cultura i Memòria, un espai per promoure la reflexió sobre la memòria dels esdeveniments que afecten les comunitats humans.
IV.2 L’Exposició Universal de 1888

La reina regent Maria Cristina va inaugurar l’Exposició Universal de Barcelona el 22 de maig de 1888. L’espectacular celebració va estar acompanyada de l’esclat impressionant de 432 canonades de la flota internacional ancorada al port.

Aquest acte posava punt final a una àrdua tasca de preparació del recinte i de la ciutat en conjunt, però també era la presentació en societat de la indústria i del comerç catalans, que s’incorporaven així a l’escenari europeu. D’altra banda, com Josep Puig i Cadafalch va assenyalar, s’iniciava un nou moviment arquitectònic i cultural que ell va anomenar la “nova escola catalana”, que tenia com a perfil definidor una combinació especial de formes i tècniques de la tradició constructiva regional amb les innovacions que aportava la tecnologia moderna.

Fins llavors, s’havien fet ja una vintena d’exposicions importants a Europa i Amèrica; des de la primera de l’any 1851 a Londres, quan el Crystal Palace en va marcar el tret de sortida i el príncep Albert va proclamar que “les nacions han de treballar juntes per al benefici de tothom”.8 Després a París als anys 1855, 1867 i 1878 farien un gran pas endavant, i un any després de Barcelona, al 1889 novament París repetiria el certamen al mateix indret, però aquell cop amb la Torre Eiffel com a novetat.9

8 Si bé hi havia precedents importants d’exposicions des del final del segle xviii, sobretot a França, no és fins aquesta cèlebre exposició de Londres que les exposicions adquireixen un caràcter obert i internacional. El famós Crystal Palace marca una posició avançada per la seva dinàmica i pel caràcter pioner de la seva arquitectura: l’edifici, de 1.851 peus (564 m) de llarg –tants com l’any de l’esdeveniment–, mostrava una arquitectura de ferro i vidre, i convertia aquest gran contenedor en el paradigma dels edificis d’exposició del segle xix.

9 La Torre Eiffel es va convertir en símbol de l’exposició. En efecte, París va presentar la torre pintada de color “daurat” a l’Exposició de 1900 i coberta de neó a la de 1937: no era possible prescindir de la força urbana d’aquest símbol tan potent.
4.07 Vista del port i de la ciutat l'any 1888 en la jornada inaugural d'un gran esdeveniment.

4.08 Plànol de la Gran Exposició de 1888 a l'indret de l'antiga Ciutadella.
En qualsevol cas, Barcelona es va moure entre la idea del gran impacte de les grans exposicions i el realisme de les exposicions “menors”, com assenyala Pere Hereu. Aquesta ambigüitat es va mantenir en el doble procés que va caracteritzar l’Exposició de 1888.

A les exposicions de Brussel·les (1882), Amsterdam i Niça (1883) i Anvers (1885), aquestes ciutats de segona fila —com Barcelona— havien mostrat a Europa la seva capacitat organitzativa, però també havien mobilitzat peces importants del seu desenvolupament urbà: Amsterdam s’havia obert al mar a través de l’eix del riu IJ i Anvers havia enderrocat també la seva ciutadella al sud de la ciutat.

Les exposicions del segle XIX permeten visualitzar, gaudir i participar dels productes més innovadors i les idees més avançades. Actuaven com a punts de referència obligats, que després l’avenç dels mass media ha diluït. D’altra banda, l’esforç que exigien, des del punt de vista comercial i arquitectònic, feia que les ciutats i les empreses es plantegessin objectius singulars més ambiciosos que els que escometien en la vida quotidiana.

L’any 1888, Barcelona havia fet realitat el seu Eixample, que s’estenia pel pla al voltant de la Ciutat Vella, amb més de vuit mil habitatges ja construïts. Amb l’enderrocament de la Ciutadella i la seva reconversió en parc urbà, culminava un bon ajust entre l’Eixample i el nucli antic. La construcció de les rondes definint un anell de circumval·lació i la urbanització de la plaça de Catalunya —punt sempre incert en els dibuixos de Cerdà— van completar aquesta actuació. El ferrocarril havia tancat el circuit del “vuit” amb centre a Barcelona i les carreteres del Principat havien augmentat bastant en nombre. L’Eixample es consolidava finalment, sobretot com una

Vista de la cascada del Parc de la Ciutadella.

extensió excel·lent de la ciutat històrica. La idea de la refundació urbana que desitjava Cerdà es posava, en principi, en dubte.

El procés de desenvolupament de l’Exposició Universal fou difícil i va discórrer en dues fases ben diferenciades. La iniciativa va partir del sector privat, amb una orientació bastant especulativa.

L’any 1885, Enrique Serrano de Casanova va demanar a l’Ajuntament que col·laborés per fer aquesta exposició. Comptava amb l’experiència d’haver representat Espanya en altres certàmens europeus que s’havien produït feia poc. Hi havia conegut especialistes i enginyers que tenien el know-how necessari per fer aquest tipus de certàmens.11 Pensava que, si obtenia una autorització municipal, el capital local s’abocaria en una iniciativa d’aquest tipus.

Inicialment, l’Ajuntament va veure favorablement el projecte, en va facilitar els terrenys i hi va aportar una modesta contribució financera.12 Tanmateix, el pas del temps va demostrar la ineficàcia del grup d’en Serrano i es va constatar que l’orientació del projecte, tant tècnica com econòmica, era incorrecta. Els edificis que plantejava l’equip d’enginyers estaven en clara contradicció amb el projecte de parc que Fontserè estava executant, fins al punt que el propi arquitecte va renunciar a tirar endavant aquesta comesa.

11 Així, per exemple, l’arquitecte francès Alexandre Sallé, que en va fer els primers projectes, era el mateix que havia realitzat l’Exposició de Bordeus 1882.
12 Evidentment, hi va haver crítiques contra aquest procés, com les que ressenya Antoni Jutglar, Els burgesos catalans (Barcelona, 1966), que il·lustra la dimensió megalòmana de l’Exposició amb relació als problemes ocasionats per la recessió econòmica de 1886. L’ambient previ a aquest gran esdeveniment es recull al llibre de Narcís Olle La febre de l’or (Barcelona, 1890).
Aquesta situació d’impasse es planteja un any abans de l’eventual obertura de l’Exposició i, per tant, en una situació de difícil retorn. Però, d’altra banda, el prestigi de la ciutat i de la seva indústria i comerç es veu molt qüestionat per la mala gestió d’aquest grup privat.

El singular alcalde Francesc de Paula Rius i Taulet va cercar el suport de la Corona i va agafar les regnes de la situació quan les obres ja s’havien iniciat en part, però estaven francament endarrerides. El mal estat d’execució es va comprovar quan un edifici es va esfondrar per efecte d’una tempesta i un altre es va haver d’enderrocar perquè no oferia garanties de seguretat.

Per afrontar aquest repte, va constituir una comissió ciutadana amb amplis poders i va demanar ajuda a l’arquitecte Elias Rogent, director de l’Escola d’Arquitectura, que ja havia construït l’edifici de la Universitat al nou Eixample. Aquest va formar un equip amb professorat de la pròpia escola i joves arquitectes, que s’encarregarien de supervisar el procés de construcció. Començava així una cursa contrarelotge.

El canvi de rumb de l’operació fou essencial perquè arribés a bon port, però els problemes heretats eren tants que fou difícil resoldre’ls amb eficiència i rapidesa. En tot cas, la relació urbanística de l’Exposició amb la ciutat canviaria radicalment.

13 En aquesta comissió, presidida per Rius i Taulet, hi van participar l’advocat Manuel Duran i Bas, el banquer Manuel Girona, l’armador Claudio López Bru, l’industrial Manuel Ferrer Vidal i l’arquitecte Elias Rogent.

14 Des del primer moment, Rogent canvia el sentit de l’actuació i, en un informe inicial, es lamenta de l’estat en què es troben els edificis i del fet que l’arquitecte sigui francès; les empreses, austrícoles, i els materials, hongaresos, i assenyalà dues idees prioritàries en l’operació: demana que el “parc” es realitzi totalment i així s’assegura finalment la reconversió de la Ciutadella en parc i aposta pel caràcter definitiu dels edificis com a única manera que la ciutat obtingui uns resultats positius a mitjà termini.
D’un ús del parc pràcticament tancat i amb un únic accés des del pas de la Duana, es passa a un esquema obert en què es recupera l’eix vertical –ja anticipat en el projecte de Fontserè amb el Saló de Sant Joan– com a connexió amb l’Eixample i un pont per als vianants sobre el ferrocarril que donarà accés al mar. Així l’Exposició, es defineix en tres blocs o sectors: el Saló, el Parc de la Ciutadella i la zona marítima.

Per la seva banda, Rogent vol aprofitar l'oportunitat de l'Exposició per potenciar la varietat de matisos que l’arquitectura contemporània és capaç d’ofereir.

S’hi desenvolupen una sèrie d’edificis provisionals, entre els quals destaca principalment el Gran Hotel Internacional, que es construeix precisament a fora del recinte, al port, al costat dels porxos d’en Xifré. Aquest hotel, obra de Lluís Domènech i Montaner, serà una de les estrelles de l’esdeveniment. És un edifici de sis plantes i 800 habitacions, que s’estructura en 53 dies i s’executa totalment en quatre mesos. L’edifici combina una estructura lleugera de ferro vist amb tancaments de maó forat amb un entramat de xemeneies, tubs i baixants. Molts elements són prefabricats i la modulació és estricta. Ningú no pot entendre com és que una obra tan interessant es va enderrocar després de l’Exposició.

16 La història de la construcció d’aquest edifici demostra l’avenç relatiu de les tècniques constructives que el modernisme aplica en alguns dels seus edificis. Els corrents estilístics futurs camuflaran aquestes capacitats i caldrà esperar al Moviment Modern perquè aquestes tècniques aflorin com a llenguatge propi de l’arquitectura.
17 La construcció d’un edifici tan singular es va iniciar amb la intervenció de dos-cents obrers i en va arribar a necessitar més d’un miler en els períodes punta. Finalment, a la coberta de l’edifici van aparèixer sis banderes, en què hi havia superposada una lletra del lema “53 dies” (temps que es va esmerçar per aixecer-ho). En celebrar la finalització de la coberta de l’edifici amb una gran festa –com és usual a la regió–, l’alcalde Rius i Taulet, mogut per l’entusiasme que aquesta gran obra suscitava, va afirmar que “el poble català és el poble ianqui d’Europa”.

4.12
L’Hotel Internacional de Domènech i Montaner, que lamentablement ja no existeix.
Entre els edificis permanents, destaca sens dubte l’Arc del Triomf, de Josep Vilaseca, una obra magistral en l’ús de les masses de maó que marca l’entrada de la nova ciutat. Josep Fontserè va continuar fent-se càrrec de l’execució general del Parc i, entre els seus col·laboradors, hi havia el jove arquitecte Gaudí.

El Palau de les Belles Arts es va bastir amb intenció que fos utilitzat com a museu permanent de la ciutat i la Gran Galeria de les Màquines volia aportar l’espectacularitat de la innovació mecanitzada, que tant havia impressionat els visitants de París.

Un altre edifici permanent fou el cafè-restaurant que es va encarregar a Domènech i Montaner, que durant el període de l’exposició estava inacabat perquè les dificultats financeres en van retardar l’execució.

Finalment no es va construir cap torre singular per a l’Exposició, per bé que hi van haver diversos intents.\(^\text{18}\)

\(^{18}\) Es volia aixecar una torre de 208 m d’altura segons el projecte que havia realitzat Pere Falqués –autor dels bancs i dels fanals del passeig de Gràcia– a la cruïlla del passeig de Sant Joan amb la Gran Via, finançada per dos propietaris de l’Eixample.
Van sorgir també altres problemes d’última hora, entre ells el manteniment de l’ús militar de l’enclavament al centre de la Ciutadella, concretament de l’església i del palau del Governador, entre d’altres. Un acord final va permetre utilitzar-los per a l’Exposició i justifica que encara avui es mantinguin aquests edificis.

La situació es va agurejar per les vagues de treballadors al mes de desembre de 1887 i per la duresa de l’hivern. En reprendre els treballs, el ritme de construcció es van intensificar d’una forma brutal.

Malgrat aquest procés frenètic, l’Exposició es va inaugurar sense que tots els edificis estiguessin acabats: sense anar més lluny, el monument a Colom del final de la Rambla, obra de Gaietà Buïgas, fou presentat amb l’estructura de la construcció sense desmuntar.\(^{19}\)

No obstant això, els grans objectius s’havien complert: van passar per l’Exposició quatre-cents mil visitants estrangers, hi van estar representats vint-i-cinc països i es va donar cabuda a dotze mil casetes.

D’altra banda, la ciutat havia experimentat una millora notable, encara que podria haver estat més profunda. Alguns edificis institucionals s’havien millorat, com la Casa Consistorial, gràcies a Domènech i Montaner. La Rambla de Catalunya va començar a existir amb la cobertura de la riera d’en Malla; la plaça de Catalunya es va condicionar amb la supressió de l’estació de Martorell, i el passeig de Sant Joan es va perllongar cap amunt. El front del port –el passeig de Colom– es va definir fins a Montjuïc i es va iniciar l’obertura del Paral·lel, aprofitant la demolició de la muralla del Mar l’any 1881. Es van executar obres de millora a les vies d’accés a la ciutat i la Gran Via es va allargar cap a ponent.

Es tracta, sobretot, del primer gran esforç per millorar el mobiliari urbà. L’espai públic és considerat no tan sols com un espai representatiu, sinó també com un lloc que es vol que sigui funcional i confortable. Es dissenyen fanals, quioscs, elements publicitaris –com a les grans capitals.\(^{20}\) Les vies més importants del centre, com els carrers de Ferran i de Jaume I, el passeig de Gràcia o el carrer del Carme, es cobreixen amb paviments de fusta (“empostissats”), que en faciliten l’ús als vianants. Es millora la llum de gas i s’introdueix la il·luminació elèctrica als carrers i en alguns establiments privats. Es donen facilitats també per arranjar les façanes dels edificis, que n’obtenen el permís municipal sense cap cost. Entre totes aquestes operacions, encara no hi ha la renovació dels embornals, que es considerarà encara un gran tema pendent.

\(^{19}\) Segons els cronistes de l’època, entre el desconcert de les obres inacabades i el desassossec per acabar-les com fos, Barcelona semblava una ciutat de “llunàtics”.

\(^{20}\) En aquesta discussió, cal destacar, per la seva importància posterior, algunes idees que Gaudí aporta en presentar el seu projecte per als fanals del port l’any 1878, quan assenyala que “les vies públiques [...] són llocs de reunió i de contractació, i també de passeig i de lleure”, per la qual cosa han d’estar “perfectament adornades [i tenir un] veritable caràcter monumental”. Vegeu C. Martinell, Gaudí (Barcelona, 1967).
En qualsevol cas, la ciutat aconsegueix recuperar definitivament de facto la Ciutadella i sostreure-li l’ús militar que tenia la seva servitud fins poc abans de l’Exposició. També aconsegueix dotar-se amb uns serveis urbans i unes obres d’urbanització que altrament s’haurien demorat força.

Un any abans, ningú no podia imaginar que tot això fos possible. Barcelona s’havia demostrat a si mateixa i als altres que era aquella capital líder a Europa que les seves classes emergents anhelaven. A més, s’havia constatat que aquells impulsos concentrats i intensos eren útils per al desenvolupament de la ciutat. Com veurem, la ciutat repetirà més endavant aquests processos.

**IV.3 La cerca d’una “arquitectura nacional catalana”**

Els arquitectes que havien treballat a l’Exposició Universal participaven de la tendència a favor d’una “arquitectura nacional” i desiraven vivament trencar amb l’eclecticisme acadèmic que s’havia imposat al llarg del segle xix.

L’arquitectura, com d’altres arts, participa de la il·lusió general de canvi de la societat catalana i, en aquest cas, s’expressa amb la recuperació d’imatges del passat, del món àrab o oriental, del gòtic o de l’arquitectura popular, que, juntament amb les noves tècniques de construcció, donaran la imatge de modernitat i de societat cosmopolita que la nova Catalunya industrialitzada anhela.

---

21 Sense dubte, la concentració temporal de l’esforç va contribuir al dèficit amb què es va tancar l’operació. La contribució municipal a l’Exposició va ser superior a la de tres exposicions coetànies que havien tingut més suport institucional.
Aquest corrent nacionalista troba la seva forma de renovació a partir del primer terç del segle xix en els escrits de Bonaventura Carles Aribau, especialment *La patrícia*, el qual, des del seu exili a Madrid, s’inscriu clarament en les tendències romàntiques, que arriben a Catalunya amb un cert retard. Als anys cinquanta, els Jocs Florals constitueixen un mitjà potent a partir del qual el català passarà a ser novament la llengua d’una cultura refinada.

En arquitectura, aquest moviment es desencadenarà al darrer terç de segle a través dels nous encàrrecs d’edificis de la nova burgesia industrial i d’oportunitats tan singulars com l’Exposició de 1888.

En arquitectura, aquest procés serà lent i obstinarà diverses generacions en la definició de l’”arquitectura nacional”; tanmateix, es comprovarà que la discussió cultural i ideològica d’aquesta “identitat” passarà successivament del romanticisme al modernisme, al noucentisme, al funcionalisme...

Sens dubte, l’experiència de l’Exposició permet, gràcies a la gran obertura d’Elias Rogent, experimentar noves tendències i donar pas a una sèrie de joves arquitectes. En el procés frenètic de treball, s’obtenen èxits importants malgrat la pressió temporal a què els edificis s’han vist sotmesos.

L’ús de materials i tècniques propis del país es comprova empíricament: el maó vist esdevé un material noble en edificis tan notables com l’Arc del Triomf de Vilaseca i l’Hotel Internacional; pot ser entès com un element que es recupera de la tradició catalana, amb bones arrels en l’arquitectura àrab i mudèjar.

La figura d’Elias Rogent és clau en aquest moment i es pot considerar el gran arquitecte català que treballa d’acord amb l’estil romàntic. L’any 1875, és nomenat primer director de la nova Escola d’Arquitectura de

---

Barcelona i exerceix una gran influència a l'hora de canviar els ensenyaments clàssics de l'antiga Llotja i de belles arts. Un dels seus millors edificis, el de la Universitat, a la Gran Via, al costat de la ciutat antiga, és el resultat d'un bon exercici neoclàssic en què introduceix una sèrie de recerques sobre la composició i els detalls de l’arquitectura romànica, tan important en la definició de la identitat catalana.

Altres arquitectes romàntics del període són Joan Martorell, amb el gran conjunt religiós dedicat a Sant Francesc de Sales, al passeig de Sant Joan, de clar estil neogòtic, i August Font, que realitza la façana principal de la Catedral de Barcelona, amb el mateix estil.

Mereix un esment especial Josep Domènech i Estapà, que, tocant per un més gran monumentalisme, realitza grans edificis en aquest període, com la presó Model, el Palau de Justícia i l'Hospital Clínic. Convé retener la novetat d’aquests encàrregos, ja que els grans equipaments urbans seran el tema dominant del programa innovador de la ciutat capital al tombant de segle.

IV.4 El modernisme com a corrent innovador

L’eclosió del modernisme és un fenomen amb un component específicament català que condensa aquesta cerca de la “identitat” amb unsprocessos urbans que es donen amb gran força a la ciutat de Barcelona.23

David Mackay, en analitzar el llarg període de generació de l’arquitectura moderna a la nostra ciutat, defineix el terme modernisme24 com “la fase, dins del moviment modern universal, que va combinar una relació ecleèctica de referències històriques amb la introducció dels materials moderns, i que va dotar la decoració, i fins i tot la construcció, amb unes línies ondulants prestades de la font original de la naturalesa. Fou molt més que una variant local de l’Art Nouveau, perquè va arribar a ser un estil que es va identificar amb el moviment global d’afirmació del caràcter nacional de Catalunya i de la seva autonomia cultural, enfront de l’espanyolitat i en harmonia amb altres tendències europees”.25

23 Vegeu, per a un tractament general del tema: Oriol Bohigas, Reseña y catálogo de la arquitectura modernista (Barcelona: Lumen, 1983); Oriol Bohigas i Leopoldo Pomés, L’arquitectura modernista (Barcelona: Lumen, 1968). Vegeu també Alexandre Cirici Pellicer, El arte modernista catalán (Barcelona: Aymà, 1955).
24 Vegeu-ne el resum de David Mackay al seu llibre L’arquitectura moderna a Barcelona (1854-1939) (Barcelona: Edicions 62, 1989).
Alhora, la importància del modernisme és radical en el centre modern de Barcelona, ja que configura de forma singular conjunts d’edificis dins la malla de l’Eixample, que assoleix una simbiosi excel·lent amb el projecte de Cerdà. Aquesta situació té el seu paradigma en l’illa del passeig de Gràcia amb Aragó, coneguda popularment com la “mansana de la Discòrdia”, en què es construeixen successivament tres cases de les tres figures més emblemàtiques del modernisme: la Casa Amatller, de Puig i Cadafalch, acabada el 1900; la Casa Lleó Morera, de Domènech i Montaner, el 1905, i la Casa Batlló, de Gaudí, el 1907, que expressen clarament les diverses tendències estilístiques i dels sectors de la burgesia que encoratjaven aquest moviment.

Un altre element que cal ressaltar en aquesta sintonia entre l’Eixample i el modernisme és la gran proliferació de cases en cantonada durant aquest període. Si, en el procés de desenvolupament de l’edificació, es produeix una subdivisió constant del sòl en les façanes laterals del bloc, la cantonada acostuma a ser el solar per al “millor edifici”, que el modernisme enalteix i magnifica, i és precisament la casa que molt sovint adopta el nom del propietari.26

D’altra banda, el modernisme és una etiqueta que es posa a posteriori i que aplega arquitectes i artistes de tres generacions almenys, que responen a pensaments polítics a vegades oposats, però que subsisteixen en el mateix medi.

Ignasi de Solà-Morales27 distingeix dues tendències ben diferenciades entre els arquitectes modernistes:

Una és l’arquitectura que s’alinea amb el projecte cultural de la burgesia progressista de la Catalunya del darrer terç del segle XIX i que comparteix posicions similars a les que es donen en grans capitals europees com Brussel·les o París. Serà una arquitectura experimental que considera positiu la intervenció a l’obra d’altres disciplines o oficis que també participen d’aquesta mateixa dinàmica. Es tracta de cercar un “disseny total” en què es ponderen alhora els valors constructius i els decoratius. En aquest context, es promou la individualitat com a forma de treball creatiu.

Sens dubte, el personatge principal d’aquesta tendència és Lluís Domènech i Montaner, però també destaquen Josep Vilaseca, Pere Falqués, Josep Puig i Cadafalch, Salvador Valeri i Jeroni Granell, entre d’altres.

Hi ha una altra tendència ideològicament diferent: l’arquitectura alineada amb la reacció eclesiàstica, que es resisteix a la innovació que la modernitat aporta a la societat, als seus costums i, en definitiva, a la seva cultura. Els seus defensors s’organitzen i es reuneixen al Cercle Artístic de Sant Lluc, que catalitza els artistes amb profundes conviccions religioses catòliques, inspirades per la figura de Torras i Bages. L’arquitectura buscarà els seus patrons en les referències clericals i les innovacions tecnològiques –que també s’aplicaran– es tendiran a emmascarar discretament.

La figura paradigmàtica és Antoni Gaudí, que s’ha convertit en un referent clar de la pròpia ciutat de Barcelona. També destaquen els seus deixebles Francesc Berenguer, Josep M. Jujol, Joan Rubió, Cèsar Martinell, etc.

L’enorme repercussió urbana d’aquest període obliga a analitzar les tres figures emblemàtiques esmentades, confrontades al passeig de Gràcia.

Lluís Domènech i Montaner ha estat un dels arquitectes protagonistes de l’Exposició de 1888 pels seus edificis: el Cafè Restaurant, encara visible a la cantonada del Parc de la Ciutadella, i l’Hotel Internacional, que ja hem descrit.

Prèviament, ha construït l’Editorial Montaner i Simón al carrer d’Aragó, que és un interessant edifici industrial en ple centre de la ciutat, que combina els murs de maó amb obertures que comparteixen l’ordre romànic amb una lleugera estructura metàl·lica.

Domènech expressa als seus edificis la creença que el modernisme ha de trobar la seva sortida en una claredat estructural i lògica, cosa que fa que sigui considerat el més racionalista entre els seus coetanis. El seu compromís decidit amb la identitat catalana el porta a escriure l’article “A la recerca d’una arquitectura nacional”, que esdevindrá un referent en aquest camp. També escriu una Història general de l’art. La seva vinculació amb la política nacionalista el porta al Parlament de Madrid i a exercir càrrecs d’alta responsabilitat.

Sens dubte, els seus edificis més espectaculars són encara el Palau de la Música, acabat en 1908, i l’Hospital de Sant Pau, iniciat el 1902 i finalitzat el 1910. El Palau és un edifici emblemàtic per la brillant integració de l’arquitectura amb la música, que s’expressa en la continuïtat entre l’escenari i la sala. La decoració recull tant referències catalanistes –el bust d’Anselm Clavé, fundador dels cors de la cançó popular– com de la música europea –amb la representació de les valquíries o del bust de Beethoven. Sintetitza així aquesta posició de contrast

28 Vegeu Lluís Domènech i Lourdes Figueres, Lluís Domènech i Montaner i el director d’orquestra (Barcelona: Fundació “la Caixa”, 1989).
29 Aquest interessant edifici, construït l’any 1880, l’han restaurat recentment Lluís Domènech i Roser Amadó per convertir-lo en la seu de la Fundació Tàpies, que és un referent fonamental en el camp de la pintura a Europa.
4.18
Vista de la sala de concerts.

4.19, 4.20
Planta i vista de l’edifici original des de l’entrada de la cantonada.

4.21, 4.22
L’extensió s’obre a la Via Laietana.

4.b El Palau de la Música, dissenyat per Domènech i Muntaner
típica del modernisme, que comparteix el gust per les coses locals amb la voluntat cosmopolita i internacional. D’altra banda, la seva posició urbana interna en el teixit de la Ciutat Vella confereix a l’edifici un significat especial. Com a edifici innovador, es pot situar en un teixit ben consolidat? La solució del pòrtic a la cantonada es pot veure encara com una solució audaç i emblemàtica.\(^{30}\)

D’altra banda, l’Hospital de Sant Pau és el gran edifici d’equipaments que supera la monumentalitat fàcil amb què s’expressaven fins llavors: a un extrem de l’Eixample, i ocupant quatre illes, el conjunt es dibuixa amb un sistema de pavellons orientats en direcció llevant-ponent a partir d’un eix diagonal nord-sud.

Aquesta disposició aïllada dels edificis es complementa amb un sistema de connexions al nivell dels soterranis que assegura la funcionalitat d’una organització dispersa. Domènech aconsegueix així que les hipòtesis de ventilació, higiene i confort d’una arquitectura en forma de pavellons no en comprometin la funcionalitat. Estem,

\(^{30}\) Des de 1990, s’ha estat actualitzant i modernitzant, gràcies a Òscar Tusquets, que ha consolidat l’edifici existent i n’ha orientat l’ampliació cap a la Via Laietana.
doncs, en la línia de la renovació hospitalària que se segueix a l’Europa del tombant de segle i que aquí es produeix amb uns edificis d’una qualitat exquisita.

La segona figura és Antoni Gaudí i Cornet, que necessita poca presentació atès que és, sens dubte, l’arquitecte català més conegut internacionalment. Representa la posició més barroca dins el modernisme i ha tingut una participació inicial a l’Exposició, en les fonts de la cascada del Parc.

La seva obra és considerada molt sovint fruit d’una imaginació desbordant i la seva genialitat s’explica com un fet insòlit. Cal entendre la figura de Gaudí com a singular per la seva força creativa individual, però no es pot separar el personatge del moviment –que no estil o escola– modernista en què es mou, ni s’ha de menystenir la participació activa dels seus deixebles Berenguer i Jujol, entre d’altres.

---

31 Entre l’àmplia bibliografia sobre Gaudí, cal resenyar principalment: J. E. Ràfols, Antonio Gaudí (Barcelona: Canosa, 1929); George Collins, Antonio Gaudi (Barcelona: Bruguera, 1961); Cèsar Martinell, Gaudí: su vida, su teoría, su obra (Barcelona, 1967); Ignasi de Solà-Morales, Gaudi (Barcelona: Ediciones Polígrafa, 1983).
La majoria de les obres de Gaudí es produeixen en confrontació amb les obres de les altres figures modernistes i dintre de la línia ideològica ja esmentada. Només al darrer període de la seva vida, a partir dels anys vint, es margina voluntàriament en la seva obra terminal –la Sagrada Família– i es produeix aquesta imatge mística que a vegades s'ha potenciat de la seva figura. No obstant això, la seva activitat arquitectònica ha estat realment viva i el seu compromís amb l’ús dels nous materials i de les tècniques constructives catalanes, exemplar. Gaudí coneix i explota amb mestrtatge els arcs de fàbrica de maó i les voltes de tradició romana, i generalitza la tècnica del “trencadís” –fragments de pisa ceràmica–, amb la qual produeix excel·lents aplacats, com el memorable banc del Park Güell.

El nom d’Eusebi Güell està molt lligat a la producció arquitectònica de Gaudí, ja que serà el seu gran mecenes. Després de la Casa Vicens, que acaba el 1885, Gaudí intervé a les cavallerisses de Pedralbes i al Palau Güell, que finalitza l’any 1889: són dues obres madures de l’arquitecte en què palesa la seva capacitat d’integrar la decoració amb el sistema constructiu i en què expressa aquesta voluntat de disseny total.

Posteriorment, realitza el Col·legi de Santa Teresa i la Torre de Bellesguard, recomponent les ruïnes d’un antic castell. El col·legi, construït amb pocs mitjans, es pot veure encara com un exemple de la racionalitat constructiva que serà el patró bàsic de l’arquitectura moderna del segle següent.

Al tombant de segle, inicia l’església de la Colònia Güell, a Santa Coloma de Cervelló, dins el conjunt de la colònia industrial Alsina-Güell, que es pot definir com la més espectacular, per la seva arquitectura i organització urbana, d’entre les colònies que van descentralitzar la producció industrial cercant una energia fàcil i una mà d’obra barata. En aquest projecte, hi intervenen F. Berenguer i J. Rubió, que realitzen la resta de les edificacions. Es tracta probablement de l’edifici més espectacular de Gaudí, per la sublim integració espacial de les funcions dins i fora de l’església. L’edifici no es va acabar mai i probablement la nua d’alguns dels seus elements estructurals li confereix la bellesa intrigant de tota peça per brunyir.

Tornant als seus edificis urbans, al passeig de Gràcia realiza, a partir de 1905, els seus dos edificis més coneguts: la Casa Batlló i la Casa Milà o “La Pedrera”. La Casa Batlló consisteix en la rehabilitació d’una casa ja existent, que Gaudi transforma a fons amb una recomposició integral de la façana, però també reconfigurant-ne els patis interiors, la secció i el color dels quals canvien segons la seva posició en altura, i les escales, en què els ascensors passen a ser elements unificadors de l’edifici, renunciant a la idea que una casa de pisos és una simple addició de plantes superposades. La façana plana és coronada pel tema de sant Jordi i el drac, que és el símbol català per excel·lència i que culmina aquesta gran obra.

32 El sentiment catalanista de Gaudí és evident, però el seu perfil professional era molt diferent del de les altres grans figures de l’arquitectura modernista, que acomplien alhora un paper important en el món de la política activa.
33 Segons la tradició popular, el dragó és considerat l’enemic dels déus i dels homes, i contra ell lluita l’heroí Sant Jordi. Aquest fou un tema central de l’escultura gòtica.
4.c La Casa Milà d’Antoni Gaudí

4.28, 4.29
L’escala principal i les cobertes avui.

4.30, 4.31
Alçat, secció i planta.
La Casa Milà, situada quatre illes més amunt, a l’altra banda del passeig, és l’edifici residencial més gran que construeix Gaudí. És planteja en la posició prominent d’una cantonada, amb una estructura metàl·lica interior que permet una façana lliure que es resol amb un sistema ondulant de superfícies massisses i balconades en ferro. El pàrquing se situa al subsòl i s’hi accedeix a través d’una gran rampa que parteix de l’entrada principal. L’edifici fou acabat l’any 1911 després d’algunes dificultats econòmiques del propietari i gràcies al suport incondicional de la senyora Milà, que va fer viable aquest gran monument per a la ciutat.

A la Casa Milà, com en altres edificis urbans de Gaudí, és remarcable el coronament de la coberta, que a La Pedrera assoleix un caràcter paradigmàtic. D’altra banda, a les paret del terrat s’obren unes obertures ben disposades que estableixen una relació entre els diferents edificis de Gaudí i una referència especial amb la Sagrada Família. Aquesta relació visual palesa tant la importància d’aquella obra per a Gaudí com la possibilitat d’entauar un discurs urbà intens a partir d’unes poques peces d’arquitectura. Després de la mort del seu mecenes Güell i del seu col·laborador entanyable Berenguer, Gaudí es dedica exclusivament a treballar a la Sagrada Família i en desenvolupa la façana nord al mateix solar on havia realitzat la cripta neogòtica. L’any 1926, mor tràgicament atropellat per un tramvia a l’edat de 73 anys. La Sagrada Família amb prou feines està construïda en una quarta part.

Si tenim en compte que Gaudí controlava personalment el seu treball in situ, a l’obra, la seva força individual no es pot transferir només a través dels plànols d’arquitectura, perquè el seu disseny total es beneficiava molt del procés constructiu: les obres de la Sagrada Família han avançat amb ritmes diferents i són evidents les dificultats que aquesta construcció “a l’estil Gaudi” experimenta respecte de l’obra original del mestre.

El tercer personatge d’aquesta història és Josep Puig i Cadafalch, més jove que els altres dos, la influència del qual es perllongarà molt més temps al llarg del segle xx. El perfil de Puig és clarament el de l’arquitecte compromès amb l’acció política nacionalista, cosa que ha portat alguns historiadors a valorar-ne més la dimensió política que l’arquitectònica. No obstant això, Puig i Cadafalch va portar la seva cerca de la identitat de l’arquitectura catalana fins a les últimes conseqüències.

Va pouar en l’arquitectura romana i en la romànica les bases d’aquella identitat. Els estils que va alterna en els seus edificis són potser més literals, i d’aquí els seus ressons medievals. D’altra banda, la preocupació per

---

34 Entre els múltiples reportatges sobre aquesta coberta excepcional, vegeu: Manel Armengol et al., El jardí dels guerrers (Barcelona, 1987).
35 Judith Rohner i Ignasi de Solà-Morales, Josep Puig i Cadafalch: L’arquitectura. entre la casa i la ciutat (Barcelona, 1989).
36 Josep Puig i Cadafalch, L’arquitectura romànica a Catalunya 1908-1918 (3 vol.), obra escrita en col·laboració amb Josep Goday.
Puig i Cadafalch és un polític molt influent en el partit conservador regionalista i esdevé regidor d’Obres Públiques del nou Ajuntament de Barcelona, l’any 1901. Des d’aquest càrrec, desenvoluparà una gran labor de promoció del concurs del Pla d’enllaços i de millora de les infraestructures de la ciutat. Entre 1917 i 1924, serà president de la Mancomunitat de Catalunya, arran de la mort de Prat de la Riba.

Aquest brillant perfil polític tindrà una expressió urbanística clara en el procés de desenvolupament de l’Exposició de 1929, com veurem més endavant, i en l’elaboració del Pla Jaussely, per resoldre els desajustos que, segons Puig, ha creat el Pla Cerdà.  

Complementàriament a aquesta gran dimensió política, Puig i Cadafalch desenvolupa una destacada tasca arquitectònica que deixa una forta empremta en els seus edificis de l’Eixample. La Casa de les Punxes, a la Diagonal, és encara avui un exemple paradigmàtic que combina la gran escala de la intervenció amb una profusió de detalls d’una arquitectura medieval refinada. Can Casarramona, a Montjuïc, competeix amb la racionalitat constructiva de Domènech. El Palau Macaya, construït al tombant de segle, combina la sobrietat de proporcions dels grans paus renaixentistes amb l’elaboració dels detalls pròpia del modernisme.

La Casa de les Punxes, de Puig i Cadafalch.
Davant d’aquest devessall d’obres espectaculars, produïdes per les tres figures més destacades, convé no passar per alt la contribució de tants altres arquitectes dins d’aquest mateix corrent, que no podem recollir en aquest text per raons d’espai.

Mereixen un esment especial els nous mercats que es construeixen en les darreres dècades del segle xix als diferents sectors de la ciutat. D’una banda, hi ha la voluntat de racionalitzar la distribució de mercaderies i d’incrementar-ne la higiene38 i, de l’altra, que els nous edificis adoptin una forma emblemàtica basada en l’arquitectura del ferro i en una concepció espacial que participi dels principis modernistes. Cal destacar, entre d’altres, els mercats de Sant Antoni a l’Eixample, d’Antoni Rovira i Trias; de la Llibertat a Gràcia, obra de Francesc Berenguer, i el Born, el qual, com ja hem comentat, fou el mercat central de Barcelona fins als anys seixanta. Aquesta brillant política de distribució va generar projectes molt encertats, que es van executar en una posició crítica respecte als diferents sectors urbans. El centre de cada barri era el lloc del mercat tradicional i allí calia emplaçar els edificis: així doncs, s’ocupen places que fins llavors s’havien utilitzat només temporalment; també se superponen arquitectures d’avantguarda de gran envergadura, de ferro colat. Mercats famosos com el de la Boqueria, a la plaça de Sant Josep, el de Sant Andreu, el de la Llibertat i un llarg etcètera substitueixen places per a edificis de caràcter públic i d’ús massiu. Tanmateix, el destacat contraste de la seva arquitectura renovadora no deixa d’admirar-nos i obliga a pensar responsablement en la gran capacitat d’innovació urbana de la qual ha fet ús la nostra ciutat constantment al llarg de la història.

38 La racionalització del sistema de mercats i de la distribució alimentària té una gran tradició, que neix amb el Consell de Cent i que ha portat a la situació actual, en què la ciutat disposa d’una cinquantena de mercats amb més de 13.000 punts de venda. S’assegura així una oferta ben distribuïda i molt competitiva. A final del segle xviii, ja s’havien començat a instal·lar alguns mercats estables –al Pla de la Boqueria i al Born– per eradicar la venda ambulant.
El moviment del modernisme serà seguit també per altres artistes, dissenyadors gràfics i de mobles. Comparteix els principis impulsats pel moviment anglès Arts and Crafts, que mobilitzava artistes i artesans a col·laborar amb l’arquitectura: el gran desenvolupament del ferro forjat, del vidre en color –amb els emplomats– i el disseny de la ceràmica, entre d’altres, atorguen una gran riquesa als detalls dels edificis, però també el disseny dels interiors, dels mobles, de l’utilitatge de la casa. Tot plegat produeix una expressió integral del món modernista.

En el camp de la literatura, cal esmentar Joan Maragall, plenament incardinat dins els corrents romàntics, que a l’Oda Nova a Barcelona palesa la forma “modernista” d’entendre la Barcelona del tombant de segle.39

D’altra banda, mereix un esment especial la pintura modernista, que serà una de les branques artístiques que es desenvoluparan més. Santiago Rusiñol, pintor i literat, i Ramon Casas, autèntic retratista de la societat burgesa i dels episodis socials més representatius, en seran els màxims exponents.

Des de 1892, a Sitges, població costanera a prop de Barcelona, s’esdevenen una sèrie de trobades que substancien la pintura modernista barcelonina. Des de la primera Festa Modernista, s’hi agrupen les grans figures de les diferents escoles: la d’Olot –representada per Joaquim Vayreda–, els “luministes” de Sitges i els pintors de la capital. Arran d’aquesta trobada, Rusiñol impulsà la rehabilitació d’una vella casa al costat del port que, amb el nom de Cau Ferrat, esdevindrà el símbol de la pintura modernista. Aquest important corrent artístic experimentarà una evolució notable amb el canvi de segle, com veurem més endavant.

IV.5 La consolidació de l’Eixample

Si el desenvolupament de l’Eixample s’havia iniciat amb les societats de Foment en què el protagonista principal era el sector privat, la seva consolidació com un sector específic de la ciutat es produeix amb l’aparició de les comissions especials de l’Eixample, que sorgeixen arran de la nova Llei d’Eixample de 1892.

Aquesta llei reforça noves formes de gestió urbanística no previstes a les lleis de 1864 i de 1876, i aprofita les bases que havia establert la Llei d’expropiació forçosa de 1879.

Sens dubte, l’avanç més notable de la nova llei de 1892, que es mantindrà vigent fins al 1956, serà l’establiment d’una gestió coparticipada en el desenvolupament dels eixamples, en què intervindran tant el municipi com els propietaris del sòl. Es recuperen així algunes de les propostes del “pensament econòmic” de Cerdà, que mai no s’havien aprovat.

Amb la unificació dels municipis del pla, es podrà introduir més racionalitat en la gestió de l’Eixample, i la Comissió de l’Eixample en serà l’instrument més potent.40

La Comissió es compon de cinc regidors de l’Ajuntament i cinc propietaris del sector, i la seva tasca principal és realitzar les obres d’urbanització. Per fer-ho, disposa de dues fonts principals d’ingressos: l’increment de la contribució territorial urbana (CTU) durant trenta anys i un recàrrec específic de l’Eixample, d’un 4% de la CTU durant vint-i-cinc anys.

D’aquesta manera, s’estableix una fiscalitat específica però també s’especifica que aquests impostos s’han d’aplicar necessàriament a la urbanització de l’Eixample.

Per tant, l’Eixample es beneficia d’una posició favorable respecte d’altres zones de la ciutat, que no tenen aquesta condició especial; al seu torn, el ritme de la urbanització estarà marcat pel de la construcció de les cases, que és el que, en definitiva, genera increments forts en la CTU.

Es dissenya un potent mecanisme de gestió, al qual es poden afegir subvencions municipals específiques, si bé en la majoria de les anualitats aquestes seran inexistents.41

El procés a partir del qual es produeix la urbanització és, en primer lloc, el terraplenament dels carrers per tal de facilitar l’accés a les diferents parcel·les que s’hi van construïnt. Si el propietari cedeix el terreny del carrer, evita el pagament del recàrrec específic, amb la qual cosa es garanteix que l’obertura dels carrers no sigui una fase problemàtica. La incorporació dels diferents serveis –clavegueram, aigua corrent i, després, il·luminació– es produirà per fases, de forma incremental.

41 Ajuntament de Barcelona, Memoria de la Comisión Especial de Ensanche 1926 (Barcelona, 1926).
4.36
Construcció d’un carrer a l’Eixample. La força de la urbanització comparada amb el ritme de construcció de la ciutat. La Comissió d’Eixample fou responsable d’aquest procés.

4.37
Obres d’urbanització a la zona del passeig de Sant Joan.

4.38
Plànel general de les divisions parcel·làries de Cerdà. Detall de la zona del carrer d’Aragó a l’altura de Pau Claris (c. 1865).

4.39
Estat de desenvolupament de l’Eixample l’any 1890.
Es tracta, doncs, d’un procés lent i difícil, que és possible gràcies a l’existència de projectes d’infraestructura unitaris, com el de Garcia Faria, que es poden desenvolupar per fases. També a la superposició d’una oferta privada de serveis per sectors, com la de l’aigua potable, que en alguns sectors –com el comprès entre el passeig de Gràcia i el passeig de Sant Joan– és oferta per una societat privada: la Societat d’Aigües, que té una torre d’abastament al pati de l’illa formada pels carrers de Roger de Llúria, Diputació, Bruc i Consell de Cent, que encara és visible avui.

En aquest llarg procés d’urbanització, la conjuntura dels grans esdeveniments urbanístics de la ciutat –com ara l’Exposició de 1929– contribuirà a accelerar l’execució de les obres, en afavorir la continuïtat dels carrers i la finalització d’alguns dels eixos més representatius.42

Es constata, doncs, un sistema de finançament una mica lent, consegüent amb un sistema econòmic immobiliari que està suportant la “casa de renda”, veritable prototipus residencial de l’Eixample. En efecte, es realitza una inversió a llarg termini, que comportarà, a banda de la recuperació del capital, la producció de rendes a partir dels lloguers. Molt sovint el propietari viu amb la seva família a la planta principal –com el piano noble dels palaus– i té el magatzem i el comerç a la planta baixa. Els pisos superiors són ocupats per diferents classes socials: oficinistes, funcionaris, empleats, etc.: com més alt és el pis, més barat és el lloguer.

La capitalització d’aquesta inversió és de cicle lent i, per tant, la seva reinversió en el Eixample és escassa. D’altra banda, la urbanització es produeix a mesura que es va acumulant la part proporcional de la CTU. Tots dos cicles són lents i la millora del carrer i de les rendes de posició es produeix amb l’ús i l’explotació de la casa i dels seus pisos. En aquesta situació, la relació entre els agents urbans és complexa i duradora, i la Comissió de l’Eixample hi col·labora amb una bona entesa, gràcies al seu perfil mixt –públic i privat–, i amb la seva capacitat de mantenir l’estratègia i les prioritats durant un llarg període de temps.

Tanmateix, aquest procés canviarà radicalment quan la producció de cases s’orienti a la venda i el cicle de retorn del capital sigui més ràpid, atès que el promotor buscarà captar-ne les plusvàlues abans de vendre el producte. A partir d’aquest moment, les diferents fases de la construcció urbana: la parcel·lació del sòl, la urbanització, la construcció de les cases, l’explotació de l’habitatge... es diferencien clarament i la relació entre elles seguirà uns patrons ben definits per a cada submercat.

En qualsevol cas, la casa de renda manté el seu protagonisme fins ben entrat el segle xx, simultàniament amb altres formes de promoció d’habitatges per a la venda, primer a l’espai suburbà de Barcelona, amb les parcel·lacions de terrenys a Horta i a Sant Andreu per a la construcció de cases unifamiliars, i més endavant amb la propietat horitzontal, que permet vendre la casa per pisos, la qual s’introduirà plenament a l’Eixample després que l’any 1920 es produeixi una primera congelació dels preus dels lloguers.

42 Vegeu com a mostra: Estudio de orientaciones para el plan de obras que convendría realizar en el Ensanche con motivo de la Exposición de Industrias Eléctricas (Ajuntament de Barcelona, 1914).
4e. La consolidació de l’Eixample

4.40
Àrea prop de la universitat, amb el carrer de Balmes en primer pla i la Gran Via.

4.41
La plaça de Letamendi en construcció (1880).

4.42
Divisió parcel·lària del sector central de l’Eixample.

4.43
L’Hotel Ritz a la Gran Via.

4.44
En el desenvolupament de la Comissió de l’Eixample, l’any 1917 es produeix una discussió interessant quan s’aprova el decret estatal que regula la imposició de millors per a obres municipals, que comporta un canvi substancial en els principis de la gestió urbanística: estableix que qualsevol inversió pública municipal en obres d’urbanització l’han de financer en un 90 % els propietaris del sòl o dels edificis que es beneficïen de la seva execució. El concepte és radicalment diferent de l’anterior, atès que permet l’actuació urbanitzadora independentment del ritme d’execució dels edificis; d’altra banda, traspassa al municipi la iniciativa dels projectes.

A Barcelona, la Cambra de la Propietat s’oposa radicalment a aquest decret i, després de llargues disputes, aconsegueix que els eixamples quedin exclosos d’aquesta legislació, amb la qual cosa persisteixen els patrons de la Llei de 1892. Aquest fet contribuirà a l’aparició, l’any 1920, de nous eixamples, com el de les Corts, Sant Martí, Sant Andreu i Sants. Aquest fre a una gestió urbanística més moderna comportarà un retard notable en el ritme d’urbanització de la ciutat, que el Pla d’enllaços preveia com un gran projecte urbanístic que afavoria des de 1905.

IV.6 La infraestructura dels serveis urbans

Cal destacar un nou perfil de la inversió en infraestructures que adopta com a tema fonamental els serveis urbans.

Després d’articular el territori amb els ferrocarrils i amb les carreteres, i d’habilitar un mercat de productes industrials i de primeres matèries com un element de mobilitat i de competència entre factors productius – especialment, de la mà d’obra i del sòl–, adquireixen una rellevància especial la construcció i l’explotació dels serveis urbans.

Es tracta, doncs, de donar resposta a la demanda latent d’una qualitat urbana millor que les condicions d’higiene –en el tema del sanejament– o les necessitats de transport requereixen a una ciutat de dimensió creixent.

a) El gas ciutat i l’enllumenat públic. El gas produït a partir del carbó s’introduceix a la ciutat amb la il·luminació de la Llotja l’any 1826. El 1840, l’Ajuntament insta la formulació del projecte per a l’enllumenat dels carrers de la ciutat. S’adjudica a la Sociedad Catalana para el Alumbrado por Gas, impulsada per Charles Lebon, que va donar nom durant molt de temps al gas de Barcelona (gas Lebon). Precisament, el novembre de 1842, la Rambla va aparèixer il·luminada amb llum de gas i això va significar un pas irreversible a favor d’una major qualitat urbana dels carrers.

La primera fàbrica de gas s’havia construït a la Barceloneta i més tard se’n van instal·lar a Gràcia, Sant Andreu, el Bogatell i Sant Martí. Al tombant de segle, les fàbriques s’agrupen a l’entorn de La Catalana (Barceloneta i Sant Andreu) i d’Eugenio Lebon i Cía. (les altres tres).

Les fàbriques de gas proliferen fàcilment per les ciutats catalanes més dinàmiques industrialment.
4.45  
Projecte d'enllumenat elèctric al llarg de la Muralla de Mar, obra de Gaudí (1880).

**b) Els col·lectors i el sanejament.** El desenvolupament de l’Eixample va patir per la manca d’instruments financers adequats per assegurar-ne una urbanització eficaç, la qual necessitava, al seu torn, uns projectes tècnics imprescindibles, que en garantissin l’execució. Entre ells, les xarxes de serveis urbans constituïen una aposta essencial, sobretot en un moment en què s’apostava per una imatge de ciutat nova, que s’espera que tingués un funcionament modern.

D’entre les xarxes, destaquen per la seva importància les d’aigua potable, desguàs i clavegueram. La casa tradicional disposava d’un pou d’aigua potable i una fossa per a les aigües fecals, i la innovació fonamental prové del fet que ambdós serveis passen a funcionar a través de xarxes subterrànies.

Sens dubte, la higiene a les grans ciutats adquireix una dimensió social i política fonamental a Anglaterra i a França, a causa de les pèssimes condicions de vida de la classe obrera, i els informes estadístics de Chadwick (1832) i Villermé (1840) culminen amb propostes legislatives vinculants que imposen unes condicions sanitàries a les noves construccions.

Recordem la importància que la discussió higienista va tenir a Barcelona a propòsit de l’enderrocament de les muralles i la gran atenció que el projecte de Cerdà va prestar a aquest component sanitari. Precisament el desenvolupament de l’Eixample troba en el projecte de clavegueram de Garcia Faria no tan sols un gran suport, sinó un autèntic racionalitzador de la lògica introduïda per Cerdà.43

L’enginyer Garcia Faria havia intervingut en el *Dictamen Previo emitido por la subcomisión ponente designada para proponer la redacción de un Proyecto de Alcantarillado para Barcelona conforme con la exigencia de la higiene* i en redacta el projecte definitiu l’any 1891.

Aquest treball ens remet novament a un projecte global amb la proposta d’un sistema de clavegueram que respongui a les necessitats generals de la ciutat de Barcelona.

El projecte es dibuixa a escala 1:5.000, amb una gran precisió i meticulositat, i utilitza 29 tipus d’embornals, que van des dels ovoides d’1,60 × 0,90 m fins als 5 × 3,20 m. Es tracta, doncs, d’un projecte que aborda el problema del desguàs del pla amb rigor. Els plànols van acompanyats d’una memòria i dels estudis econòmics i els reglaments constructius necessaris per portar a terme la seva execució material.

Els estudis de la població es basen en el cens de 1887 i s’analitzen els índexs de mortalitat per carrers durant el període de 1880 a 1888. El document constitueix alhora una representació molt fidel de la situació edificatòria en què es troba l’Eixample. La memòria exposa, de manera exhaustiva, l’estat de la qüestió a més d’una vintena de ciutats europees, de manera que ofereix un punt de referència imprescindible per emprendre una operació d’aquesta envergadura.

Es tracta, doncs, d’un projecte fonamental per a la ciutat i, malgrat que s’executa de manera fragmentària i necessita un llarg període de temps, estableix les bases del funcionament actual dels col·lectors de la ciutat.

Garcia Faria presenta amb gran detall com l’arquitectura i els serveis urbans s’han de plantejar de forma integrada, i els seus dibuixos en secció, que atorguen la mateixa importància al dibuix de la casa i als seus serveis, són encara avui exemplars.

D’altra banda, cal assenyalar que l’avenç més important és acceptar la idea que les aigües fecals poden circular per canonades per les conduccions subterrànies de la ciutat. Aquesta innovació, introduïda a mitjan segle xix en algunes ciutats, requereix aigua corrent abundant per diluir les aigües negres i assegurar el funcionament dels col·lectors. Això exigirà cabals d’aigua més elevats, però assegurarà finalment un funcionament integrat dels serveis urbans. Segons Gómez Ordóñez, “cal precisar la connexió entre la idea d’evacuar les aigües residuals i de pluja fora de la ciutat i la de l’abastament d’aigua. Són dos serveis que, si bé es diferencien per la seva gestió...”

44 En aquest sentit, és important l’autorització que l’any 1868 obté la Compañía de Aguas de Barcelona, constituïda per capital belga, per portar aigua de Dosrius. A partir de 1882, aquesta companyia es converteix en la Sociedad General de Aguas i, entre les seves prestacions, destaquen el servei d’alimentació d’aigües potables, la depuració d’aigües residuals i el seu ús per a reg, les operacions de dessecament i de sanejament. Vegeu P. Voltes Bou, Historia del abastecimiento de aguas de Barcelona.
4.47 El projecte de Garcia i Faria per a un sistema de clavegueram i infraestructural a Barcelona. També explica el desenvolupament de l'Eixample a finals del segle xix.

4.48 Exemple d’una nova enginyeria de clavegueram.

4.49 Fragment del projecte adjacent a la Ciutat Vella.
–pública i privada, respectivament–, atès que en el primer no intervé el funcionament en el seu finançament, mentre que el segon inclou un “comptador”, un peatge, que en facilita la concessió, van molt lligats i gairebé sempre són gestionats simultàniament”.

Per acabar d’entendre l’abast del projecte de Garcia Faria, cal afegir un comentari sobre les seves propostes per al delta del Llobregat i per al sanejament de la Ciutat Vella.

En efecte, proposa que el reciclatge dels residus urbans dels embornals es pot fer servir com a fertilitzant del camp i desenvolupa una proposta detallada per incentivar el desenvolupament agrícola del delta del Llobregat. D’altres grans ciutats europees també buscaran aquest sentit territorial a una idea de reciclatge integral que avui encara ens resulta nova: són poques les que arriben a implantar aquest sistema al segle xix.

D’altra banda, la reforma del nucli antic encara és un problema pendent. L’any 1889, l’Ajuntament aprova el Pla Baixeras, i Garcia Faria hi incorpora els col·lectors seguint el traçat del pla de reforma, i a la memòria indica: “A Barcelona, la qüestió del clavegueram està íntimament relacionada amb la de la reforma interior. La xarxa existent de clavegueram és molt defectuosa, sobretot als barris més antics, on els carrers són estrets i tortuosos, i convé que desaparegui del tot i s’harmonitzi amb la nova xarxa que es projecti seguint les direccions i les rasants dels carrers del nou projecte. En els carrers tortuosos i estrets, la neteja és impossible, perquè en alguns ni tan sols no hi pot passar el carro que recull les escombraries que es llenyen a la via pública […], cosa que els converteix en un focus constant de corrupció.”

45 P. Garcia Faria, Proyecto de alcantarillado (Barcelona, 1891), cap. XVI, p. 236.
4.51
El tramvia del Paral·lel, focus de la vida nocturna.

4.52
Coexistència del nou tramvia elèctric i el “Ripert”, de tracció animal, va continuar fins a la primera dècada del segle xx.

4.53
Les línies de tramvia l’any 1904.

4.54, 4.55
Evolució dels mitjans de transport públic i canvi d’ubicació del seu centre neuràlgic: de la plaça de l’Àngel a la plaça de Catalunya.
Es tracta, en definitiva, d’un projecte que respon amb ambició a les necessitats d’extensió i reforma que Cerdà havia plantejat. La seva execució demostrarà que es pot desenvolupar per fases, sense trencar el caràcter unitari que el sistema hidràulic exigeix.

c) Els transports urbans. El transport urbà constitueix la primera articulació entre els tres subsistemes urbans –la Ciutat Vella, l’Eixample i els agregats suburbans– que operen a la metròpolis creixent del segle xix.

La implantació del tramvia s’esdevé a l’últim quart de segle i significa l’armadura funcional que possibilita les relacions personals i de treball entre els nuclis suburbans del pla i el centre antic, primer, i entre aquells i l’Eixample, més tard.

En efecte, els tramvies –alguns amb tracció animal; d’altres, a vapor– s’hi instal·len entre els anys 1872 i 1884, i cobreixen amb set radis la tensió entre els agregats residencials situats concèncricament més enllà de l’Eixample, al pla: dues línies cap a Gràcia-Josepots i cap a la plaça de Rovira; una altra cap a Sants; una cap a les Corts, que es desdobla cap a Sant Gervasi i Sarrià; una altra cap a Sant Andreu i Horta; una cap al Poblenou que segueix l’itinerari del cementiri, i, finalment, una altra cap a Badalona, que palesa la relació amb els nuclis comarcals. Per les rondes de la Ciutat Vella, també hi circulen els tramvies.

El desenvolupament d’aquestes infraestructures el realitzen diverses companyies privades (Tranvías de Barcelona, Compañía General, entre d’altres), que en fan explotacions independents, cercant la pròpia rendibilitat.

Tanmateix, el cost elevat dels bitllets farà que el tramvia de Barcelona sigui, durant molts anys, un mitjà de transport exclusiu de la classe alta, i només els diumenges o durant el període estival sigui utilitzat pels obrers que es traslladen a la part alta de la ciutat per gaudir dels avantatges climàtics i de les activitats de lleure que s’hi van descentralitzant.46

Sobre aquesta estructura radial bàsica, el tramvia possibilita el desenvolupament residencial estival de les classes més acomodades als sectors nord i nord-oest del pla –Sant Gervasi i Sarrià, potenciat pel tren de Sarrià, que inicia el seu servei l’any 1863–, que progressivament es convertiran en residència permanent.

Aquest procés es consolida sobretot amb l’electrificació progressiva de les línies de tramvies i amb la diversificació dels seus trajectes, que s’esdevé entre els anys 1898 i 1906. Aquesta transformació permetrà reduir-ne les tarifes i, en conseqüència, incrementar la socialització del seu ús. En efecte, el volum de passatgers passarà de set milions l’any 1900 a trente el 1910 i a disset el 1914. Tanmateix, encara és lluny de l’ús massiu que el transport públic assolirà en les dècades posteriors.

En qualsevol cas, aquesta racionalització del transport i l'augment del nombre de trajectes reforçaran l'Eixample, que passarà a ser un espai “intermedi” travessat per quasi totes les línies de tramvía i, en conseqüència, dotat amb una major accessibilitat global. Un fet expressiu d'aquesta condició és l'augment de la centralitat de la plaça de Catalunya com a espai d'importància urbana creixent, per la qual transiten l'any 1915 uns 5.000 tramvies al dia, de manera que passa a convertir-se en el nou centre funcional de la ciutat. Aquesta força centrípeta del sector de la plaça de Catalunya s'aprecia també en la localització dels grans magatzems, que de manera innovadora trenquen l'estructura comercial tradicional i s'instal·len al voltant d'aquesta nova centralitat.

---

48  El Sepu, El Águila, Jorba i El Siglo confirmen aquesta localització i hi situen els seus edificis innovadors, des d’on ofereixen les seves mercaderies més atractives i contribueixen, amb els seus aparadors i mostradors, a la difusió de nous productes, però també de noves modes i actituds urbanes. Convé recordar el valor “pedagògic” atribuït a aquest tipus d’equipaments comercials en la nova cultura urbana durant aquest període. Vegeu Mark Girouard, *Cities and People* (Hampshire, 1987).
V.1 L’annexió dels municipis del pla

El creixement industrial i demogràfic de Barcelona es produeix tant en el seu terme municipal com en els diversos municipis del pla: Sants, Gràcia, Sant Andreu de Palomar i Sant Martí de Provençals, que al llarg del segle XIX rebien una gran quantitat d’indústries i d’obrers que hi trobien la residència més fàcilment. Aquests assentaments es van anar construint segons els patrons suburbans que ja hem comentat.

El procés d’annexió és complex i difícil. Com recordarem, Cerdà actuava com a representant del governador per poder dialogar en el desenvolupament del seu projecte amb aquells termes municipals. I l’èxit de la negociació sempre fou dubtós.

Finalment, tots els municipis del pla queden annexionats a Barcelona l’any 1897, excepte Horta, que ho fa el 1904, i Sarrià, el 1921.

D’aquesta manera, el gran projecte d’Eixample rep finalment el seu espai natural. Barcelona té llavors 383.908 habitants i amb aquestes operacions n’agrega gairebé la meitat més, exactament 175.681. El terme municipal passa de tenir 15,5 km² a tenir-ne 77,8, és a dir, la superfície es quintuplica.

V.2 La gran Barcelona i la idea de ciutat capital

La crisi general que provoca la pèrdua de les colònies a les grans ciutats espanyoles, especialment a Madrid, no suscita una reacció nostàlgica de lament o de retrocés a Barcelona, sinó que és més aviat un revulsiu per encarar un canvi que la burgesia industrial catalana ja havia anticipat: calia modernitzar l’estructura de l’Estat i des de la plataforma catalana es considerava necessària una intervenció decidida.

Aquesta posició es tradueix en un canvi radical de l’escenari polític català i la consolidació de la Lliga Regionalista i dels partits republicans com a alternativa de la burgesia catalana, enfront de l’estructura caciquista que havia dominat des de la Restauració.

A les eleccions de 1901, la Lliga guanya les eleccions municipals i es configura, en expressió de Vicens Vives, la “generació de 1901”, que partint del nivell municipal assolirà una gran influència a tot l’Estat amb la seva presència al Parlament espanyol. Figures com Francesc Cambó, Josep Prat de la Riba i l’arquitecte Josep Puig i Cadafalch, entre d’altres, arribaran al primer pla de l’escena política local, provincial i estatal.
El canvi d’estratègia en l’àmbit municipal tindrà, sobretot, repercussions evidents en l’escala dels projectes urbanístics de la ciutat. El nou “partit industrial” –com se l’anomenarà més endavant– necessita un projecte vertebrador i ambiciós per a Barcelona, que sigui capaç de generar una idea de ciutat capital com la que al darrer terç del segle XIX van assolir ciutats com París, Nova York i, sobretot, Berlín i Viena. Segons Francesc Roca, els nous polítics volen crear la “Gross Barcelona” (la “gran Barcelona”), aplicant literalment el model de les grans ciutats centreeuropees. En els seus discursos, Prat de la Riba parla de la “Barcelona imperial”, i Puig i Cadafalch diu que Barcelona ha de ser “la nova París del Migdia”.

En realitat, el projecte vertebrador passarà per millorar les infraestructures de producció (port franc, ferrocarrils, etc.) i assegurar unes mínimes condicions urbanes als residents i a la població immigrant, que comença a ser abundant (transports, equipaments, allotjament, etc.).

S’inicia un període en què l’increment de la població urbana a Barcelona –la població es dobla en trenta anys– esdevindrà una variable definitiva per entendre la ciutat actual. En efecte, mig milió d’habitants en un període de temps tan curt creen noves necessitats urbanes. Però, alhora, és una condició del desenvolupament industrial, que aconsegueix així mantenir una mà d’obra barata i augmentar el mercat potencial de consumidors.

La preocupació dominant per a la ciutat porta a desenvolupar alguns projectes antics que mai no s’havien realitzat, com les obertures a la ciutat històrica; a introduir-hi nous esquemes, com el Pla d’enllaços amb els nuclis agregats recentment, i també a definir alguna idea ambiciosa, com l’Exposició Universal, que situï Barcelona en el rang a què aspira. Com veurem, el procés serà complex.

Per acomplir aquestes idees, cal ampliar les competències municipals per poder canalitzar un programa tan ampli. L’Ajuntament comença a prendre en consideració temes com les escoles, els parcs, la cultura, etc., que o bé són a mans de l’Administració central i mai no han assolit un nivell mínim d’eficiència, o bé s’han mantingut fins ara en l’esfera de la iniciativa privada. En aquest terreny, s’experimenten grans avenços, però en alguns temes s’evidenciarà una gran desproporció entre els objectius proposats i la capacitat d’executar-los.

V.3 El Pla d’enllaços

La incorporació dels municipis del pla, amb un creixement que respon a formacions suburbanes en què existeix una gran quantitat de sòl lliure provoca la necessitat d’estudiar les connexions i els enllaços entre els diferents sectors del nou terme municipal.

Amb aquesta finalitat, el nou Ajuntament de Barcelona convoca l’any 1903 el Concurso Internacional sobre anteproyectos de enlace de la Zona de Ensanche de Barcelona y los pueblos agregados entre sí y con el resto del término municipal de Sarrià y Horta (aquests dos municipis encara no han estat annexats). Al concurs, s’hi presentaren només cinc projectes.

El maig de 1905, l’Ajuntament ratifica la proposta del jurat d’atorgar el primer premi a l’avantprojecte de Léon Jaussely, urbanista francès de Tolosa de Llenguadoc, que presenta sota el lema “Romulus” com una veritable teoria urbanística aplicada a Barcelona. Els seus criteris fonamentals són tant una certa voluntat monumentalizadora de la ciutat com un gran esforç per introduir-hi espais verds, fins llavors gairebé inexistents. El Pla Jaussely és valorat molt positivament pel jurat –integrat per Josep Puig Cadafalch i Francesc Cambó, entre d’altres–, que assenyala que, quan aquest projecte s’executi, Barcelona esdevindrà “la més bella ciutat del Mediterrani”.

L’avantprojecte consta de 29 plànols i la proposta es dibuixa a escala 1:10.000, en la qual es precisen tant la zonificació de les activitats (àrees residencials diverses, habitatge obrer, indústria, equipaments, parcs, etc.) com les traces viàries bàsiques. L’esquema viari s’organitza a l’entorn de cinc eixos radials i dos anells de circumval·lació. Per la seva banda, el traçat ferroviari se sistematitza amb la proposta d’enllaç de les diferents línies i el soterrament de les línies interiors.

2 Sens dubte, següint l’experiència dels grans municipis alemanys, d’acord amb la filosofia del Kathedersozialismus —socialisme des del poder, també anomenat “capitalisme municipal”—, segons la qual el municipi pot fer qualsevol cosa que no estigui explícitament prohibida. Amb aquesta actitud, al tombant de segle els grans municipis havien adquirit grans quantitats de sòl per dur a terme unes polítiques d’habitacle social realment eficaces. Entre elles, destaca l’actuació a Frankfurt gràcies a la “llei Adickes” —que va prendre el nom del seu alcalde—, que l’any 1902 va protagonitzar una gran operació d’expropiació de sòl per reduir l’espel·lació que el gran creixement havia induït.
Un altre gran capítol de l’avantprojecte són els equipaments, que es disposen estratègicament en els focus o punts centrals definits per les traces viàries. Entre ells, destaca la “gran plaça de les Glòries”, on se situen el nou Ajuntament, l’edifici de Correus i una biblioteca. Als altres subcentres, s’ubiquen també edificis públics o col·lectius. Per definir el sistema de parcs, ofereix un quadre comparatiu de la distribució de les zones verdes a París o a Londres, per tal de discutir el model i els estàndards més convenients per a Barcelona. En conjunt, l’avantprojecte és un veritable tractat urbanístic del tombant de segle, que Jaussely intenta aplicar a la nostra ciutat.

L’avantprojecte serà reelaborat pel propi Jaussely amb un equip tècnic local i es presentarà definitivament l’any 1907 amb una exposició ciutadana espectacular, i al final d’aquell mateix any serà aprovat definitivament.3

Els avatars de la discussió del projecte Jaussely són molt complicats i finalment, l’any 1917, s’aprova el Pla Romeu-Porcel com a adaptació –bastant diluïda– de les idees originals. Alhora, es proposa un “sistema de parcs” que representarà un avenç substancial en el sistema d’espais lliures de la ciutat.

En qualsevol cas, el Pla Jaussely significa el primer pla regulador del nou àmbit administratiu durant la primera meitat del segle xx. Les seves propostes s’ajusten i es canvien, però la lògica general del pla es manté.

En efecte, Jaussely estableix les seves propostes basant-se en tres criteris: la zonificació d’activitats, la sistematització dels espais verds i el disseny dels carrers i els passeigs. Aquests criteris s’apliquen sobre un territori que mai no ha estat planejat en conjunt i, per tant, que requereix una aportació teòrica que en faci viable la continuïtat urbana. D’altra banda, el rebug al Pla Cerdà és explícit i el propi Puig i Cadafalch no deixa de proclamar-ho. El nou pla manipula el pla ortogonal i isotrop de Cerdà i hi introduceix elements oblics o diagonals.

Aquesta actitud es manifesta també a quasi totes les ciutats formades en quadrícula o en malla, principalment del continent americà: les propostes de Burnham per a Chicago o San Francisco són paradigmàtiques, i capaces de recompondre el vell traçat continu i ortogonal en un altre de més gran escala, basat en l’ordenació obliqua, que fa èmfasi en els nodes o focus de generació d’aquests radis.4

En qualsevol cas, la proposta de Jaussely fa compatibles dos principis: enriquir l’esquema de Cerdà, ja molt consolidat, i establir un nou diàleg amb la corona dels nuclis suburbans. Per a això, defineix uns centres principals i uns altres de secundaris. A partir d’ells, s’irradien uns eixos de passeigs i carrers principals, que van teixint els nuclis existents amb els nous grans equipaments que es necessiten a la ciutat moderna. El traçat es produeix d’acord amb la realitat topogràfica del pla i s’il·lustra amb molts dibuixos i suggeriments que, si bé participen del catàleg Beaux-Arts de l’època, ofereixen al lector una imatge ben precisa de com es pot assolir la “bellesa urbana”.

3 Vegeu Manuel Torres et al., Inicis de la urbanística municipal de Barcelona (Barcelona, 1985).
5.04
El Pla Jaussely, iniciat l’any 1905.

5.05
Vista del projecte.

5.06
Seccions del Pla de connexions.
El projecte de Jaussely consolida, doncs, una nova realitat urbana, que és la de la diferència entre les parts, ja sigui per l’ús que els és assignat o zonificat, o bé per les condicions de les infraestructures més properes. Estableix també un repertori excel·lent de sistemes d’espais verds, que després serà matisat i desenvolupat per Forestier i per Rubió i Tudurí.

D’altra banda, aporta de forma magistral un catàleg excel·lent de seccions viàries i de creus per fer viable l’estructura jeràrquica d’espais i vies proposades al pla: els bulevards, els passeigs paisatgístics, els carrers principals..., junt amb un ventall ampli de places, de formes i dimensions diverses, conformen una aproximació teorico-pràctica de gran abast.

V.4 El focus de la innovació cultura

Amb la nova dinàmica que es crea al tombant de segle, Barcelona esdevé un focus important d’innovació cultural i resta oberta als diversos corrents europeus.

Fins i tot en el camp de la música, es produeixen impulsos significatius, per comparació al que succeeix en altres ciutats europees: des de Felip Pedrell – poc modernista, per cert – i els seus deixebles més avantatjats, Isaac Albéniz i Enric Granados, fins a Enric Morera – de clara alineació modernista – i el nostre violoncel·lista més cèlebre, Pau Casals. L’Associació Wagneriana, creada l’any 1901, contribuirà notablement a difondre l’òpera a

Barcelona. La tasca d’aquests grans mestres serà continuada per Juli Garreta, Frederic Mompou, Eduard Toldrà, Robert Gerhard i un llarg etcètera.

En el món de la pintura, existeix una certa continuïtat amb el moviment modernista, però sorgeix una segona generació, que es defineix per una nova actitud i per la procedència social més humil dels pintors. Alhora, es consolida un focus cultural propi, que rep una gran influència de París, especialment de Montmartre, que visiten freqüentment els millors pintors catalans i hi treballen: ja ho han fet Casas i Utrillo, i ara s’hi afegixen Sunyer, Picasso, Miró, Dalí..., que viuran i treballaran entre Barcelona i París. A més, Barcelona passa a ser un punt obligat d’exposició dels corrents europeus més innovadors, principalment a través de la Sala Parés, des de 1877, i de les Galeries Dalmau, a partir de 1907.

Picasso hi entra en escena l’any 1900, amb l’exposició de retrats dels seus amics a la taverna “Els Quatre Gats”, fundada pels mestres de la primera generació modernista: precisament aquesta exposició de Picasso és vista com un desafiament a l’actitud que representa Ramon Casas. Entre 1901 i 1904, Picasso desenvolupa la seva extraordinària “època blava”, en què el tema principal és la representació de la gent socialment marginada. A partir de 1904, marxa a viure a París, però continuarà venint a Barcelona, on trobarà una gran capacitat de realització artística.

---


7 Vegeu-ne el catàleg: AA.VV., Homage to Barcelona (Barcelona, 1987).

L’altra gran figura d’aquest canvi és Isidre Nonell, que presta una gran atenció al tema dels gitanos, que converteix en un autèntic paradigma.
Així doncs, hi ha una nova actitud dels pintors, però també el moviment modernista va perdent força, i cap al 1909 s’hi introdueix el noucentisme.

V.5 La reforma urbana des de fora

La reforma global del nucli antic l’havien plantejat tant Cerdà com Garriga i Roca, des de models urbanístics dispers. Garriga va treballar tota la Ciutat Vella a partir d’un sistema de renovació d’escala intermèdia: substituint edificis i renovant-los tipològicament, traçant els carrers, millorant l’entorn dels monuments, establent punts singulars de connexió amb l’Eixample creixent, etc. En definitiva, mecanismes de projecte ben assajats a la primera meitat del segle xix, que hem anomenat la “reforma des de dins”. En canvi, Cerdà defensa el nou “ordre urbà” dels carrers amplis de l’Eixample com a mecanisme per sanejar i reestructurar la Ciutat Vella. Naturalment, els monuments es recomponen en un treball més fi, de “cosit” urbà, però és evident que hi havia un “criteri” urbanístic exterior que s’ha d’establir de la mateixa manera com fa Haussmann a París. Convé recordar, però, que per Cerdà l’”extensió i la reforma” formaven part del mateix projecte. Malauradament, aquesta relació queda truncada amb l’aprovació del Pla, i la seva aplicació segrega és produirà cinquanta anys més tard, és a dir, fora de context i amb uns instruments molt diferents dels que Cerdà havia enginyat, amb unes densitats molt superiors a les que suggeria en el seu projecte original. A més, l’execució d’aquesta “obertura” o “sventramento” urbà es farà lentament i amb grans dificultats, al llarg de mig segle.

L’any 1879, el Pla Baixeras defineix una estratègia d’acció precisa sobre la Ciutat Vella, en què els traçats generals cerquen la reconversió majoritària del teixit existent. El Pla triga deu anys a aprovar-se, gràcies als esforços personals del seu promotor. Tanmateix, arran de la seva mort l’any 1892, caldrà esperar la nova administració municipal de principi del segle xx, molt més dinàmica, per poder-lo aplicar, dins el programa “Higiene i cultura”.

La situació és complexa, per bé que Àngel Baixeras ha treballat acuradament no tan sols el traçat de la via i la seva influència en elsolars més propers, sinó també els problemes jurídics i financers que comporta una operació d’aquesta envergadura.

Finalment, l’operació es duu a terme l’any 1907 a partir d’un acord entre l’Ajuntament i el Banc Hispano Colonial. Es produeix llavors la primera operació concertada de renovació urbana a Barcelona, després dels bons precedents dels ferrocarrils i de les infraestructures de serveis urbans.

9 Miquel Garriga i Roca –que ja hem vist en el projecte municipal per a l’Eixample– l’any 1858 va fer un aixecament meticulós de la Ciutat Vella que fou la base de treball per a les seves propostes del Plan de alineaciones y mejoras de 1862.
Amb aquest concert, s’obre la via “A”, també anomenada Via Laietana, que unirà l’Eixample amb el port seguint el traçat proposat inicialment per Cerdà.

La importància d’aquesta via serà fonamental en el desenvolupament urbà de Barcelona: d’entrada, enllaça els dos focus més dinàmics de la ciutat: el port industrial i l’espai del nou creixement residencial. A més, el fet que aquest enllaç es faci a través del centre de la ciutat antiga li confereix uns nivells importants d’accessibilitat. Probablement, el centre seminal de Barcelona –la plaça de Sant Jaume– continua mantenint un paper simbòlic i funcional gràcies a la innovació que la Via Laietana introduceix: el nou carrer dóna accés, però permet aixecar nous edificis, ara d’oficines i comercials, que actuen com un autèntic eix revitalitzador del centre antic. L’obertura del nou carrer també permet que al subsòl s’hi traci una línia de metro, que anirà des del carrer d’Aragó fins al carrer de Jaume I.

Tanmateix, no tot són avantatges: l’obertura comporta grans problemes de gestió i suscita un negoci especulatiu important: serà notòria la vinculació entre el banc i la plataforma dirigent del partit industrial. El traçat de la nova via obligarà a enderrocar edificis destacats, alguns dels quals, com l’església de la Concepció i el seu claustre, es reconstruiran a l’Eixample.


Precisament, les crítiques a l’ordenació urbanística resultant al llarg de la Via Laietana portaran l’Ajuntament a demanar a alguns arquitectes un estudi detallat de recuperació d’alguns espais monumentals.\textsuperscript{12}

A llarg termini, l’operació queda justificada pel fet d’haver-se escomès en un termini relativament breu de temps: l’any 1930 el traçat ja estava pràcticament acabat i molts edificis nous ja s’estaven utilitzant. El darrer edifici s’acabaria el 1958.

**V.6 Transformacions externes a la Ciutat Vella**

L’episodi de l’obertura de la Via Laietana ens permet entendre la lògica diversa de les operacions de transformació a la Ciutat Vella.

L’encert relatiu d’aquesta operació contrasta amb la ineficàcia amb què s’escometen les altres obertures del nucli antic. La via “B”, també vertical (prolongació del carrer de Muntaner cap al port), i la via “C” (des de la Ciutadella fins al peu de Montjuïc) mai no s’arribarien a obrir i només es van arribar a expropiar petits fragments del seu traçat. Encara que aquestes vies van ser objecte d’ajust en diversos plans posteriors –el Pla Darder de 1916 i el Pla Vilaseca a la postguerra–, mai no van comptar amb prou mecanismes de gestió i de finançament.\textsuperscript{13}

Precisament per això, la seva planificació va actuar en un sentit clarament pervers, ja que si bé s’havien “justificat” per sanejar i actualitzar el nucli antic, el seu traçat actuava com una afectació o “ombra” urbanística, que mai no es va esborrar però mai no es va arribar a executar. Aquesta indecisió la utilitzaven els propietaris de les cases afectades per no reparar les edificacions velles, que s’anaven convertint en autèntics tuguris.

Aquesta indecisió entre les “ombres” dels plans i les actuacions urbanístiques ha estat una de les causes que expliquen l’existència d’àrees degradades i espais “amorfs”, perquè ni responen a la lògica dels teixits històrics rehabilitats ni a una nova conceptualització, per l’aplicació d’unes idees innovadores.

\textsuperscript{12} Per ajustar urbanísticament i caracteritzar ambientalment aquest traçat i les seves vores, l’any 1914 els arquitectes Lluís Domènech i Montaner, Josep Puig i Cadafalch i Ferran Romeu fan una sèrie de projectes centrats en els sectors més immediats al recinte romà i miren d’evitar la duresa d’aquest _sventramento_ o _rettifilo_.

\textsuperscript{13} Cal tenir en compte que les actuacions d’obertura de carrers als teixits antics –o de _sventramento_– al tombant de segle es conceben com unes operacions de sanejament i especulatives en moltes capitals espanyoles. Poques les executen en un termini raonable i el seu impacte sobre el nucli històric resulta negatiu. Només cal pensar en la _Gran Via_ de Saragossa, la _Calle Molina Larios_ de Málaga o la _Gran Vía del Azúcar_ de Granada i la seva extensió sobre el barri de San Matías, entre d’altres.
5.12
Transformació del traçat i la divisió parcel·lària.

5.13
Vista aèria de la Via Laietana a prop de la catedral abans que s’hi construís la plaça corresponent.

5.14
Obres d’excavació de la línia de metro durant la construcció del carrer.

5.15
La Via Laietana l’any 1920.

5.16, 5.17
Vistes de la Via Laietana mirant la ciutat.
5.18, 5.19
Superposició de diversos plans.
5.20, 5.21
Superposició de les transformacions.
En efecte, un estudi recent\(^{14}\) que parteix d’aquesta hipòtesi palesa la relativa constància dels projectes de transformació al llarg dels dos darrers segles de modernització del nucli històric. En canvi, s’observen una sèrie d’“idees” que fonamenten els diferents plans sobre la Ciutat Vella, a partir dels quals se suporten les diferents actuacions.

Així, es pot observar que, arran de les actuacions empreses pels volts de 1840 sota la supervisió de l’arquitecte Mas i Vila, les transformacions físiques sobre la trama de la Ciutat Vella són del tipus següent:

\(\text{a})\) L’obertura de carrers, com la que fa Mas amb el carrer de Ferran, seguint una lògica interna, o la de la Via Laietana, amb l’ambició d’unir la ciutat nova i la vella.

\(\text{b})\) La reculada d’alguns edificis per donar més amplada als carrers i més capacitat viària. És un mecanisme lent, perquè s’allunya de la dinàmica pròpia de cada parcel·la.

\(\text{c})\) La creació de places o jardins a partir de l’enderrocament d’una peça urbana o grups d’edificis, cercant l’esponjament de la trama compacta.

\(\text{d})\) La construcció de nous fronts de cases o illes. És la substitució de grans peces en desús o de sòl expectant –per exemple, al costat de la muralla, al Raval o a les rondes.

\(\text{e})\) La reducció del nombre d’equipaments, moltes sovint reciclant una part dels que existien anteriorment.

Aquests tipus de projectes s’han mantingut al llarg dels darrers 160 anys analitzats: només canvien de localització, de dimensions i de morfologia específica.

L’estudi es realitza aprofitant la documentació cartogràfica fiable disponible, i s’estableixen així cinc períodes en funció de les dates: 1842-1858, 1858-1893, 1893-1930, 1930-1970 i 1970-2000. S’observa que, en aquest llarg període, s’han transformat a la Ciutat Vella almenys 115 ha de sòl, és a dir, la meitat de la seva superfície total. La distribució temporal ens mostra que el ritme de transformació és d’entre 0,6 i 1,2 ha/any de mitjana, mentre que la distribució espacial respon a les preocupacions dominants en cada període. Perquè, com ja hem dit, les actuacions es fonamenten en uns plans que operen en cada període. La transformació de la ciutat en el període modern es canalitza a través de diferents idees per a la reforma urbanística.\(^{15}\)

---


\(^{15}\) Vegeu el nostre article: “Rehabilitación urbana. Evolución de su contenido teórico e influencia en la práctica urbanística reciente”, a: \textit{La reconstrucción de los centros urbanos. Especiales de Urbanismo}, 2 (Las Palmas, 2002).
Sense pretendre reproduir tots els plans que operen en aquest període, podem destacar les grans idees que s’hi succeeixen:

A mitjan segle xix, la contraposició entre els esforços de Garriga i Roca i els de Cerdà es tradueix en dues opcions molt diferents: Garriga aposta per la reforma puntual “des de dins”, cercant introduir el rigor de la composició clara en la millora de la ciutat, mentre que Cerdà proposa que la Ciutat Vella formi part de la nova ciutat, fins i tot amb mecanismes de gestió astuciosos, que comentarem més endavant. Tots dos pretenen la millora higiènica i sanitària de la ciutat, però amb instruments diferents.

Les idees de reforma evolucionen a Europa en canviar la cultura urbanística. Tanmateix, si les grans reformes a les grans ciutats –París, Londres, etc.– es fan utilitzant el centre històric com a espai de la transformació, a Barcelona la força del projecte de l’Eixample fa que aquesta opció resulti indecisa.

La reforma de la ciutat a través de l’obertura de vies es manté amb força en diferents plans: al Pla Cerdà; al Pla Baixeras, ja comentat, que adapta l’esquema de Cerdà, i al Pla Darder de 1918, entre d’altres, buscant reduir l’impacte de la línia recta en el nucli antic i mirant d’obrir vies amb sistemes de reculades a gran escala.

Aquesta continuïtat de l’instrumental viari per a la reforma canviarà, com veurem, als anys trenta del segle passat amb les propostes del GATCPAC, que apostarà per un sanejament per via de l’esponjament, obrint espais urbans en comptes d’eixos viaris. A la postguerra, el patró canvià de nou i apareixen els traçats del viari sobre les trames urbanes. També es torna a valorar el patrimoni i s’inicia un treball minucios d’agrupar edificis i espais, com fa l’equip de Florensa. Malauradament, als anys del gran desenvolupisme (desarrollismo), la Ciutat Vella no interessa gaire i es detecten sistemes de plans “cecs”, com el Pla general de 1953, en què la ciutat antiga no és més que una zona amb unes normes d’edificabilitat, cosa que conduïx a uns sistemes de substitució i de densificació molt pesats i molt sovint abusius.

En tot cas, queda com a esquema la successió d’”idees” sobre la Ciutat Vella, que molt sovint actuen com a “ombres” sobre la trama urbana, les quals, en no realitzar-se en un període breu de temps, produeixen un efecte més negatiu del que es podria esperar. Perquè, moltes vegades, les “ombres” se superposen i provoquin una gran complexitat de situacions, que anul·len la possibilitat de la “millora” que tots diuen pretender. A més, l’estudi de les transformacions mostra la insistència sobre alguns sectors clau; d’altra banda, es detecten alguns desajustos entre allò que els plans volen canviar i allò que realment s’acaba modificant.
Finalment, cal destacar que, en aquest llarg període, es detecta un gran desfasament entre les idees de rehabilitació i reforma centreeuropees, i la seva recepció i aplicació a Barcelona. Aquest “arribar tard” pot ser degut al fet que la ciutat prioritzava cada moment d’altres sectors urbans. Aquesta situació ha canviat, en part, si atenem l’impuls que s’ha manifestat a la Ciutat Vella les darreres dècades, com veurem més endavant.

### V.7 El noucentisme

Els canvis polítics i socials que s’esdevenen al tombant de segle fan perdre pes al modernisme com a corrent cultural dominant, malgrat que a la primera dècada del segle xx és quan es construeixen els edificis modernistes més importants.

La cerca d’un nou marc cultural per a la identitat catalana s’expressa ara a través del noucentisme. Aquest corrent, d’origen clarament literari, s’articula en gran part a través de l’escriptor Eugeni d’Ors (“Xènius”), que fins a cert punt reemplaça la figura del poeta Joan Maragall, mort l’any 1911. D’Ors publica *La ben plantada*, que es converteix en l’obra inspiradora del noucentisme i la seva protagonista Teresa, en el símbol d’aquest corrent catalanista.16

L’any 1907, es crea l’Institut d’Estudis Catalans i ben aviat Eugeni d’Ors en serà el secretari executiu, i des d’aquesta plataforma acomplirà un paper actiu com a dinamitzador de la nova intel·lectualitat catalana. D’alguna manera, es converteix en l’ideòleg de la Lliga Regionalista de Prat de la Riba i Puig i Cadafalch.

El noucentisme es defineix com a antimodernista i es nodreix de l’experiència de moviments paral·lels a Europa, entre els quals destaca la Sezession vienesa, promoguda per l’arquitecte Otto Wagner, que impulsa de forma extraordinària el desenvolupament de Viena durant el canvi de segle, amb realitzacions impressionants, de gran envergadura i qualitat.17 I també de les posicions més teòriques, defensades per Adolf Loos el 1908, a favor de la pureza estrèica i en contra de l’Art Nouveau, fins a l’extrem d’identificar l’ornament com un mal social que cal combatre.18

Però, sobretot, Puig i Cadafalch i els seus seguidors defensen que cal recuperar un ordre clàssic, més neutre que la individualitat proposada pel modernisme, de manera que l’arquitectura sigui capaç de contribuir a l’”enfortiment institucional” del país, que és perseguit d’una forma programàtica. Per aquest motiu, aquesta voluntat s’acaba expressant en els edificis d’equipaments (escoles, parcs, etc.) que es construeixen durant aquest període.

Dins d’aquest ordre neutre o clàssic, caldrà buscar les característiques específiques de la condició mediterrània en què s’insereix la catalanitat. Així, aparèixer el clos del jardí mediterrani que Forestier i Rubió i Tuduri materialitzen, com també el repertori d’aproximacions estilístiques que els diferents arquitectes produeixen en l’estil noucentista: en realitat, concita diversos estils classicistes, que es combinen amb un gust per la cosa rural.19

Les figures principals d’aquest corrent arquitectònic seran Raimon Duran i Reynals, Nicolau M. Rubió i Tuduri, Adolf Florensa, Josep Puig i Cadafalch i Rafael Masó.20

En el nou marc del noucentisme dominant, destaca per la seva excepcionalitat Josep M. Jujol, que desenvolupa una arquitectura distant respecte del gran corrent, atès que manté l’expressió del modernisme –ha participat en moltes de les obres de Gaudí– però hi estableix un procés expressiu i constructiu propi, de gran interès.21

18 Vegeu els articles d’Adolf Loos publicats –amb grans dificultats– a Austria l’any 1932 amb el títol Ins Leere gesprochen. Són una sèrie d’articles crítics sobre la celebració de l’Exposició de Viena 1898 en què es commemorava el cinquantenari de l’arribada al tron de l’emperador Francesc Josep. Els escrits, de gran importància com a fonament teòric de l’arquitectura moderna, tenen un to radical i a vegades irreverent respecte de la tradició austríaca, i Loos hi fa l’afirmació radical que “l’ornament és un crim”.
En el camp de la pintura, el noucentisme influeix els artistes més importants. L’any 1917, Picasso fa una estada a Barcelona i hi pinta l’Arlequi, considerat una autèntica pintura neoclàssica. Per la seva banda, Joaquim Sunyer viu a cavall de París i Barcelona, i es passa del modernisme al moviment clàssic.

Quan Eugeni d’Ors publica el 1912 l’Almanach dels noucentistes, Picasso, Gargallo i Torres Garcia ja estan plenament incorporats al moviment. Aquest últim destacarà per les seves pintures de la Catalunya rural.

En escultura, Enric Casanovas recupera les referències clàssiques en els busts femenins, i també segueixen aquesta línia Josep Clarà i Arístides Maillol.

Proliferen les publicacions noucentistes, entre les quals destaca el setmanari Papitu, dirigit per Feliu Elias, que combina els dibuixos amb la sàtira política. Entre 1908 i 1911, el pintor Juan Gris participa en aquest setmanari.

Tanmateix, Barcelona es va consolidant com a centre artístic d’interés internacional. L’any 1912, les Galeries Dalmau organitzen una exposició d’art cubista amb l’obra de Marcel Duchamp. Anys més tard, durant la I Guerra Mundial, la ciutat acollirà molts artistes exiliats, com Francis Picabia i Albert Gleizes, entre molts d’altres.

En aquest caldo de cultiu, es forma una nova generació, de la qual emergeixen Joan Miró i Enric Ricart, que exposen a les Dalmau el 1917. Miró destaca des del principi pel seu caràcter bidimensional i per la seva orientació cubista, que després el portarà fins al superrealisme, amb Salvador Dalí. Més endavant, es constitueix l’Agrupació Courbet, de caràcter avantguardista i d’inspiració cubista, com a alternativa al Cercle Artístic de Sant Lluc, i hi participen Llorens Artigas —ceramista i col·laborador de Miró—, els escultors Manolo Hugué i Pau Gargallo, i el poeta Joan Salvat-Papasseit.

**V.8 La infraestructura de foment: l’electrificació i la suburbanització**

La inversió dominant en infraestructura comporta la millora dels serveis urbans i respon a una voluntat d’inversió en infraestructures de suport al creixement i a l’extensió urbana.

El ferrocarril suburbà esdevindrà el protagonista de l’estructuració comarcal que s’emprén. Destaquen els Ferrocarrils de Catalunya, amb les línies de Barcelona-Sarrià a Sant Cugat, Sabadell i Terrassa. Es tracta d’un ferrocarril construït amb ample internacional, amb l’aspiració d’enllaçar Barcelona amb París amb l’ample europeu. Un altre sistema ferroviari de via estreta, anomenat “Catalans”, enllaça Barcelona amb les ciutats de la vall del Llobregat fins a Martorell.
Gran part del sistema ferroviari es va construir al segle xix. El carrer de Balmes i el Tren de Sarrià.

La línia ferroviària al llarg del carrer d’Aragó originàriament era descoberta; el seu soterrament l’any 1960 va fer que el carrer s’utilitzés com una de les principals artèries del trànsit urbà.
La importància d’aquests eixos serà fonamental en el desenvolupament d’una sèrie d’urbanitzacions residencials de baixa densitat a fora de la ciutat.

D’altra banda, el procés d’electrificació canviarà radicalment la distribució i l’abast de la industrialització catalana. També influirà a mitjà termini en la forma d’organitzar-se la ciutat i, sobretot, en la mobilitat entre el centre i la perifèria.

Al tombant de segle es viu el moment més important del procés d’electrificació a Barcelona, que permetrà millorar-ne les condicions urbanes.22

Es realitza llavors la segona transició energètica, de gran impacte per al territori català. Perquè, tot i saber que no es tracta d’una nova font d’energia, les possibilitats de distribuir-la a larga distància seràn decisives.

Sering els rius catalans (el Segre, la Noguera Pallaresa, etc.), amb la construcció de preses i de salts d’aigua a la part alta de les seves lleres, els qui proporcionaran uns recursos energètics tant a les ciutats com a la resta del territori que potenciaran el desenvolupament d’una societat plenament industrial. S’aconsegueix superar així, en gran part, la dependència energètica exterior que el carbó havia provocat. Aquesta disponibilitat energètica més gran possibilitarà el desenvolupament de sectors industrials intensius en l’ús d’energia, molts dels quals havien estat vedats al segle xix. El sector tèxtil, per bé que continua essent important, es decanta cap a l’elaboració de gèneres de punt i es produeix amb força un procés de diversificació industrial: les construccions mecàniques i la indústria pesada són possibles; la del ciment rep un gran impuls, com també la química, amb gran demanda d’adobs per a l’agricultura. La indústria alimentària i l’editorial donen resposta a les noves demandes de la societat urbana. També els béns de consum de llarga durada (automòbils, màquines de cosir, etc.) s’introdueixen en els sistemes de producció catalans i els edificis del nou Eixample barceloní comencen a dedicar aparadors sofisticats a aquests productes amb els quals la societat industrial es defineix en les primeres dècades del nou segle.

D’altra banda, la flexibilitat extraordinària de la conducció elèctrica i la seva fàcil transformació en permetran el consum domèstic, i això acabarà modificant absolutament els patrons habitacionals.

La producció elèctrica inicialment és fragmentària, fins que el 1913 es crea la societat Energía Eléctrica de Cataluña per iniciativa d’Emili Riu i amb el protagonisme del nord-americà Fred Stark Pearson. Es forma el hòlding Barcelona Traction, Light and Power Co., conegut com “La Canadenca” i es fan les grans obres hidràuliques dels Pirineus. La importància de Pearson es posa de manifest també en les iniciatives de desenvolupament de sectors de ciutat jardí als vessants de la serra de Collserola.

Es constitueix també una altra gran empresa, Hidroelèctrica de Cataluña, a partir de la Catalana de Gas i d’un grup d’industrials catalans.

En qualsevol cas, la presència de l’electrificació a la ciutat queda ben palesa en les imatges urbanes del nou enllumenat, del tramvia, etc. Però, sobretot, la seva influència en l’eclosió metropolitana es produeix arran de l’electrificació dels ferrocarrils, que els donen més capacitat de transport de masses i, en conseqüència, augmenten les possibilitats d’una nova urbanització de l’hinterland de Barcelona.

V.9 Els nous serveis i equipaments urbans

Hem vist que, en el projecte vertebrador del nou Ajuntament, els serveis i les infraestructures urbanes són una prioritat, de manera que els seus edils i les comissions específiques que es creen a l’efecte hi dedicaran tots els seus esforços. Temes com el transport, la cultura o l’ensenyament seran eixos centrals de discussió, sense abandonar però d’altres projectes més ambiciosos, com els “enllaços” o l’Exposició Universal, a la qual ens referirem més endavant.

Si bé l’escola pública era reconeguda com un servei obligatori des de la Ley Moyano de 1857, la situació real distava molt de les formulacions teòriques i l’estructura escolar era clarament elitista i s’organitzava fonamentalment des dels ordes religiosos. En aquest moment és quan l’escola pública és tinguda en compte com un servei més que s’ha d’oferir dins la nova lògica de la gran ciutat industrial.

Al programa urbanístic de la Lliga, però també d’altres sectors catalanistes, l’escola és entesa com un gresol fonamental per al desenvolupament d’aquesta consciència nacional.

Les actuacions es materialitzen des de la Comissió de Cultura de l’Ajuntament de Barcelona, creada l’any 1916, i des de la Mancomunitat, i seran especialment rellevants en els períodes en què el Patronat Escolar serà més actiu, és a dir, entre 1922 i 1923 i, més endavant, entre 1930 i 1936.

Aquesta renovació escolar comporta un canvi substancial del sistema pedagògic, però també dels edificis i la seva organització interna. Aquí cal destacar la figura de l’arquitecte Josep Goday –deixeble de Puig i Cadafalch– que entre 1916 i 1920 realitza set conjunts escolars a la ciutat de Barcelona, de notable interès tant pel llenguatge arquitectònic que utilitza com per l’estructura funcional que adopta. Es tracta d’edificis plenament moderns en la seva organització i racionalitat constructiva, que participen de l’estil noucentista. Algunes d’aquestes escoles –com els grups escolars Pere Vila o Ramon Llull– són exemples paradigmàtics d’aquell moviment.
El propi Goday, en un informe de 1917, assenyala que la qualitat de l’edifici escolar contribueix “a la formació moral dels alumnes [...] a l’esperit dels futurs barcelonins, en un ambient agradable i de bon gust”. 23

Existien els exemples notables de les Escoles Municipals del Bosc, que es van realitzar entre els anys 1914 i 1916 i, gràcies a aquest gran esforç institucional, es van crear trenta-set noves escoles. Cal esmentar especialment l’Escola del Mar a la Barceloneta, construïda l’any 1921 al costat de la platja per revalorar un tipus d’ensenyament més ajustat al medi natural. Durant l’estiu, s’utilitzava per fer-hi colònies d’estiu i oferia així una oferta més completa.

La iniciativa privada també era objecte de renovació, arran de la fundació de l’Escola Moderna a principi del segle, gràcies a l’impuls de Ferrer i Guàrdia.

D’altra banda, l’oferta de transport públic s’incrementava per donar resposta a una demanda creixent de mobilitat en una situació cada vegada més metropolitana. Com ja hem esmentat, els tramvies s’electrificuen durant aquest període, i també els ferrocarrils metropolitans, i apareix el Metro, amb la qual cosa es potencia definitivament la suburbanització a les comarques més pròximes a Barcelona.

Inicialment, es construeixen les dues primeres línies de Metro: el “Gran Metropolità”, que parteix de la Rambla i circula pel passeig de Gràcia fins a Lesseps a l’extrem superior de Gràcia, i la Línia Transversal, que, seguint l’eix horitzontal marcat per la Gran Via i les directrius de l’Exposició, es construeix l’any 1926 des de la plaça d’Espanya fins al carrer de Marí, a l’est de l’Eixample. 24

En canvi, les operacions d’habitatge públic o social són pràcticament inexistents i només a l’emplaça de l’Exposició es construiran cinc grups de cases barates, de petites dimensions. Com veurem més endavant, les condicions d’allotjament de la població urbana immigrada, seran realmente precàries.

24 Els traçats de ferrocarril cap a Sarrià, Martorell, Terrassa i Sabadell s’electrificuen en aquest període i, per tant, augmenten la velocitat i la freqüència. D’altra banda, el ferrocarril a Sarrià se soterra fins a Sant Gervasi. Vegeu Marc Andreu i Josep M. Huertas *et al*., *La ciutat transportada* (Barcelona: TMB, 1997).
V.10 El sistema de parcs

El Pla d’enllaços havia sabut definir els espais lliures de Barcelona com un aspecte prioritari per a la ciutat. D’altra banda, ja la premsa quotidiana de final de segle parlava d’aquesta necessitat i se’n van fer alguns projectes temptatius per a Montjuïc i per a les Glòries.

La consideració sistemàtica del verd com a lloc públic per a la realització d’activitats específiques de passeig, lleure i representació es constata de forma innovadora en la majoria de les ciutats europees en algunes intervencions del segle xix, amb casos tan espectaculars com els treballs d’Adolphe Alphand per a París i les seves promenades i jardins.

A Barcelona, la seva incidència fou menor: a banda de la Ciutadella, només el passeig Nou i el Jardí del General al segle xviii, l’excel·lent passeig de Gràcia a la primera meitat del xix i algun dels passejos del municipis del pla són les úniques aportacions al sistema d’espais lliures urbans.

D’altra banda, durant els dies festius, es feia un ús intensiu d’algunes zones properes a la ciutat –com la muntanya de Montjuïc–, en què les excursions a les fonts particulars, els berenadors privats, etc., oferien una sortida –no organitzada públicament– a aquesta demanda latent d’esplai.

Tanmateix, fins al començament del nou segle no es farà una reflexió sistemàtica sobre l’espai lliure a la ciutat, i trobarà la seva articulació en els treballs de Nicolau M. Rubió i Tudurí i el paisatgista francès Jean-Claude-Nicolas Forestier, conservador dels parcs de París, que des de l’any 1915 s’encarrega de dissenyar unes peces del parc de Montjuïc i col·labora molt activament en l’organització municipal d’aquesta matèria.

L’any 1918, es crea la Direcció de Parcs Públics de l’Ajuntament, i Rubió i Tudurí n’és nomenat director. Des d’aquest departament, potenciarà tant la conceptualització del tema com la construcció de nous parcs.


26 La discussió del sistema de parcs a les grans ciutats va ser molt notable a la ciutat americana després de la guerra civil, sota l’impuls cultural i ideològic del Moviment per als Parcs, i els exponents més clars van ser els grans dissenyadors F. L. Olmsted, C. Vaux, Ch. Eliot i D. Burnham, entre d’altres, i va donar lloc a una sèrie d’actuacions que encara avui són emblemàtiques a ciutats com Boston, Chicago i Nova York. En efecte, va produir un canvi profund en la significació dels parcs. El parc ja no és només un equipament urbà de lleure o de passeig plaent, sinó un element essencial de la reforma social que busca suavitzar els problemes socials.

27 Parcs es distribueixen pels diferents districtes i acompleixen diferents funcions, adreçades als diversos usuaris: per edat i per sexe. Així, el parc passa a ser un equipament amb un contingut funcional específic: ja sigui esportiu o de joc de nens, etc. Aquest gran moviment va animar, sens dubte, els paisatgistes europeus a emprendre accions més precisas i ben definides.

5.f El sistema de parcs, 1920. Rubió i Tudurí amb Forestier

5.38
Traçat general dels parcs.

5.39
Proposta de localització dels parcs públics.

5.40
Exemple de disseny de jardí.
En aquest context, no s’hauria d’oblidar la figura de Cebrià de Montoliu, que malgrat ser un personatge marginal respecte de les relacions de poder que s’estableixen, tindrà un paper molt important a favor de les tesis organicistes i del que ell definirà com la “ciència cívica”.

Montoliu se sent molt influït pels corrents reformistes anglesos de Morris i Ruskin, que no tan sols estudia, sinó que l’any 1901 ja ha traduït, i que l’entusiasmen a seguir les passes d’Ebenezer Howard, el teòric i ideòleg de la ciutat jardí, a través del seu cèlebre *Cities of Tomorrow*, publicat a Anglaterra el 1898, i a comprovar els treballs dels pioners en l’aplicació de les teories de Howard, com R. Unwin i B. Parker. De forma infatigable, Cebrià de

---

27 Vegeu Francesc Roca, “Cebrià de Montoliu i la Ciència Cívica”, *Cuadernos*, 80 (Barcelona, 1971).
28 La idea d’un model urbà creat per una constel·lació de ciutats de dimensió mitjana, situades entre el territori agrícola, anava acompanyada de la idea d’administrar el sòl urbà de manera que l’increment del seu valor per l’ús urbà —plusvàlua— revertís a la comunitat. Les idees d’Edward Bellamy, expressades l’any 1888 a *Looking Backward*, van influir decisivament en el llibre d’Ebenezer Howard.
Montoliu en dóna notícia a la premsa i en les seves múltiples conferències; més endavant, aquesta tendència es va reflectir a la revista *Civitas*, que ell mateix havia fundat.

Quan es van produir els primers desenvolupaments de ciutat jardí a la part alta de la ciutat, vinculats a les noves formes de transport, com el *Frare Blanch* al peu del Tibidabo, Montoliu no es cansava d’expressar-ne els avantatge i cert que hi trobava una certa afinitat amb els processos que ell havia vist a Anglaterra. Tanmateix, veient-ne els resultats, aquesta línia urbanitzadora va quedar, en el cas de Barcelona, massa lligada als interessos directes dels grans propietaris del sòl, que difícilment compartien a fons els principis descentralitzadors i ambientalistes que propugnava la teoria de la “ciència cívica”.

L’any 1912, funda la societat cívica *La Ciudad Jardín* i estableix contactes amb organismes similars a Europa per avançar amb rigor en aquest corrent internacional.

Un any més tard, publica el llibre *Las modernas ciudades y sus problemas*, que és una anàlisi exhaustiva de la situació en què es troben les ciutats industrials. També aporta la nova perspectiva que s’obre en alguns països, en què el corrent reformista marca la crítica de la ciutat industrial descontrolada i busca fórmules de concert i de descentralització per millorar les condicions d’habitabilitat i ambientals.

L’any 1920, Cebrià de Montoliu deixa Barcelona i es trasllada als Estats Units on crea la ciutat de Fairhope, basada en les idees de la ciència cívica i de l’impost únic. Tres anys més tard, als cinquanta anys, mor sense haver trobat a la seva ciutat la resposta que les mateixes idees innovadores havien obtingut en el context europeu.

29 Cebrià Montoliu, *La ciudad jardín* (Barcelona, 1912).
Francesc Roca compara la grandesa d’aquest personatge amb la de Cerdà, per la seva obstinació i abnegació. Cal tenir presents les dificultats pràctiques d’implantar la ciutat jardí a Barcelona per entendre la vulgarització que es farà de les seves idees i el gran protagonisme que adquirirà la propietat del sòl en l’escenari urbà d’aquesta metròpolis creixent.\(^3\) La societat cívica perdurarà encara uns quants anys i el seu nou secretari serà N. M. Rubió i Tudurí.

La sistematització de l’espai lliure o de l’espai verd s’acceptarà ara com a necessària, tant per alleujar els “mals” de la ciutat industrial com per embellir-la més.

\(^3\) Contràriament al poc seguiment de les ciutats jardí com a forma de descentralització residencial, a la segona meitat del segle xx es produeix el gran apogeu de les “urbanitzacions” de segona residència, que suposaran una gran amenaça paisatgística, en ubicar-se sovint en zones de gran interès natural.
En aquest sentit, Rubió i Tudurí, quan vol divulgar els treballs que està realitzant a l’Ajuntament, diu que la gran ciutat moderna, en créixer, “atropella i destrueix el paisatge” i que les forces formidables que impulsen el progrés urbà –la indústria, la superpoblació, el trànsit– “exigeixen per a elles tot l’espai disponible”. El, més endavant, manifesta de forma radical que els serveis de la Direcció de Parcs Públics de Barcelona tenen com a lema que “És terra perduda la que es destina a l’edificació”, perquè “l’excés s’ha de combatre amb un excés contrari”.

En la formalització del sistema de parcs, Rubió busca, d’una banda, racionalitzar els espais verds existents i, de l’altra, superposar-hi models òptims de distribució.

En les seves intervencions, estableix una categoria d’espais lliures equipats, que defineix de dos tipus: els parcs jardins urbans –que inclouen les squares, els jardins de barri i els parcs infantils– i els grans espais –entre els quals destaquen els parcs urbans, d’entre 8 i 10 ha, i les reserves naturals.

També cerca un model d’organització de les cintures de parcs, acceptant que els més propers a la ciutat siguin més petits, però més continus, i que, a mesura que ens n’allunyem, la seva grandària augmenti en funció de la seva distància relativa.

Tanmateix, a l’hora d’aplicar aquests principis es troba amb una estructura geogràfica i urbana bastant consolidada. D’altra banda, l’estàndard mitjà d’espai verd existent a la ciutat és realment baix, per bé que l’estatut municipal estableix que un 10 % del sòl urbà s’ha de dedicar a espai lliure.

Rubió i Tudurí i el seu equip aposten per definir un esquema conceptual clar de semicorones concèntriques, que tracten de fer realitat a partir dels criteris d’oportunitat que els ofereixen tant les finques municipals com les d’adquisició fàcil.

Així, la proposta inclou tres nivells: (1) els parcs interiors, entre els quals troben els dos principals –la Ciutadella i Montjuïc– i tres de menors –Letamendi, Sagrada Família i Glòries–; (2) el cinturó de parcs suburbans, que inclouen els de l’Hipòdrom, el Turó Park, el Turó Gil, la Font del Racó, Vallcarca, el Park Güell i el Parc del Guinardó; (3) el cinturó de parcs exteriors, integrat pels del Llobregat, Pedralbes, Vallvidrera, el Tibidabo, Sant Medir, Horta i el Besòs, i, finalment, (4) la reserva natural dels boscos de la serra del Tibidabo.

És un esquema clar i possibilista, que impulsarà l’adquisició de sòl i l’actuació en alguns parcs.

Així, si el 1910 la ciutat disposa de només 72 ha de sòl per a espai lliure, les adquisicions que se’n fan fins al 1924 multipliquen per sis aquesta superfície, que desglossada dóna unes 103 ha de sòls per a parcs interiors i unes 347 per als parcs exteriors.

Es formalitza, doncs, un esquema potent per als espais lliures de la ciutat i s’acumula una part significativa de sòl per al desenvolupament de nous projectes. Tanmateix, els mecanismes de gestió i d’actuació encara són molt febles i embrionaris, com Rubió recorda sovint.

31 Nicolau M. Rubió i Tudurí, El problema de los espacios libres. Divulgación de su teoría y notas para su solución práctica (Ajuntament de Barcelona, 1926).
En aquell moment, a la zona interior, a banda de la Ciutadella i d’alguns fragments de Montjuïc, hi havia pocs parcs més: el del Desert de Sarrià, el del Laberint d’Horta i el Park Güell. En realitat, eren parcs petits que s’havien aconseguit revalorant espais lliures inicialment privats que més tard s’havien reconvertit d’ús públic.

Entre ells, cal destacar el Park Güell, dissenyat per Gaudí, que es planteja com l’ordenació d’una àrea residencial de tipus “ciutat jardí”, una proposta veritablement pionera a principis del segle xx. Té unes 20 ha i està situat al vessant superior de la muntanya Pelada. Disposava de 60 parcel·les triangulares amb una sèrie de serveis centrals –com la terrassa elevada i el mercat cobert. La urbanització mai no va entrar en funcionament com a tal i, quan va morir Eusebi Güell, fou adquirida per la ciutat i es va reconvertir en parc urbà, inclòs dins el sistema de parcs. Combina amb una gran espectacularitat els arbres i la forma del paisatge, i el viaducte i la plaça ofereixen unes magnífiques vistes panoràmiques de la ciutat.

D’altra banda, el Laberint d’Horta és un dels jardins clàssics més interessants de la ciutat. Es va desenvolupar a finals del segle xviii a partir d’una casa fortificada medieval i és una obra paisatgista molt complexa, impulsada pel seu propietari J. A. Desvalls, marquès d’Alfarràs, i realitzada en breu termini de temps, amb una gran inversió de treball a causa de la dificultat topogràfica. La composició del jardí es basa en tres elements ben encadenats: el laberint, la gran terrassa i la bassa d’aigua, envolts per un bosc frondós. Encara avui és un exemple remarcable per la seva dimensió i pel seu interès compositiu.

Pel que fa a les realitzacions, el tàndem Forestier-Rubió i Tuduri fou decisiu. L’any 1915, el paisatgista francès havia acceptat intervenir en el parc de Montjuïc, en el marc dels treballs per a l’Exposició, i la seva contribució va ser rica i perllongada. Rubió va començar a treballar com a deixeble de Forestier i, com a resultat d’aquesta col·laboració estreta, s’estableixen unes noves bases de reflexió sobre el jardí català dins l’espectre del jardí mediterrani. Els seus treballs cerquen el compromís de la vegetació existent amb les espècies que s’introdueixen al projecte, i l’adaptació a la topografia és espectacular, buscant de minimitzar els murs i els desnivells, els quals contribueixen sempre cercar perspectives o relacions urbanes.

La seva labor a Montjuïc es podria definir com un “projecte de parc compost per diversos parcs”. La topografia difícil de la muntanya i l’existència d’importants pedreres i fonts els aconsella descompondre la tasca en peces que tenen el seu propi ritme i contingut. Entre elles, destaquen els jardins de Laribal, el passeig de Santa Madrona, els jardins d’Amargós amb el Teatre Grec i els jardins de Miramar amb les escales cap al port, elements que es convertiran en una atracció en si mateixos durant l’Exposició de 1929.

---

32  Gaudí hi recupera vegetació mediterrània i en construeix els senders i els camins amb les pedres del terreny, recuperant una tradició del camp mediterrani. La tradició clàssica emergeix en les estructures que suporten la plaça amb una interpretació pròpia de l’estil clàssic i del sistema de columnes obliques. Vegeu l’estudi exhaustiu de Conrad Kent i Dennis Prindle, Hacia la arquitectura de un paraíso: Park Güell (Barcelona, Blume, 1992).
33  Joan Villoro, Guia dels espais verts de Barcelona (Barcelona: COAC, 1984). També Patricia Gabancho i Ferran Freixa, La conquista del verd (Barcelona, 1995).
34  Vegeu Nicolás M. Rubió i Tuduri, Del paraíso al jardín latino (Barcelona, 1981) i Jean-Claude-Nicolas Forestier, Grandes Villes et Systèmes de Parcs (París, 1997).
5.49, 5.50, 5.51
Vistes de la plaça del Parc amb el banc que l’envolta.

5.52
Secció de la Sala Hipòstila.

5.53
Planta general.

5.54
Viaducte.
La influència de Forestier es fa notar també en altres jardins de la ciutat, com la plaça d’Armes del Parc de la Ciutadella i el Parc del Guinardó; en tots dos casos, també hi intervé Rubió, que més endavant esdevindrà el dissenyador principal, amb la col·laboració dels seus ajudants, del Parc de Pedralbes, del Turó Park i de l’actual plaça de Francesc Macià.

Amb aquests episodis, s’inicia, certament tard, el camí de la inserció de l’espai lliure urbà a la ciutat. El tema reclamarà encara grans esforços posteriors, com veurem més endavant.

V.11 El llarg camí cap a l’Exposició d’Indústries Elèctriques de 1929

La idea d’una exposició universal, que estava latent al programa urbanístic del partit industrial, l’expressa Puig i Cadafalch en un article a la primera pàgina de La Veu de Catalunya, quan demana el vot per a les eleccions de 1905: “A votar! Per l’Exposició Universal”. A l’article, justifica l’exposició com la forma de portar a la pràctica gran part de les idees del Pla d’enllaços de Jaussely.

Com veurem, el procés urbanístic de l’exposició serà llarg i complex. Per estudiar-lo, seguirem Ignasi de Solà-Morales, que ha analitzat aquest període d’una forma brillant.35

D’entrada, cal destacar que, per fortuna, en una tasca d’aquesta envergadura, tenim un protagonista excepcional en l’arquitecte polític Josep Puig i Cadafalch, que de forma directa o indirecta guiarà aquest procés durant més de dues dècades.

En primer lloc, és un tema fonamental la localització urbana de l’Exposició. Ja es té l’experiència de 1888 i, per tant, es coneixien les dificultats, però també els atractius de la millora urbana que un esdeveniment d’aquest tipus pot produir.

La hipòtesi inicial es fixa en el sector de llevant de la ciutat, buscant urbanitzar el Parc del Besòs, com es plantejava al projecte de Cerdà, on era descrit com el “Gran Bosc”. L’any 1909, l’arquitecte Manuel Vega i March presenta un projecte de desenvolupament d’aquell sector, que inclou també la plaça de les Glòries Catalanes: precisament el punt on conflueixen els tres eixos principals de l’esquema de Cerdà –la Gran Via, la Diagonal i la Meridiana–, que tant Cerdà com Jaussely coincideixen a assenyalar com el futur gran centre de la ciutat.36

D’altra banda, guanya força l’alternativa de Montjuïc perquè és possible condensar la urbanització d’un gran parc a la muntanya –que també havia zonificat Cerdà– i recuperar per a la ciutat un element emblemàtic però poc conegut, un turó proper però intrigant, des del qual el poder borbònic havia establert el setge sobre Barcelona.

Les dues opcions són clarament alternatives: el Besòs o Montjuïc, a llevant i a ponent de la ciutat existent. L’any 1913, es crea una comissió mixta, integrada per Francesc Cambó, Joan Pich i Pon i Josep Puig i Cadafalch, que apostà per Montjuïc. Aquesta decisió marcarà notablement el desenvolupament futur de Barcelona cap a ponent i, d’altra banda, crearà unes condicions especials per al propi projecte de l’exposició: es tracta, òbviament, d’un terreny en pendent i és la primera vegada que una exposició d’aquesta envergadura es planteja en una muntanya del perfil de Montjuïc. Aquesta singularitat, però, significarà probablement el seu atractiu més gran.37

---

36 Com veurem, aquest sector té encara un gran potencial a la ciutat actual i s’està desenvolupant actualment.

37 Estanislau Roca, *Montjuïc, la muntanya de la ciutat* (Barcelona, 1994).
No sabem fins a quin punt aquesta dificultat estava implícita en els criteris de l’elecció de l’emplaçament, però constatem que ja l’any 1914 es crea la Junta Directora de l’Exposició d’Indústries Elèctriques i que l’any següent Puig i Cadafalch ja hi presenta un primer projecte. Aquesta primera intuïció de Puig serà clau en tot el procés perquè, si bé s’introduïran canvis en els edificis, l’ordenació general del pla per a l’exposició mantindrà els mateixos principis.

En aquest sentit, és interessant constatar que algunes exposicions famoses ja havien cercat “condicions” de límit urbà, com la de Chicago de 1893 per commemorar –amb un any de retard– el quart centenari del descobriment d’Amèrica, que va buscar emplaçar-se a la vora del llac, amb una ordenació monumental de Daniel Burnham, amb espais saló tancats i llargues avingudes per passejar i gaudir de les perspectives de les grans edificacions que s’hi havia construït.

Puig i Cadafalch fa diverses operacions essencials en el conjunt de l’ordenació: d’una banda, traça un eix principal –la Gran Avinguda– que, partint del centre de la plaça d’Espanya, fins llavors inexistent, constitueix una potent via d’accés des del nord cap a la muntanya; d’altra banda, configura la plaça a través d’una columnata en exedra que ofereix una bona façana als edificis de l’exposició. A partir de la Gran Avinguda, s’apostaran els grans edificis en un sistema de terrasses que modelaran el pendent de la muntanya. Al final de l’eix, com correspon, un gran edifici monumental amb una gran cúpula corona el conjunt. D’altra banda, davant de les terrasses, neix un eix perpendicular que busca l’accés lateral a la part alta de la muntanya, en es defineixen dos sectors més, complementaris de l’exposició: el primer, al llom central i, el segon, a la façana de migdia, precisament al sector de Miramar, a mitja altura sobre el port.

El llenguatge del conjunt és molt similar –com bé apunta Solà-Morales– al projecte de la “ciutat art” d’Otto Wagner, un personatge que, d’altra banda, té una gran influència en els gustos del noucentisme català.

La formalització potent de la plaça d’Espanya assegurarà, sobretot, una bona inserció del conjunt de l’Exposició i el seu bon ús futur. De fet, aquesta plaça encara no havia estat urbanitzada i era un punt de trobada difícil entre tres eixos diferents: la Creu Coberta, que havia estructurat el creixement suburbà d’Hostafrancs, seguint un camí medieval des del nucli antic; la Gran Via, com a gran eix horitzontal de Cerdà, i el Paral·lel, que, juntament amb el carrer del Conde del Asalto (l’actual carrer Nou de la Rambla), tenia des de finals de segle XIX una gran activitat lúdico-recreativa, amb teatres i atraccions populars.

Per tirar endavant el projecte, es demana la col·laboració de tres grups d’arquitectes, que s’encarreguen de les tres parts ja anunciades: Josep Puig i Cadafalch i Guillem Busquets en desenvolupen la part baixa, al costat de la plaça d’Espanya, per tal acollir l’Exposició General Espanyola; Manuel Vega i Lluís Domènech i Montaner fan la part central, per a l’Exposició d’Indústries Elèctriques, i, finalment, August Font i Enric Sagnier, el sector de Miramar.
5.h L’Exposició d’Indústries Elèctriques de 1929

5.59
Vista aèria del complex.

5.60
Vista de l’avinguda principal.

5.61
L’enllumenat a l’Exposició de 1929.
Tanmateix, la coordinació entre els tres projectes és mínima i el seguiment d’aquests desenvolupaments serà desigual. L’any 1917, es comencen les obres amb la idea d’acabar-les el 1919, sota la direcció de l’enginyer Marià Rubió i Bellver. Però els treballs són excessivament lents i la data es retarda fins al 1923, per bé que els esdeveniments polítics també modificaran el curs de l’exposició.

Espanya no participa en la I Guerra Mundial i aquest fet beneficia la seva indústria: es produeix una riquesa artificial que dóna una gran dinàmica a Barcelona, per bé que els conflictes socials són greus. Després del desastre del Marroc el 1921, el procés democràtic s’interromp i s’imposa la dictadura de Primo de Rivera, amb el vistiplau del rei i dels sectors més conservadors del país i també de Catalunya.

La dictadura de Primo de Rivera introdueix forts canvis en l’administració municipal i catalana. La Mancomunitat de Catalunya és dissolta i les obres queden bloquejades fins al 1925, data en què la burgesia catalana aconsegueix arribar a un pacte amb el dictador i reprendre el procés cap a l’Exposició, que es planteja per al 1929.

Cal recordar que l’any 1923 ja s’ha enllestit la urbanització de la Gran Avinguda i dels carrers, els moviments de terra ja s’han conclòs i alguns edificis ja estan bastant avançats. Entre ells, cal destacar els dos pavellons que va construir Puig i Cadafalch –els d’Alfons XIII i Victòria Eugènia–, situats a mitja altura a banda i banda de l’eix visual que es defineix amb el palau nacional.

Aquests pavellons i la seva urbanització intersticial, que inclou les quatre columnes al·legòriques amb les victòries alades com a referent de les quatre barres catalanes –38 ja s’han enllestit i s’utilitzaran per al Saló de

5.62
Les quatre columnes al·legòriques a l’extrem de l’avinguda de Maria Cristina, abans de la construcció del Palau Nacional.

---

5.1 El Pavelló de Barcelona de Mies van der Rohe

5.63
Inauguració l’any 1929.

5.64
Planta, façana i seccions.

5.65, 5.66
El Pavelló de Mies l’any 1929 i avui.
l’Agricultura i per al Saló Internacional del Moble. Inicien així el seu destí firal, que serà l’ús dominant del recinte de l’Exposició.\footnote{La Fira de Barcelona és la institució firal de més tradició a Espanya i des dels seus inicis als anys vint del segle passat, ha desenvolupat les seves exposicions al recinte de 1929, adaptant edificis i construint-ne altres de nous. Actualment, el recinte té vint pavellons, amb una superfície construïda total d’uns 120.000 m². Cada any hi ha uns quaranta salons de mitjana, que fan un ús molt intensiu del recinte, si es compara amb la mitjana europea.}

Aquests primers edificis es plantegen en una posició excel·lent, amb un basament que conté o reté la muntanya i el pavelló central, i responen a una arquitectura acadèmica amb bon ús de l’estuc i de les tècniques constructives catalanes, alhora que internament utilitza els conceptes d’estructura moderns, que li permeten un joc de llum i de volums molt interessant.

El procés de l’exposició continua l’any 1925 amb el nomenament del marquès de Foronda com a comissari reial, de forma paral·lela amb Sevilla, que començarà a dinamitzar la seva pròpia exposició també l’any 1929.

La represa dels treballs consistirà en concursos i els encàrrecs dels palaus tan bon punt finalitzen les obres d’urbanització bàsiques. El Palau Nacional s’assigna per concurs a Pedro Cendoya, que dissenya un edifici monumentalista que segueix també les traces dels primers conceptes de Puig.

En total, es construeixen catorze palaus o grups d’edificis i hi participen tant arquitectes funcionaris com catedràtics de l’Escola d’Arquitectura. Les dimensions dels palaus són molt variables –entre 5.000 i 30.000 m²– i la seva definició estilista i constructiva també varia. Tanmateix, aquests no són les grans aportacions de l’Exposició: són mers edificis “contenidors”, que hauran d’acollir els molts estands que s’organitzaran al seu interior.

\footnote{Anys vuitanta, els edificis van ser àmpliament millorats, però la necessitat de disposar de més espai d’exposició van portar la institució firal a considerar-ne una ampliació a l’altra banda de Montjuïc per poder oferir uns pavellons amb uns usos i uns accessos més moderns, com es comentarà més endavant.}
En aquest sentit, pel que fa a l’evolució general de les exposicions, som encara en aquell període en què s’organitzen a partir d’una oferta gran d’espai construït, que és ocupat, decorat i maquillat pels diferents usuaris comercials o机构ionals. L’exposició és encara un fenomen d’ordenació urbanística i arquitectònica; més endavant, l’exposició tendirà a ser un espai urbanitzat on es dipositen objectes o petits pabellons.40

Precisament, de pabellons o petits edificis de contingut monogràfic, ja n’existien a l’Exposició de 1929, però tenien bàsicament una dimensió complementària o anecdòtica, respecte dels edificis o palaus principals, que encara avui defineixen aquest espai urbà.

Aquests petits pabellons tenien finalitats representatives d’institucions, països o marques comercials. Buscaven transmetre un missatge publicitari directe i eficaç, i el seu contingut arquitectònic era, en molts casos, efímer o poc interessant.

Tanmateix, en aquesta urbs de reclams publicitaris, hi havia un pabelló singular, el d’Alemanya, dissenyat per Mies van der Rohe i conegut com a “pabelló Barcelona”, que recentment ha estat reconstruït. Es tracta d’una de les obres mestres de l’arquitectura moderna, que amb un petit edifici combina els ideals que han inspirat aquest moviment: la pureza dels plans en la definició de l’espai propi del neoplasticisme, la fluidesa i la continuïtat de l’espai, amb un ús refinat dels materials.41

L’edifici s’aixeca sobre un petit podi, al costat dels murs d’un dels pabellons de Puig i Cadafalch, d’acord amb la decisió del propi Mies, i el seu contingut expositiu és mínim, de manera que el motiu del pabelló és l’edifici en sí i la seva construcció. Evidentment, esdevé un edifici polèmic durant l’Exposició pel seu caràcter innovador. Com ja va succeir amb l’Hotel Internacional l’any 1888, ningú no entén avui per què un edifici amb unes qualitats intrínseques tan notables es va enderrocar.


41 La reconstrucció es va fer entre 1985 i 1987, bastint l’edifici al mateix indret i recuperant-ne els antics fonaments. Els arquitectes C. Cirici, F. Ramos i I. Sòla-Morales en van ser els responsables, seguint els plànols de Mies van der Rohe, amb la supervisió del MoMA.
Al costat d’aquest pavelló, entre els grans palaus, dotzenes de petits edicles reclamaven l’atenció dels visitants: empreses com la Nestlé, la Hispano Suiza, les Aromes del Montserrat o Codorniu hi oferien la imatge directa dels seus productes, convertits en objectes de macroarquitectura.

Per fer una ressenya completa del perfil de l’Exposició de 1929, cal esmentar tres fets singulars que van contribuir a la seva espectacularitat: el Poble Espanyol, l’activitat esportiva recreativa i la il·luminació.

El Poble Espanyol fou una de les atraccions més destacades; si bé ja n’hi havia hagut un precedent a l’Exposició de París 1900, a Barcelona va assolir una elaboració molt més acurada. El conjunt monumental de 20.000 m² fou construït sota la direcció de l’arquitecte Francesc Folguera, amb la col·laboració de Ramon Raventós i dels dibuixants Miguel Utrillo i Xavier Nogués.42 Es tracta d’una col·lecció d’arquitectura i d’espais urbans espanyols, units en un projecte únic molt destacable. Amb l’ajuda de l’Arxiu Mas i de diversos viatges in situ, aquest equip fou capaç de produir una síntesi molt interessant d’espais tan característics com la plaça major, el monestir, els carrers d’artesans, les muralles, la plaça de l’església, etc., i encaixar en aquesta estructura els edificis més diversos, ajustant o falsejant la seva escala per tal d’incloure’ls en un nou projecte. Interessants reproduccions d’escalinates famoses, de porxades i paviments produeixen un objecte fàls, que esdevé un producte singular en el panorama de l’oferta de l’Exposició, atès que, davant de tantes hipòtesis de collage d’arquitectura que s’utilitza com a decorat escènic, el Poble Espanyol es va plantejar com un petit conjunt funcional.43

Una altra dimensió interessant de l’Exposició de 1929 és la inclusió de l’activitat esportiva i recreativa com un espectacle, en el cas d’alguns esports poc coneguts –com el tenis–, o com una pràctica massiva, en d’altres – com la natació. L’edifici més emblemàtic és l’estadi, que dissenya Pere Domènech i Roura amb 62.000 localitats i compta amb la col·laboració de les escultures de Gargallo per realçar, amb el seu conjunt equестre, la porta de la marató. Per la seva banda, les activitats recreatives troben en el Teatre Grec i en el Saló de Projeccions la seva oferta més qualificada.

42 Vegeu Josep M. Rovira, Arquitectura catalana de la modernidad (Barcelona: UPC, 1987).
43 El conjunt encara es manté i, després d’una rehabilitació recent, constitueix un atractiu turístic de primer ordre.
Però, sens dubte, el producte estrella de la imatge del 1929 son les il·luminacions espectaculars dels edificis i de les fonts, que portaran a anomenar-la l’”exposició màgica”. S’hi utilitza una tècnica que ja s’havia emprat a París l’any 1925, quan la Torre Eiffel s’havia presentat perfilada amb neó. Ara, el projecte de l’enginyer Carles Buigas i dels tècnics de Westinghouse farà les delícies dels visitants i dels barcelonins. Rere el Palau Nacional, emergeixen grans raigs lluminosos que projecten la forma i les ombres de l’edifici prodigant l’efecte de surar en l’aire. La font central o Font Màgica incorpora centenars de toveres que polvoritzaven l’aigua, amb la qual cosa la llum adquireix una expressió singular: els seus moviments es controlen, i la llum i la imatge segueixen el ritme de la música. Finalment, la Gran Avinguda està formalitzada amb uns llums –popularment coneguts com a “espàrrecs”–, segons la idea de Forestier, que es reflecteixen sobre les bases que suaument van aixecant el nivell del terra d’aquest eix central.

L’any 1929 és per a Barcelona l’any de l’Exposició de les Indústries Elèctriques, però també el moment en què es perfilen canvis importants, tant per la influència del marc internacional com per la nova dinàmica política dels anys trenta.

En el desenvolupament urbanístic de la ciutat, l’Exposició marcarà una sèrie de línies que deixaran una emprenuda que durarà molt temps. Realment, el compromís financer de la ciutat va ser important i les crítiques es van manifestar crueament, però Barcelona havia agafat un nou impuls, la muntanya de Montjuïc començava a tenir ús públic i el seu contingut com a parc urbà ja era insubstituïble: s’havia esborrat la imatge opressora de la muntanya, per bé que el castell no s’obriria a la ciutat fins als anys seixanta.

A més, la dinàmica de l’Exposició es contagia a un bon nombre d’agents urbans, principalment corporacions i institucions públiques, que fan un gran esforç per aconseguir la millora urbana de la ciutat.
Així, molts edificis representatius de la ciutat es remodelen o es rehabiliten: l’Ajuntament refà alguns dels seus solars i Josep M. Sert pinta el Saló de les Cròniques, en què narra amb expressió èpica –en sèpia i daurat– les expedicions dels almogàvers. El Palau de la Generalitat –que en aquell moment és la Diputació– reconstrueix alguns dels seus elements i afgeix el polèmic pont flamíger que travessa el carrer del Bisbe per connectar la Casa dels Canonges. Florensa remodela la Capitania General del port i Goday, l’edifici de Correus. L’Estació de França canvia absolutament la seva configuració i adopta l’estructura d’una potent estació terminal, com correspon a l’escala de ciutat que serveix. Pedro Muguruza i Duran i Reynals són els responsables del nou edifici, que dóna al passeig i disposa d’un gran hall amb quatre cúpules.45

D’una banda, les obres d’urbanització de la ciutat s’intensifiquen; de l’altra, el Servei de Parcs ja ha realitzat alguns dels elements “interiors” programats, com les places de Letamendi, Urquinaona i Tetuan. La urbanització d’alguns elements principals, com el pont de Marina, el passeig de Torras i Bages a Sant Andreu o el Saló de Sant Joan a l’Eixample es realitzen, en gran part, gràcies a la dinàmica establerta per la Comissió de l’Eixample. La plaça de Catalunya s’executa definitivament d’acord amb el projecte de F. de Paula Nebot i s’acaba el 1925, després d’anys de debat davant del projecte iniciat per Puig i Cadafalch el 1918. Aquest punt nodal de la ciutat, punt de trobada entre la Ciutat Vella i l’Eixample, és símbol d’un contrast desproporcionat entre el seu valor funcional i simbòlic –centre de comunicacions de Barcelona i de Catalunya– i la indecisió dels projectes urbans que s’hi han redactat. Potser es tracta encara d’una discussió oberta.

Sens dubte, l’Exposició obre grans expectatives per a dues importants àrees de ponent: la Diagonal i la plaça d’Espanya, que seran protagonistes de la Barcelona contemporània. En efecte, la Diagonal es perllonga cap a ponent buscant la connexió amb Esplugues –que es farà efectiva en la postguerra–, per mitjà d’un gran bulevard de 100 m d’amplària que valoritza les finques de les grans famílies propietàries de terrenys, com els Güell, els Girona, etc. Precisament els Güell ofereixen la cinquena de l’actual Palau Reial, que degudament remodelat per Eusebi Bona, i el jardí per Rubió i Tudurí, es convertirà en la residència dels reis durant l’Exposició.

Aquesta primera colonització d’aquest eix territorial marcarà el sentit dels futurs desenvolupaments residencials en el sector, com veurem més endavant.

En canvi, la plaça d’Espanya es materialitza ja amb el desenvolupament de l’Exposició. Es defineix amb un anell circular format per la columnata de Puig i Cadafalch a la banda de Montjuïc i una sèrie d’edificis de maó projectats per Rubió i Tudurí com a hotels de suport a l’Exposició.

L’eix de la Gran Avinguda és marcat per dos propileus de maó a la manera dels campanili de San Marco a Venècia. El conjunt axial es corona amb la font central de Jujol, que constitueix un element ordenador de gran potència. La plaça s’havia configurat tenint en compte l’únic edifici preexistent, la plaça de toros de les Arenes, que va haver de canviar la forma d’accés amb la nova rasant que va adoptar la urbanització definitiva de la plaça. Malgrat la presència dels dos ordres que coexisteixen en l’ordenació, és una de les poques places amb una imatge ben definida que hi ha a la ciutat.

La consolidació de la plaça d’Espanya com a nou centre marcarà l’expansió cap al delta del Llobregat i la zona baixa de l’Hospitalet. Vegem la gran quantitat de projectes que es produeixen en aquesta direcció: el concurs del port franc l’any 1930, amb una extensió portuària i industrial de prop de 1.000 ha; el pla de Puig Gairalt per a l’Hospitalet amb un sistema mixt de tipus residencial, que serà discutit alternativament pel GATCPAC i precisament pel projecte de residència mínima de Le Corbusier. En tot cas, el creixement suburbà seguirà de facto les tendències marcades, però sense fer gaire cap d’aquests projectes. A més, aquesta voluntat de nou centre terciari és tan explícita que el propi Rubió i Tudurí fa un projecte amb Duran i Reynals per reconvertir els espais de l’Exposició en un centre direccional de la ciutat.

A l’opuscle La plaça d’Espanya, centre actiu de Barcelona46 es configura una proposta de gratacels d’oficines i habitatges sobre 8,5 ha de l’espai inferior del terreny de l’Exposició al costat de la plaça.47

El convenciment de les idees de Rubió sobre aquest eix el porten fins i tot a plantear les perspectives futuristes de grans edificis, situats a la vora del riu Llobregat, que es dibuixen amb un gran trànsit fluvial, a imatge dels grans downtowns americans que Hood havia dibuixat. En qualsevol cas, aquesta premonició resultarà ajustada, veient els resultats del procés d’urbanització del Baix Llobregat, tot i que desgraciadament està essent més controvertit que qualsevol de les idees sorgides als anys trenta.

46 Vegeu Nicolau M. Rubió i Tudurí, La Plaça d’Espanya, centre actiu de Barcelona (Barcelona, 1990).
VI. La Barcelona del milió d’habitants

VI.1 Els problemes metropolitans i la nova dinàmica social

Als anys trenta del segle xx, es produeixen transformacions importants i apareixen nous enfocaments en la discussió territorial i urbana. D’una banda, la ciutat assoleix la xifra d’un milió d’habitants el 1930 i, per tant, ultrapassa psicològicament el llistó de les grans ciutats. Però llavors també es palesa que la ciutat té els problemes propis de les grans ciutats europees: manca d’espai residencial, dèficit d’equipaments, demanda creixent de transport, etc.

El panorama internacional està marcat per la crisi econòmica de la Gran Depressió, que compromet les expectatives de desenvolupament industrial i d’intercanvi.

En aquest període, s’eixampla definitivament la participació de les masses a la vida política catalana i, molt particularment, a la ciutat de Barcelona. Amplis sectors de les classes obreres i artesanes s’integren en la vida política i social. Si a les eleccions del tombant de segle només el 20 % de la població conformava el cens electoral, l’any 1933 el cens cobreix el 60 % del total i la participació efectiva s’acosta als dos terços, cosa que representa un percentatge molt significatiu.

A Barcelona, es clou l’Exposició de 1929, que malgrat les dificultats del procés, ha servit per promoure l’eix urbà cap a ponent. Tanmateix, el gran esforç econòmic d’aquesta iniciativa gravarà greument les finances municipals. Al pressupost municipal de 1930, el pagament del deute pendent suposa el 44 % del total.1

A questa situació, cal afegir-hi que el model urbà que ha recolzat la burgesia industrial en les primeres dècades no ha resolt les grans necessitats d’infraestructures i de dotacions d’equipament que el creixement migratori exigeix. Al problema de l’habitatge, com veurem més endavant, s’afegiran els de les escoles i dels hospitals, que, malgrat que són objecte d’una gran preocupació cultural i social que produeix uns primers resultats satisfactoris en alguns casos, presenten grans deficits davant l’envergadura massiva que exigeix l’escala metropolitana.

Als anys trenta, els canvis polítics se succeeixen molt ràpidament i donen lloc a una discussió sobre els nou models d’organització de la ciutat i del territori. Amb la proclamació de la Segona República el 1931, arran del triomf de les esquerres a les eleccions municipals, i amb el restabliment de la Generalitat de Catalunya com a àmbit de govern, s’aborden els nou problemes metropolitans.

El Pla Macià.  

1 Francesc Roca, ”Primer, importem; després, exportem. La política urbana, 1917-1939”, a: Homage to Barcelona (Barcelona, 1987).
Si, en les fases anteriors, els poders agrari i industrial controlaven el model social i polític, ara s’obren noves expectatives, almenys als primers anys, singularment al territori català. En aquest període, la discussió de l’estructura territorial i el desplegament de la tasca del GATCPAC són il·lustratius d’una dinàmica que, amb components d’avantguarda artística, voregen la utopia urbana, per la gran voluntat renovadora dels models alternatius impulsats per aquell grup d’artistes i tècnics.

Aquest corrent cultural innovador s’ha manifestat ja als darrers anys de la dècada anterior: paral·lelament al pavelló oficial de la ciutat de Barcelona a l’Exposició de 1929, les Galeries Dalmau exhibeixen un compendi de treballs de l’arquitectura moderna i idees sobre Barcelona que són clarament alternatius als oficials: són els joves arquitectes que després s’agruparan a l’entorn del GATCPAC. Així mateix, el Manifest groc de Salvador Dalí, Lluís Montanyà i Sebastià Gasch, de clar signe futurista, constitueix un revulsiu respecte de la cultural oficial en decadència. Es tracta gairebé d’un manifest “dadà”, que aposta per una nova actitud en l’era dels mètodes de producció moderns i que critica la cultura catalana institucionalitzada i tradicionalista. L’any 1929, es presenta a París amb gran èxit la pel·lícula *Un chien andalou*, realitzada per Luis Buñuel, juntament amb Dalí, a Cadaqués, amb un clar contingut innovador. Són aquests alguns signes del canvi que es produirà al llarg dels anys trenta.

---

2 Francesc Roca, “Planificación territorial en Cataluña”, *Ciudad y Territorio*, 2, 1977, p. 63-72. Recull la valoració de Joaquim Maurín l’any 1932, que deia que, des de 1874 fins a 1917, durant quasi mig segle, Espanya havia estat “bajo la bota grosera de los boyardos andaluces y de los hidalgos castellanos”, i Roca afegix que, a partir de 1917, al costat dels “boyardos” i dels “hidalgos”, s’hi afegixen els industrials. “Si la política territorial de los agarios consistía en defender –y a veces, revalorizar– la propiedad del suelo (agrario y urbano), los industriales tenían una propuesta global muy distinta: trataban de transformar las condiciones generales de producción para favorecer el proceso de acumulación”, p. 63.

En efecte, el 1932 es crea l’associació artística ADLAN (Amics de l’Art Nou), que suposa la formació d’un grup superrealista a Barcelona, sota l’empara de Joan Miró i amb una certa independència del desenvolupament d’aquest moviment a París. Aquesta associació agrupa els artistes i intel·lectuals avantguardistes Salvador Dalí, Josep Ll. Sert, Joan Prats, Joan Miró i Joaquim Gomis, entre d’altres, i fins i tot Federico García Lorca, quan passa per Barcelona.

VI.2 El planejament regional a Catalunya

La gran dinàmica de creixement urbà i industrial porta necessàriament implícita una reflexió a més gran escala que la de la ciutat. El fenomen de la suburbanització va més enllà dels límits de Barcelona i assoleix el perímetre que als anys cinquanta serà reconegut com la “comarca” de Barcelona. Les necessitats del desenvolupament industrial exigeixen una estratègia de transformació del territori, de distribució del seu accés que pugui fer-lo més racional des del punt de vista productiu: cal recordar l’electrificació del ferrocarril, les valls fluvials que s’utilitzen com a emplaçament de les colònies industrials, etc.

4 Vegeu el número monogràfic “Testimoni de una època” dels Quaderns de l’ADLAN (Barcelona, 1970), publicat amb motiu de l’exposició realitzada al Col·legi d’Arquitectes organitzada per J. Corredor Matheos, S. Gasc, J. Molas i C. Rodríguez-Aguilera, que demostrava la influència mútua entre l’ADLAN i el GATCPAC. Vegeu també l’excel·lent catàleg de l’exposició Avantguardes a Catalunya. 1906-1939 (Barcelona, 1992).
Les idees d’organització estructural del territori català prenen carta de naturalesa als anys trenta, per bé que evidentment es fonamenten en hipòtesis prèvies, formulades principalment a l’època de la Mancomunitat.

Els documents fonamentals per explicar aquesta situació són: el *Regional Planning* de 1932 i la *Divisió territorial de Catalunya* de 1936.

El *Regional Planning* dels germans Rubió i Tudurí es produeix als anys 1931-1932 com un intent de zonificació general del territori català, cercant, d’una banda, protegir les zones més interessants des del punt de vista paisatgístic i/o natural i, de l’altra, assignar continguts funcionals precisos a alguns sectors territorials amb la finalitat de reduir els desequilibris entre ells.

Aquesta idea de gran zonificació o ordenació del territori ja l’havia preconitzat Cebrià de Montoliu, a qui Nicolau M. Rubió i Tudurí va succeir en la presidència de la societat cívica Ciudad Jardín. D’altra banda, la idea de reequilibrar el territori amb determinades accions planificades tenia un precedent clar en els treballs de la Mancomunitat de Catalunya, que a través del Pla Sexenal de 1920 havia llançat una sèrie de programes especials a fi de reduir els desequilibris existents.

---


6.05, 6.06 Estudi per a l’escenografia dels misteris surrealistes de Nova York (1935) i coberta del Minotaure de Salvador Dalí (1926-1927).
El propi Nicolau M. Rubió havia reclamat aquell any a la Mancomunitat la necessitat de realitzar el Pla regional català, per ordenar el territori català com s’ordenà una ciutat. La Mancomunitat no era aliena a aquests elements de discussió, com ho demostra la seva gran preocupació per la transformació del territori.

La zonificació com a eina de planejament ja s’havia utilitzat a la ciutat amb les ordenances de 1927, que van instituir una veritable classificació del desenvolupament urbà (zona industrial, residencial, mixta, etc.) seguint els patrons alemanys de principi de segle que havien proposat urbanistes cèlebres, com Josef Stübben, que havia visitat l’Ajuntament de Barcelona.

El Regional Planning dels germans Rubió i Tudurí és un “avenç del pla” de distribució de zones, i recull una sèrie de treballs i hipòtesis anteriors que havien realitzat al llarg de la seva àmplia experiència professional i teòrica. Se citen els antecedents americans –especialment, The Philadelphia Tri-State– i la gran influència de Patrick Geddes com a divulgador pràctic del moviment de les “ciutats jardí” a Anglaterra i gran impulsor de les propostes de “noves ciutats” en aquell país, i de Patrick Abercrombie, primer catedràtic d’Urbanisme de la Universitat de Liverpool i fundador de The Town Planning Review, que marcarà aquest procés de manera efectiva. També destaquen l’experiència del Doctor Luther, alcalde d’Essen, i la seva iniciativa del Pla regional del Ruhr, aprovat l’any 1920 amb una llei específica.

Rubió i Tudurí, Regional Planning, Op. cit., p. 81. “Es tracta de considerar que la regió o la nació és com una ciutat, que les construccions que s’hi edifiquin, les fàbriques, els habitatges, les explotacions mineres, etc., duraran molt de temps i que, per tant, convé sotmetre’ls a una ordenació.”
6.a El Pla Regional de 1932

6.09 Zonificació de l’àrea de Barcelona.

6.10 Plànol per a la distribució del territori català en zones.
6.11
Pla de divisió territorial de 1937.

El document s’organitza en deu seccions, que recullen 58 plànols. Les seccions ofereixen una bona anàlisi del país, amb plànols geogràfics fonamentals i dades sobre l’agricultura i la ramaderia, la mineria, els recursos naturals, les indústries, els ports marítims i comercials, el gran trànsit regional, els monuments i les reserves arqueològiques, les belleses naturals i el turisme, la sanitat i la cultura.

Després d’aquestes anàlisis sintètiques, els Rubió i Tudurí se centren en algunes idees força per al Pla regional, que van més enllà de la frega superposició dels estudis estadístics parciais. Entre aquestes idees, destaquen la combinació entre la industrialització i l’agricultura, defugint la idea d’una “industrialització furiosa”, que podria fer perdre gran part de les belleses naturals del país, també la descentralització de Barcelona per construir l’anomenada “Catalunya ciutat”, en què “Barcelona no sigui més que un gran barri”.

El Regional Planning es clou amb un exemple: la regió de Barcelona, en què tracten d’aplicar les idees que han descrit abans. Finalment, defineixen el document com un treball no definitiu, que s’haurà de completar amb un procés de decisió i d’administració, com un pla obert i viu; per això proposen crear el Servei del Pla Regional, per tal de facilitar el desenvolupament d’aquest procés.

La Divisió territorial de Catalunya7 és un altre treball fonamental en l’estructuració de l’espai català, que parteix dels treballs que la Generalitat de Catalunya encarrega l’any 1930 a un equip dirigit per l’il·lustre geògraf Pau Vila i Dinarés8 per fer, seguint criteris científics i polítics, la divisió territorial del Principat.

7 Conselleria d’Economia, La divisió territorial de Catalunya (Barcelona: Generalitat de Catalunya, 1937).
8 Entre els seus molts treballs vegeu: Pau Vila, La fisonomia geogràfica de Catalunya (Barcelona: Comissariat de Propaganda de la Generalitat de Catalunya, 1937) i La divisió territorial de Catalunya (Barcelona: Curial, 1977). Vegeu també el pròleg de Lluís Casassas, que inclou amb gran encert la figura de Pau Vila dins el moviment geogràfic català.
L’organització espacial busca assegurar un bon funcionament dels serveis públics, sobretot els administratius, i es demana a la Comissió que les parts de la divisió no siguin massa nombroses i siguin ponderades en superfície i població. En aquell moment, les dades de Catalunya són: 2.920.748 habitants en 32.049 km$^2$ de superfície, cosa que equival a una densitat mitjana de 91 hab/km$^2$, distribuïts en 1.070 municipis.

L’estudi de la divisió es fa a través d’una enquesta als municipis, d’un estudi exhaustiu de la realitat econòmica i social de Catalunya i d’una valoració excel·lent de la història de la distribució política i administrativa de Catalunya.

La Divisió territorial conclou amb una proposta de 9 regions i 38 comarques, de superfície bastant equivalent. Cada municipi té assignada una comarca i passa a dependre administrativament de la nova capital comarcal.

La idea de comarca hi apareix d’una forma força clara i s’associa d’ara endavant a la identitat catalana. La definició de les comarques és una síntesi entre una valoració geogràfica molt ajustada al territori i les polaritats urbanes implantades en ell, i es mesuren per les relacions de mercat i la xarxa de comunicacions existents.

Però, sobretot, el document constitueix una síntesi interessant de les “divisions territorials antigues”, que valora d’una forma molt precisa. Entre elles, destaca la divisió medieval en vegueries, establerta al final del segle xiii durant el regnat de Jaume I i que es va mantenir fins a la imposició dels corregimientos durant el regnat de Felip V arran del Decret de Nova Planta.

Per al grup de Pau Vila i Ignasi Iglésias, el concepte de comarca no va tenir mai la força jurídicoadministrativa de les vegueries i, tanmateix, la gent, dintre de les possibilitats del territori, moguda per llaços tradicionals, havia creat la denominació de comarques en correspondència amb una extensió de territori poc precisa, però més ben adaptada a les necessitats i a les conveniències de la vida quotidiana.\(^9\)

Aquesta nova distribució es veurà com una alternativa a la divisió uniformista en províncies establerta per influència napoleònica a les Corts de 1821, segons la qual el Principat queda repartit en quatre províncies i el conjunt d’Espanya, en cinquanta-una.

La Divisió Territorial finalitza l’any 1933 i s’instrumentalitza com a estructura administrativa de govern a partir dels fets del 19 de juliol de 1936, quan la Conselleria d’Economia adoptarà aquesta divisió per coordinar les noves decisions econòmiques i de descentralització del territori.\(^{10}\)

\(^9\) Segons Pau Vila, l’any 1708, Josep Aparici escriu a la Descripción y planta del Principado de Cataluña que la repartició més coneguda és la de les comarques, i n’anota trenta.

VI.3 L'allotjament com un problema a la ciutat moderna

Les fortes migracions durant el primer terç del segle xx cap a les regions industrials i, d’una manera especial, cap a la ciutat de Barcelona, crearan una gran demanda d’habitatge que no es veurà satisfeta i donarà lloc a l’aparició de formes suburbials o d’habitatge deficitari molt importants. 

Sorgeix així un tema nou a la ciutat moderna: el suburbi, que es manifestarà amb força a les ciutats de creixement ràpid i amb pocs recursos, fins al punt que aquestes formes anormals de teixit urbà constituiran un sector quantitativament dominant.

La producció va rebre un gran impuls arran de la Primera Guerra Mundial. La fragilitat de l’estructura industrial espanyola, emmascarada pel fet d’haver mantingut la neutralitat durant la guerra, es va evidenciar en la crisi de 1921. Tanmateix, l’expansió va continuar fonamentant-se en un proteccionisme eficaç i en una política decidida d’obres públiques.

En aquest període, Jutglar indica l’evolució de la mitjana anual d’immigració a les zones vinculades a Barcelona, que passa de 3.400 habitants a la primera dècada del segle xx a 20.000 durant el període de 1910 a 1920. Aquest increment continua de 1921 a 1929, període en què es realitzen moltes obres públiques –el Metro i l’Exposició Universal de Barcelona–, amb una mitjana anual d’entre 25.000 i 30.000 immigrants.

11 Capítol reelaborat a partir del treball de J. Busquets, Urbanització marginal en Barcelona (Barcelona: LUB, 1975). L’anàlisi s’estén a les tres primeres dècades d’aquest segle.
12 Se cita aquí, entre l’abundant bibliografia històrica, el treball de J. Vicens Vives, Coyuntura econòmica y reformismo burgués (Barcelona: Ariel, 1968).
13 A. Jutglar, “Perspectiva històrica de la fenomenologia immigratòria a Catalunya”, a: La immigració a Catalunya (Barcelona, 1968).
El pes d’aquesta immigració gravita majoritàriament sobre Barcelona capital, perquè ofereix més oportunitats de treball i perquè les dificultats de transport ràpid així ho aconsellen. Els nuclis propers a la capital experimenten també una dinàmica de creixement induïda i són la localització òptima per a una primera descentralització industrial d’algunes empreses de sectors amb menys competència en el mercat de la mà d’obra, que protegeix i fixa proporcionant-li allotjament.\textsuperscript{14} Les conseqüències d’aquest tipus de creixement es concentren en el nucli tradicional.

És fàcil preguntar-se com absorbeix Barcelona capital aquest increment tan notable de l’espai residencial, motivat per una demanda molt concreta: la població immigrada. Més endavant explicarem a grans trets com la ciutat satisfà aquesta demanda, però abans vegeuem quines mesures o quina dotació d’habitatges per a la mà d’obra immigrada oferia el sector públic o corporatiu.

Des del Decret de 31 juliol de 1813, nascut de l’esprit liberal de les Corts de Cadis, fins a al 1920, amb el Decret Bugallal, existeix una llibertat absoluta de contractació en els lloguers de les finques urbanes. Amb aquesta situació d’aparent equilibri de mercat, s’arriba a les primeres dècades del segle XX amb una situació d’allotjament molt precari per a les classes obreres. \textit{“Las casas de corredor madrileñas y las barracas barcelonesas, las chozas sevillanas, así como el número de las mismas, no dejan lugar a dudas, pudiéndose parangonar el estado de sus inquilinos con el del proletariado europeo en los momentos más implacables de la Revolución Industrial.”}\textsuperscript{15}

\textsuperscript{14} Es formen així algunes colònies obreres a la comarca de Barcelona.
\textsuperscript{15} De l’anàlisi de la situació en aquest període inclosa a la publicació dels treballs de la seva tesi doctoral, A. Cotorruelo, \textit{La política económica de la vivienda en España} (Madrid: CSIC, 1966).
Aquesta situació continuada requeria l’atenció dels governants, que podem qualificar com: 1) de consell –per exemple, l’any 1853, el Ministeri de la Governació incitava els ajuntaments de Barcelona i Madrid que construïssin per als pobres, als barris extrems, cases de lloguer reduït–; 2) d’estímul, amb les lleis de 1888 i 1892, i finalment amb projectes legislatius tan diversos com la Llei de cases barates del 12 de juliol de 1911. Tot i que l’eficàcia d’aquesta legislació fou insuficient, es pot assenyalar com l’inici de la intervenció directa de l’Estat en els problemes de l’allotjament obrer.

Aquesta mateixa línia serà corregida amb la Llei de cases barates de 1921 i, posteriorment, durant el govern de la Dictadura, amb els decrets llei de 1924 i 1925, que en van incrementar encara més els estímul.

La política de “cases barates” va proporcionar, fins a l’època de la Dictadura, uns resultats molt escassos –encara que el problema de l’habitatge fos considerat molt greu– perquè els seves promocions cobriren, quasi exclusivament, les necessitats d’uns sectors escollits, i no precisament els més necessitats –per exemple, les cases de la Salut i d’Horta per a periodistes. Durant la Dictadura, experimentarà un increment, però hi haurà també una demanda més gran d’habitatge. En temps de la Generalitat de Catalunya, es constitueix el Comissariat de l’Habitatge, les polítiques del qual no tenen el temps necessari per acreditar la seva validesa. Per tant, en el període que es descriu, cal destacar l’inici de l’assistència de l’Estat al “problema de l’habitatge”, encara que la seva incidència sigui molt escassa. Una altra mesura complementària és l’efecte del Decret Bugallal de 1920, que procedeix a congelar els lloguers.

18 Vegeu el compendi de Miquel Domingo i Ferran Sagarrà, *Barcelona. Les cases barates* (Barcelona, 1999).
Les formes d’infra habitatge

Així doncs, com es distribueix la demanda d’allotjament que provoquen les migracions tan accentuades d’aquest període? Es tracta de formes anòmals respecte de les previstes usualment com a formes de creixement residencial de la ciutat. Perquè, d’una banda, la tradicional casa de renda típica de l’època liberal de la segona meitat del segle xix es ressent de la congelació dels lloguers i, alhora, els lloguers resulten excessivament cars i inassequibles amb relació als ingressos de les classes econòmicament més febles —una valuació similar es podria fer de les propostes de ciutat jardí pròpies de l’època i de l’habitatge suburbà que es construeixen en el “terreny a cens”—, i, d’altra banda, no existeix encara una producció massiva d’habitatge econòmic. Davant d’aquesta situació, les formes d’allotjament més representatives són:

a) Les “cases de dormir”. Corresponen generalment a la situació d’obrers sense família als quals se’ls ofereix accés a un llit en dormitoris comuns, per un cost molt reduït. És la forma d’allotjament més flexible per a l’immigrant sense treball fix, però les condicions higièniques d’aquestes “pensions” són molt deficitàries.19 Tanmateix, en moments d’immigració punta o d’escassetat de feina, és bastant alt el nombre d’immigrants que han de recórrer a dormir a l’aire lliure. Dins aquest mateix tipus d’allotjament, cal esmentar els dormitoris municipals com a versió més racionalitzada de les “cases de dormir”.

b) La densificació d’alguns sectors del nucli antic de Barcelona i dels nuclis ja incorporats (Sants, Sant Andreu, el Poblenou), tant edificant construccions complementàries per tal d’arrendar-les a les famílies immigrants com, principalment, compartint un mateix habitatge. Segons E. Lluch,20 la xifra de “rellogats” l’any 1927 és de 100.000 persones a Barcelona. Són una prova de les pèssimes condicions que presentaven aquests allotjaments els estudis realitzats pel GATCPAC i reproduïts a la revista A.C. sobre el districte V.21

c) Les barraques de Barcelona (un tipus d’allotjament anomenat chabola a la resta d’Espanya). Són construccions molt precàries, fetes amb materials de rebuig (canyes, llistons de fusta, peces de llautó...), d’una superfície molt reduïda i d’escassa estabilitat. Acostumen a tenir un espai interior únic sense compartimentar, on la família o el nucli resident hi realitza totes les funcions. Si bé ja existien com a elements aïllats de poca durada, en la seva versió més generalitzada conformen barris que poden agrupar prop d’un centenar de barraques de mitjana.

19 En una descripció de la ciutat a la revista Barcelona Atracció, apunta: “Esta ciudad cuenta con una serie de “casas particulares” que, por poco dinero, proporcionan […] camas, casas que, dicho entre paréntesis, tendrían que desaparecer en su mayor parte, por su falta de higiene, por la falta de moral...”
21 Se’n pot veure un resum a A.C., 6 i 25 (Barcelona, 1937).
Es poden citar els casos del Somorrostro i del Pequín, al front marítim del sector de Poblenou, habitats a principis del segle xx per gent que es dedicava a les feines de la mar. Concretament, el barri de Pequín es va fundar a finals del xix quan s’hi van establir uns quants xinesos. El canvi de residents i la transformació del paper funcional d’aquests barris han estat molt variables.

En èpoques de forta migració, el creixement del barraquisme és notable. La premsa de l’època descriu i comenta els barris que hi van apareixen: La Llacuna, Floridablanca, el Poble Sec, Can Tunis i Hostafrancs, entre d’altres. Segons Rubió,\(^{22}\) la xifra de barracas el 1927 és de 6.500 a Barcelona, però d’altres fonts més informals eleven aquesta quantitat. Les condicions de sobreocupació, de manca de serveis i de pobresa, com també la pèssima localització d’alguns barris en terrenys inundables, etc., es veuen reflectits àmpliament en el material que es publica a l’època.

\(^{22}\) Rubió i Tuduri, La caseta i l’hortet i dos altres treballs (Barcelona, 1933).
D’entre els barris de barraques d’aquest període, cal assenyalar-ne dos tipus diferenciats: 1) els que s’estableixen en terreny públic i 2) els emplaçats en terrenys de propietat particular.

En els ubicats en terreny públic, el domini de la barraca i les possibilitats de transacció individual són molt altes. El municipi tan sols els exigeix uns pagaments molt reduïts, a manera de taxa o de contribució, que en moltes ocasions tracta d’eliminar. Se solen agrupar formant carrerons estrets, amb una organització molt compacta. L’allotjament en “coves” excavades en terrenys en declivi es pot incloure dins aquest tipus, l’organització de les quals està molt vinculada a la morfologia del terreny en què es troben.

En canvi, en els barris enclavats en terrenys particulars, el domini de la barraca per part dels seus usuaris és generalment menor. Paguen un lloguer diari, que és recollit puntualment pel “cap de vara”, i qui no paga és materialment expulsat de la barraca l’endemà. S’organitzen a través d’un “pati”, on estan situats els llocs “comuns”, infradotats i insuficients.

Aquesta situació s’orquestra en molts articles, conferències i discussions sobre el tema: ja sigui reportant la labor de les juntes caritatives d’assistència, reclamant-ne millores (la instal·lació de desguassos, fonts d’aigua potable, etc.), denunciants els beneficis especulatius que se n’obtenen a costa dels barraquistes.

D’altra banda, l’Ajuntament formula ordres i prohibicions, però la seva eficàcia és mínima; el barraquisme és un fenomen consolidat i funcional amb el tipus de desenvolupament econòmic de l’època. Perquè les accions de denúncia més radicals que es publiquen a la premsa són, en general, informes apassionats, però que compten amb el suport de la imatge de ciutat ideal en què el barraquisme no hi té lloc i és un problema que s’ha d’extingir en si, desvinculat de les relacions socials en què s’emmarca i de les alternatives que s’hi ofereixen. En aquest context, els barris de barraques creixen i es renoven sovint, i només desapareixen per l’acció municipal davant dels conflictes que podrien crear quan es realitzen grans operacions públiques, com ara la destrucció de les barraques del carrer de Floridablanca amb motiu de l’Exposició de 1929 i l’enderrocament del sector de les casernes de Jaume I, o com a mesures higièniques per evitar la propagació d’infeccions, etc.

Les primeres parcel·lacions d’autoconstrucció o d’urbanització marginal. Es promouen cap al 1910 a les zones de la Trinitat i del Carmel i en algun sector de la Muntanya Pelada. Consisteixen a vendre parcel·les de sòl rústic a un preu molt reduït, sense fer-hi cap servei d’urbanització, en les quals els compradors es construiran gradualment un habitatge de qualitat molt modesta, al marge de la legalitat. Subsisteixen encara en alguns sectors, amb alguna edificació de més envergadura que s’utilitzà com a residència de cap de setmana.

23 Per exemple, a la zona de barraques establerta entre els actuals carrers de Floridablanca, Viladomat i Entença, hi havia almenys cinc “patis” (de l’Alcalde, del Carboner, del Calderer, de la Gallega i dels Gitanos).

24 Entre d’altres, cal esmentar la que el 1904 va ordenar als propietaris de les barraques que en el termini de tres dies “destruyeran aquellas inmundas habitaciones, construidas sin autorización”, amb l’advertiment que, en cas contrari, ho faria pel seu compte i en revertiria el cost als propietaris de barraques. En una altra ocasió, un altre alcalde va prohibir terminantment que es destinessin a habitatges les barraques, va ordenar als propietaris que les tanquessin i va enviar als guàrdies municipals i als urbans que impedissin a tothom d’entrar-hi.
Representa l’ocupació i la construcció de fragments de sòl molt aïllats, amb unes condicions d’edificabilitat molt deficientes. En alguns sectors, la promoció s’encobreix com a parcel·lacions per a horts de cap de setmana però, com s’indicarà més endavant, la barraca principal per als estris de llaurar acabarà essent la “casa” de la família que adquireixi la parcel·la.

La repercussió pública d’aquest fenomen en el període que es descriu és molt menor que el de les barraques. En general, es redueix a informes a la premsa que denuncien l’estat d’abandó d’aquests sectors. A títol il·lustratiu pel fet de tractar-se d’un reportatge ampli, podem citar una sèrie d’articles ben documentats gràficament de F. Dalmases Gil al maig de 1913, titulats sota l’epígraf “Peor que en el Rif”, que descriuen la situació de la barriada del Carmel.25 Narren amb gran detall els perills de transitar pels “carrers” del barri, pel deficient estat de les vies, i més endavant parlen del seu caràcter il·legal respecte de les autoritzacions de l’Ajuntament i de la seva manca d’urbanització.26 Dalmases reconduïx el problema a la manca d’assistència de les autoritats barcelonines respecte d’aquell sector i hi demana una intervenció per tal de rescabalar aquesta manca de serveis.

Així doncs, la importància que es dona a l’aparició d’aquests barris queda reduïda, d’una banda, a les demandes de serveis d’urbanització i, de l’altra, al seu reconeixement com a habitatges promoguts i gestionats pels seus propis usuaris. En aquell moment, no es fa cap valoració crítica de la ciutat permanent que s’està creant.

25 Publicats a Las Noticias.
26 Sobre aquests dos darrers punts, descriu, en primer lloc, el cas d’un dels veïns que “deseando edificar en un solar de su propiedad, se dirigió a las oficinas facultativas municipales en solicitud del correspondiente permiso y de que se le fijaran las líneas de rasante y fachada. Los empleados municipales, después de revolver buen número de planos, declararon que la calle en cuestión no existía ni había sido aceptada por la corporación municipal plano alguno de la barriada”. I amb relació a l’estat del barri, descriu: “No hay luz, ni alcantarillas ni cloacas, ni rastro alguno de urbanización. Resulta evidente que allí no hay servicio sanitario, ni de beneficencia, ni dispensario, ni vigilancia.”
VI.4 El GATCPAC i la ciutat funcional

Un grup d’arquitectes catalans, integrat per Josep Ll. Sert, Josep Torres Clavé, Ricard Churruca, Germà Rodríguez Arias, Pere Armengou i Sixte Illescas, entre d’altres, funden el GATCPAC, que, junt amb altres grups regionals –principalment de Madrid i de Sant Sebastià–, constitueixen el Grupo de Artistas y Técnicos Españoles para el Progreso de la Arquitectura Contemporánea (GATEPAC) a Saragossa l’octubre de 1930. Un dels acords més importants d’aquest grup més ampli és editar una revista trimestral, A.C. (Actividad Contemporánea), de la qual s’editaran 25 números entre 1931 i 1937. En aquest procés editorial, tant la direcció com l’execució de la revista seran a càrrec del grup català. Novament la identitat catalana actua com un fet diferencial i afavoreix un sentiment de solidaritat entre aquest grup de joves arquitectes que es comprometen a acomplir una tasca comuna.

S’esdevé així, per primera vegada i amb gran força, la definició d’un grup artístic d’avantguarda, que te com a eix de debat l’arquitectura i la ciutat contemporània. Hi havia hagut destacats antecedents en el món de la pintura i de la literatura en les dues primeres dècades, quan es van presentar a Barcelona a partir de l’any 1912 dues exposicions de Gris i de Léger, que ja hem comentat; tanmateix, els grans avanços arquitectònics europeus a penes alteren o influeixen els corrents eclèctics que imperen a la nostra ciutat.28

Ara la transformació no només serà gran, sinó que incidirà en el debat internacional: la presència de Le Corbusier a partir de l’any 1928 a Barcelona i a Espanya s’intensifica, principalment gràcies a Sert, i el 1932 s’organitza a Barcelona la reunió preparatòria del IV Congrés del CIRPAC, que s’ha de realitzar a Moscou i que s’acaba celebrant a bord del paquebot Patris II, que salpa de Marsella a finals de juliol de 1933 en direcció a Atenes i retorna a la ciutat francesa el 15 d’agost.

29 AA.VV., Le Corbusier i Barcelona (Barcelona: Fundació Caixa Catalunya, 1989).
30 El ressò internacional del GATCPAC és important, com es reflecteix, per exemple, en algunes revistes innovadores de l’època, com la revista De 8 en Opbouw d’Amsterdam.
31 El Comitè Internacional per a la Realització dels Problemes de l’Arquitectura Contemporània.
6.18
Esquema general.

6.19
Vista del Pla.

6.20
Esbós del port, de Le Corbusier (1934).
En aquest congrés, dirigit clarament per Le Corbusier, en el qual col·laboren molt activament Sert, Torres i Bonet, es planteja amb nítida la “ciutat funcional”. S’hi estudien una trentena de ciutats del món i se n’observa tant el procés de formació històrica com els nous problemes que hi ocasionen el maquinisme i la circulació. Es constaten unes “funcions” principals de la ciutat, que es defineixen amb aquests termes: (1) habitació, (2) esplai, (3) treball i (4) circulació. Al Congrés, s’analitza amb gran detall cadascuna d’aquestes funcions, i es destaquen els defectes més importants de cadascuna de les ciutats. Davant d’aquestes disfuncions, el CIRPAC defineix una sèrie de principis per corregir-les. Els seus principis conformaran la famosa Carta d’Atenes, que s’ha convertit en el llibre de capçalera dels arquitectes funcionalistes.

Aquestes discussions es reflecteixen al número 12 d’A.C., en què s’expliquen tant les exigències d’ordre general de la ciutat com cadascun dels elements integrants –funcions– de la “ciutat funcional”. Aquests criteris s’aplicaran a Barcelona a través del Pla Macià, com veurem més endavant.

La revista A.C. constitueix un bon reflex de les idees i de les actuacions dels moviments d’avantguarda d’aquella dècada i, molt especialment, publica una sèrie de nombros gairebé monogràfics en què presenta l’”urbanisme contemporani”. Així, per exemple, tracta de l’escola pública, la història de la cambra de bany, l’habitatge mínim però higiènic, els espais lliures..., temes tots ells que exposa des d’una visió crítica, però amb una expressió convincent a favor dels nous models que proposa. En el fons, el GATCPAC parteix del convenciment que l’”art és capaç de canviar les formes de vida urbana” i en això es concentren grans dosis d’enginy i d’entusiasme. La revista A.C. proposa com a leit motiv fonamental la innovació en el disseny i en la forma de l’arquitectura moderna que en resulta, i d’aquí es desprenen les seves demandes d’unes formes de gestió diferents, que encara no existeixen als primers anys trenta.

Els principis en què es basen ara l’arquitectura i el projecte de ciutat són la simplicitat i l’economia: els problemes urbans són d’una dimensió tal que cal abordar-los amb una prioritat clara cap a la producció seriada, la millora de la higiene i el bon ús dels espais naturals. D’aquí el rebug de qualsevol especulació estètica per se, que es considera superflua i contradictòria.

Tant en actitud com en format, A.C. segueix les pautes de la revista Das Neue Frankfurt, que a la dècada anterior ha impulsat la renovació residencial de l’Alemanya de la postguerra.\(^2\)

\(^2\) Entre 1926 i 1930, els arquitectes E. May i F. Wichert van editar la revista Das Neue Frankfurt, que recull les noves preocupacions i els projectes que es fan en aquella ciutat sobre l’habitatge social. Es tracta d’un dels processos urbanístics europeus més innovadors, que donarà lloc a complexes residencials tan importants com la Römerstadt –finalitzada l’any 1928–, que tindran una gran influència tant en les noves tipologies residencials com en la nova forma de dissenyar el nou habitatge. Cal recordar, per exemple, els estudis sobre la racionalització de la cuina. Per la seva banda, Martín Wagner proposa Berlín com a paradigma de la ciutat moderna.
D’altra banda, l’anàlisi dels problemes de la ciutat de Barcelona, i també d’aquells altres projectes que reclamen una solució, va apareixent contínuament a *Arquitectura Contemporànea*. Alguns d’ells, com les “Notas previas a un estudio urbanístico de Barcelona”, són una autèntica difusió dels continguts principals que el Pla Macià oferirà de forma sistemàtica i comprensiva.

**VI.5 El Pla Macià i Le Corbusier**

El Pla Macià o Pla per a “la nova Barcelona” és el treball més ambiciós que realitza el GATCPAC per a la nostra ciutat. Estableix una estratègia urbanística alternativa o crítica respecte dels models que havien conformat el gran creixement de Barcelona a principi de segle.33

En aquest sentit, el GATCPAC es mostra àmpliament contrari al model urbà que es representava al Pavelló de la Ciutat de l’Exposició de 1929, en què la urbanització del Pla de Barcelona, segons un esquema preparat per Rubió i Tuduri, es plantejava cap a l’hinterland interior, amb els mecanismes de suburbanització de “la caseta i l’horter” –versió catalana de la ciutat jardí anglosaxona– i la reforma de la Ciutat Vella es mantenía amb les obertures del Pla Baixeras (les vies “C” i “A”, l’avinguda de la Catedral i l’avinguda de les Drassanes, encara s’havien d’obrir). El GATCPAC busca sostreure’s dels patrons que operen a la ciutat des de fa dècades i pretén establir una política d’acció integrada sobre la Ciutat Vella, amb un veritable esponjament del seu teixit residencial, reduint-ne notablement les densitats. Aquest serà un tòpic constant a la revista *A.C.*

D’altra banda, el Pla Macià busca la seva base analítica en les fonts d’informació més precises i avançades.\(^{34}\) Es disposa de la nova cartografia del “plànol Martorell”, que es realitza a partir del 1923. Existeixen noves vistes aèries de la ciutat, tant fotoplànols com vistes obliques de vol de Gaspar, que s’utilitzaran com a documents de treball. Es manegen amb facilitat les ànàlisis demogràfiques de Josep Vandellós i les estadístiques municipals de l’Anuari que es publica des de 1902. També es disposa de les interpretacions sobre la formació històrica de la ciutat de Duran i Sanpere, Sanpere i Miquel, i Carreras Candi.

A més, s’estudien acuradament els projectes monogràfics en curs a la ciutat: la canalització del riu Llobregat, la consolidació de l’Aeroport al delta, el Port Franc, segons el projecte de Blas Sorribas, guanyador del concurs de projectes de 1928 i que està en fase de desenvolupament per part del Consorci de la Zona Franca. En definitiva, un autèntic arsenal d’informació ben sistematitzada, que sustentarà les seves hipòtesis projectuals.

Al Pla Macià, la intervenció de Le Corbusier és clau. El mestre s’havia ofert a col·laborar ja l’any 1928, en ocasió del seu primer viatge a Barcelona, convidat per uns joves arquitectes catalans, entre ells Josep Ll. Sert, que més endavant treballarà al seu estudi a París en el projecte per a la Societat de Nacions.

L’elaboració del pla es desenvolupa entre 1930 i 1934 com un veritable procés en què el pla es fa a si mateix. En principi, la voluntat municipal era una altra: s’havia constituït el Consell Superior d’Urbanisme i s’havia encarregat a Rubió i Tudurí, a Adolf Florensa i a Vicenç Martorell una reflexió àmplia sobre Barcelona i el seu futur.\(^{35}\)

Així doncs, el projecte per a la “Barcelona nova” es va gestant a partir dels diferents tòpics i sectors que es van publicant progressivament a A.C. La interpretació històrica de la ciutat l’any 1931, la “ciutat del repòs i de les vacances” el 1932, etc.


\(^{35}\) L’encaix del Pla Macià dins l’evolució dels CIAM (congressos internacionals a favor de l’arquitectura moderna) es pot veure a Eric Mumford, \textit{The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960} (Cambridge, 2000), especialment a les pàgines 66 a 73, que descriuen detalladament el projecte per a Barcelona i l’entusiasme personal de Le Corbusier respecte de la nova situació catalana.
L’any 1932, es produeix la primera entrevista de Le Corbusier amb Francesc Macià, president de la Generalitat, gràcies a les bones gestions de Josep Ll. Sert. El 1933, Le Corbusier en treballa gran part dels plànols a París i el GATCPAC en fa uns altres a Barcelona. Finalment, el juliol de 1934, el Pla Macià s’exposa als soterranis de la plaça de Catalunya.

El contingut fonamental del pla s’estableix a partir d’unes làmines interpretatives del desenvolupament històric de la ciutat i de la proposta esquemàtica a escala de la comarca de Barcelona.

La “ciutat funcional” que es proposa classifica la ciutat en les zones següents:

- la zona d’habitació, amb habitatges i hotels.
- la zona de producció, amb el port, les zones industrials i la *city*.
- la zona del centre cívic.
- la zona de repòs, amb zones verdes i la zona de platja.
- les zones de trànsit i de circulació, com a elements d’enllaç entre les anteriors.
La distribució funcional de les zones es produeix atentament prioritariament l’eix horitzontal de la Gran Via com a element vertebrador del pla des del Llobregat fins al Besòs. Aquest eix s’amplia amb l’eliminació d’una illa de cases a l’Eixample per tal d’augmentar-ne la capacitat reestructuradora. De la resta de l’estructura viària existent, es potencien especialment les avingudes del Paral·lel i de la Meridiana, que conflueixen al port on es constitueix la city, el nou centre direccional de Barcelona. Una sèrie de gratacels en forma de “Y” s’emplacen a la zona baixa de la Ciutat Vella, per oferir una nova imatge del front marítim. Aquesta solució paradigmàtica és la que ofereix llavors Le Corbusier per a d’altres ciutats portuàries com l’Alger el 1931 i Buenos Aires el 1940: es tracta d’una solució genèrica per a la nova city, emplaçada a la porta de la ciutat que encara és el port, però que a cada ciutat adopta la seva formalització específica.

D’altra banda, el Pla Macià potencia la zona industrial a ponent darrere de Montjuïc, amb la proposta del Port Franc, per ampliar l’espai productiu de la ciutat. El front litoral és vist com un gran recurs que es revalora amb el projecte per a les platges de Gavà i Castelldefels.

A més, a la ciutat existent, es diferencia la Ciutat Vella de l’Eixample de Cerdà. Es dedica un gran esforç al sanejament i a la renovació higiènica de la primera. Es proposa remodelar les zones més insalubres del nucli antic creant zones verdes i equipaments com ara biblioteques públiques, escoles, dispensaris, etc.36 Indubtablement, és una obsessió justificada en el cas del GATCPAC, que ha analitzat acuradament les pèssimes condicions de vida de la majoria dels seus habitants, principalment al “barri xinès” –el Raval. S’explica fins i tot que el president Companys, en ocasió de l’exposició del Pla Macià, li va comentar a Sert: “Podeu creure’m; si pogués, l’enderrocaria a canonades.”37

Amb relació a l’Eixample de Cerdà, el GATCPAC és mostra sempre respectuós amb la qualitat del projecte original, però denúncia reiteradament la densificació a què l’han somès els propietaris del sòl, que han utilitzat un projecte tan interessant d’una forma abusiva.

Ara el Pla Macià ofereix una reinterpretació del traçat de Cerdà, cercant una jerarquia superior en el viari –la supermalla de tres carrers per tres carrers–, que permetrà una forma d’edificació més higiènica i menys densa.

Així doncs, a la part del projecte de Cerdà encara no executada del tot, com al sector del Poblenou i Sant Martí, es proposa reconvertir el traçat originari en una nova malla d’escala més gran i produir-hi a l’interior l’edificació oberta, segons els principis de la Ville Radieuse que Le Corbusier acaba d’homologar. La ciutat moderna té unes exigències de trànsit superiors i la forma de residència necessita uns espais annexos que li forneixin una bona qualitat urbana. Sens dubte, la radicalitat d’aquestes propostes s’ha d’entendre més en la confrontació de models que d’acord amb la hipòtesi que aquest sector de la ciutat s’hagués de resoldre potser a partir d’un patró unitari.

36 Convé recordar que el propi GATCPAC, gràcies al projecte de Sert, Torres i Subirana, construeix entre 1934 i 1938 el Dispensari Antituberculós a la zona alta del nucli antic, com una contribució crítica a la millora del centre. És un dels seus projectes més innovadors, el qual, amb el contrast del llenguatge de l’arquitectura moderna, aconsegueix evidenciar la necessitat d’aquest procés de sanejament.

6.c El projecte d’habitatge mínim de Le Corbusier: “cada casa, un arbre”

6.26
Axonometria del projecte.

6.27, 6.28, 6.29
Habitatges proposats i perspectiva de tot el complex.
D’altra banda, al sector de ponent –entre la Gran Via i la zona baixa de l’Hospitalet, per damunt del Port Franc– es desenvolupa una proposta residencial molt interessant. Es tracta d’un projecte d’habitatges mínims de poca altura i alta densitat, que Le Corbusier titula “cada casa, un arbre”, els quals s’encauen en una supermalla seguint la dimensió del Pla Cerdà. Es diria que la discutí entre el mestre i els seus joves deixebles dóna com a fruit una síntesi excepcional. Possiblement alguns membres del GATCPAC dubtaven de la viabilitat universal dels patrons de la Ville Radieuse per a una població d’escassos recursos, recentment immigrada del camp, però Le Corbusier hi reacciona amb una oferta més processual de la ciutat que facilita una inserció urbana menys traumàtica. 38

Interessa considerar amb més detall aquest projecte, malauradament encara no realitzat, que significava una autèntica alternativa a les perifèries residencials construïdes als voltants de Barcelona i de tantes altres ciutats als anys cinquanta i seixanta. Hem de reclamar encara una interpretació més acurada d’aquest projecte: l’habitatge de baix cost, amb serveis col·lectius, exigeix una densitat relativament alta i encara és una necessitat en el nostre context. No és, doncs, balder que Le Corbusier aprofités aquesta situació per proposar aplicar-lo: Barcelona era i és una ciutat que participa de les condicions de les grans capitals i, al mateix temps, al seu hinterland ha hagut d’afrontar problemes similars als que experimenten les ciutats que registren un desenvolupament ràpid i congestiu. Els models tradicionals d’habitatge modern –el bloc de gran altura o l’habitatge unifamiliar– han estat propostes antagòniques que hem de conciliar: el projecte de Le Corbusier ens n’ofereix un punt de reflexió vigent encara.

El model d’habitatge suggerit adopta el mòdul de 400 × 400 m, que correspon a 3 × 3 blocs sencers de l’esquema de Cerdà. Dins d’aquesta unitat, el barri produeix sis grups de cases adossades amb una façana molt estreta, de planta baixa i dos pisos. S’obté així una densitat superior a 60 habitatges per hectàrea, cosa que permet pensar en una repercussió óptima del cost dels serveis urbans per cada casa (tant pel que fa a la construcció com al manteniment).

La gran macroilla definida es fragmenta en illes menors, que es componen, al seu torn, amb una parcel·lació molt difusa: cada casa té una façana de 3,5 m i una profunditat quatre vegades superior. La planta baixa té un ús obert indefinit que l’usuari determinarà; la primera planta, la cuina i la sala, i la segona, els dormitoris i la sala de bany. L’escala al fons de la parcel·la en facilita la ventilació encreuada i la frescor a l’estiu. El cost del prototip és molt econòmic, ja que el seu element estructural són els tancaments i la seva simplicitat és màxima.

L’habitatge resulta d’una suma de tres plantes de superfície equivalent, de manera que l’adaptabilitat als canvis que l’usuari hi vulgui introduir és molt gran. Així doncs, contrasta la forta integració de cada casa dins el conjunt –pel que fa a serveis i a estructura–, enfront de la forta privacitat de cada habitatge. Aquesta ordenació d’habitatges participa d’uns serveis col·lectius distribuïts dins la macroilla, i la urbanització dels espais públics és complementada per la plantació d’un arbre davant de cada casa, que corrobora l’ordre de la parcel·lació i posa en comú un element que va canviant al llarg de l’any i que estimula diverses expressions exteriors de l’habitatge.

6.e La Casa Bloc a Sant Andreu

6.30 Perspectiva de la Casa Bloc del GATCPAC (1932-1936).

6.31 Axonometria d’un mòdul d’habitatge.

6.32 Foto actual dels habitatges rehabilitats.
L’ambició d’aquest projecte, associada sempre a la idea d’assentament provisional, pot validar la hipòtesi de ser una proposta viable per a l’habitatge evolutiu –és a dir, un procés de construcció amb el temps–, com una manera de fer ciutat absolutament necessària per als països que tenen un increment fort i ràpid de la població urbana.

Le Corbusier, que sempre havia proposat l’edificació en altura i els espais lliures entre blocs, troba a Barcelona la necessitat d’una ordenació diferent.39 Sempre havia utilitzat l’estructura de formigó i ara accepta uns sistemes constructius mixtos; sempre havia projectat habitatges tipus i amb espais definits, i ara presenta espais molt adaptables. Barcelona és el marc que li suggereix una nova forma d’ordenar la residència de baix cost.

L’expressió pròpia del model d’habitatges de Barcelona ens porta a reconèixer la potència del mètode de Le Corbusier. Ens ensenyà a utilitzar la visió aèria –en aquest cas, axonomètrica– per interpretar i projectar les ciutats a partir de 1930. Ens dirà: “Quan l’ull veu clarament, l’esperit decideix nítidament.” La seva admiració pels invents tècnics, especialment per l’aeroplà, el porta a incorporar el dibuix de la forma general de la ciutat entre els seus instruments de treball.

VI.6 La Casa Bloc i la “ciutat de vacances”

De totes les propostes del Pla Macià, volem comentar una reflexió sobre la “ciutat funcional” a Barcelona i una sèrie d’experiències projectuals que constitueixen, sens dubte, la majoria d’edat de l’arquitectura moderna a la nostra ciutat.

Entre aquests episodis, en destaquen alguns per la seva vivacitat propositiva i per l’interès del seu procés d’execució:

La Casa Bloc, construïda a Sant Andreu al passeig de Torras i Bages per encàrrec de l’Institut Contra l’Atur Forcós, és un exemple interessant d’habitatge obrer urbà d’alta densitat (equivalent a 1.140 habitatges per hectàrea).

El solar és allargat i la façana dóna al passeig. És una edificació lineal en forma de greca, de poca profunditat, que cerca un bon assolellament i la ventilació encreuada.

6.33, 6.34
La recreació del "resort de vacances" com a forma innovadora d’abordar el lleure de masses.

6.35
Mapa que mostra la seva ubicació a l’eix de la Gran Via de Barcelona (1932).

6.36, 6.37
Perspectiva parcial de la proposta i el model de casa de platja desmuntable (1933).
Els habitatges s’organitzen en forma de dúplex, amb corredors cada dos pisos i 207 habitatges en total. La planta baixa es manté lliure o és utilitzada per als serveis comuns: una cooperativa de consum, una biblioteca, una guarderia, una piscina, etc.

L’estructura metàl·lica es dissenya deslligada dels tancaments, buscant també la independència funcional dels sistemes constructius.

El projecte es va presentar als congressos del CIRPAC i respon a una reflexió més àmplia sobre l’habitatge obrer a Barcelona que el GATCPAC realitza de forma constant. En aquest sentit, és interessant l’Ensayo de distribución de la zona edificable en una manzana del ensanche de Barcelona, que fa compatible la forma urbana amb la geometria ortogonal de l’Eixample.

El projecte de la “Ciutat del repòs i de vacances” sintetitza una resposta de com organitzar el lleure i l’esbarjo de les masses urbanes. És una nova necessitat de les grans conurbacions metropolitanes la resposta individual de les quals tendia a incrementar els moviments cap al camp o cap a l’àrea litoral.

El GATCPAC pren aquesta iniciativa a partir del 1931 al delta del Llobregat, en què ja a finals del segle xix l’enginyer Garcia Faria havia considerat la possibilitat reciclar-ne els terrenys, els quals havien estat repoblats per l’Estat a principis del nou segle. El fet que el sòl fos de formació recent permetia tenir-ne la titularitat pública i convertir aquesta faixa de 8 km de llarg i 800 m d’amplària en un solar amb un gran avenir com a equipament públic.

El projecte preveu cinc grans zones, basades en la prolongació de la Gran Via sobre el delta i en el ferrocarril que ja existeix a la vora de les poblacions interiors: 1) una zona de banys, per acollir grans aglomeracions de masses als dies festius; 2) una zona de cap de setmana, amb 2 km més de platja per als qui vulguin estar-s’hi un parell de dies, amb una dotació de càmpins i de cases desmontables que en facilitaria aquest ús; 3) una zona de residència per a hotels i colònies escolars; 4) un zona per a cures de repòs, dedicada a l’establiment de sanatoris i balnearis i 5) una zona agrícola de cultiu, a la faixa interior de les altres zones, per a qui vulgui dedicar el seu temps lliure al conreu, una pràctica habitual als voltants de Barcelona –a Montjuïc, a Gràcia i a Sant Gervasi–, on existeixen parcel·laris d’horts que la gent lloga i cuida els caps de setmana o durant el període de vacances.

El projecte s’organitza amb edificis de dimensions segons el seu ús, que es disposen al llarg d’un gran parc marítim donant prioritat als equipaments que ja hi estan emplaçats. La dimensió del conjunt preveu una capacitat d’unes 300.000 persones, i per a això es proposa reforçar el sistema de transport públic.

40 Ambdós projectes es poden consultar al núm. 11 d’A.C. (1933), reeditat pel GATEPAC (Barcelona, 1975).
41 Emili Donato, “Cronología y bibliografía del proyecto de Ciutat de repòs i de vacances para Barcelona”, Ciudad y Territorio (Madrid, 1971).
El projecte s’exposa a la primavera de 1933 al soterrani de la plaça de Catalunya i té un gran impacte ciutadà. A finals d’any, es constitueix la cooperativa popular La Ciutat de Repòs i de Vacances, que agrupa 600 associacions catalanes i un total de 800.000 afiliats.

Malgrat aquest impuls tan decidit, les dificultats polítiques i de gestió —en el sanejament i en l’expropiació de part del sòl— faran que no prosperi un projecte tan important. Tanmateix, marca la directriu d’un tipus de desenvolupament que el sector privat executarà, de manera molt diferent, als anys cinquanta.

VI.7 La dissolució del GATCPAC i la Guerra Civil

Si l’exposició del Pla Macià al juliol va assolir un gran èxit per a la implantació de les idees del GATCPAC, l’octubre de 1934 es produeix un canvi polític substancial i la dreta entra a governar fins a l’any 1936. Llavors, se suspendrà l’Estatut de Catalunya.
L’anomenat “bienni negre” no facilita la trajectòria dels projectes urbanístics del grup català. No obstant això, la constitució del Front Popular i l’establiment d’un govern d’esquerra obriran algunes possibilitats d’acció d’aquelles idees innovadores. Tanmateix, l’alçament d’uns grups militars des del Marroc, encapçalats pel general Franco, sumirà el país en una guerra civil de conseqüències tràgiques.

De tota manera, en el primer període, el Govern de la Generalitat va poder desenvolupar algunes polítiques col·lectivistes de tendència clarament progressista, entre elles la municipalització de la propietat urbana i de la indústria de la construcció.42

La nova organització d’aquesta indústria fa que el GATCPAC s’incorpori orgànicament a la Societat d’Arquitectes de Catalunya (SAC) com a nova organització professional. Però, sobretot, canvia la seva posició d’avantguarda,43 i també les prioritats establertes en els seus projectes previs es transformen d’acord amb el nou ordre social. La situació de guerra canvia també l’interès de les persones del grup. Sens dubte, qui més es compromet amb els nous esdeveniments és Josep Torres Clavé, que acabarà morint al front l’any 1939. D’altres arquitectes emprenen el camí de l’exili. Josep Lluís Sert44 n’és un exemple clar: desenvoluparà la seva activitat teòrica i professional als Estats Units i arribarà a ser director de l’Escola de Disseny de Harvard.

Abans, l’any 1937, Sert realitza a París el Pavelló de la República Espanyola, en col·laboració amb Luis Lacasa.45 Es tracta d’un edifici d’estructura simple, que conjuga els principis de l’arquitectura moderna amb la lluegresa de les grans veles que laminen la suposada llum mediterrània. En aquest pavelló, s’hi va exposar el famós Guernica de Picasso, que expressa amb gran dramatisme la brutalitat de les accions feixistes.46 També Miró havia

42 Joan Griñalbo i Francesc Fabregas, Municipalització de la propietat urbana (Barcelona: UGT, 1937).
45 Aquest pavelló es va reconstruir l’any 1991 a la Vall d’Hebron, en una de les àrees olímpiques.
46 Afortunadament, aquesta pintura s’exposa novament, ara a Madrid, com a símbol de la normalitat democràtica espanyola i com a testimoni singular dels difícils temps passats.
expressat a la seva obra *Natura morta del sabatot* la seva indignació per la dissolució del procés polític democràtic dels anys trenta.

S’havia viscut una situació molt dinàmica –segons molts, clarament revolucionària– i s’havia promogut la florida d’una actitud crítica també en el camp de les arts. D’altra banda, són molts els artistes europeus que, moguts per aquesta dinàmica, s’adhereixen al moviment progressista a favor de la República espanyola.47

En qualsevol cas, la conseqüència de la Guerra Civil és la suspensió de la democràcia durant un llarg període de temps a Espanya i també el truncament d’un procés d’innovació en l’arquitectura, en l’urbanisme i en l’art modern, que no disposa del temps suficient per madurar i desenvolupar-se de manera efectiva.

47 Alguns artistes espanyols i europeus actuen a favor del bloc progressista espanyol i català. D’altres es traslladen a Barcelona a viure i fins i tot per combatre a favor d’aquesta causa, en una mostra de solidaritat. Entre les múltiples contribucions, convé recordar l’obra de George Orwell, *Homage to Catalonia* (Londres: Penguin, 1949), que des de l’any 1936 està lluitant al front republicà i en resulta ferit.
VII. Els anys grisos de la postguerra i la formació metropolitana

VII.1 Autarquia, reconstrucció i barraquisme

Acabada la Guerra Civil, s’inicia una època de carència econòmica i de repressió política. La implantació d’un nou ordre econòmic que, d’una banda, trenca el mecanisme de l’economia de mercat i, de l’altra, les relacions politicoeconòmiques amb la resta dels països del món són factors més importants per explicar la penúria que impera després de la guerra que les destruccions físiques dels factors productius.

Això porta a una política autàrquica de l’Estat amb relació al sector industrial i a afavorir l’autosuficiència. A protegir les indústries perquè no tinguin competència a l’interior i a intentar que tot el consum sigui de producció nacional. Paral·lelament, el camp es veu immers en una crisi profunda per falta de mitjans i per unes condicions climatològiques adverses.

Aquest marc afavoreix un corrent migratori constant del camp cap a la ciutat, no només per cobrir la manca de mà d’obra industrial, sinó també perquè la ciutat ofereix més possibilitats de subsistència, malgrat els inconvenients que reportarà. Els problemes per falta d’espai residencial arriben a ser molt greus.

En aquestes condicions, les actuacions oficials a través de la Junta de Reconstrucció tendeixen fonamentalment a la l’exaltació urbanística dels valors representatius de la ideologia dominant.

El Pla general de reconstrucció nacional inclou la construcció d’habitatges amb ajuda estatal. Ho recull el règim de la Ley de viviendas protegidas d’abril de 1939, per la qual es crea l’Instituto Nacional de la Vivienda i que es promulga per a aquelles entitats constructores implicades en la resolució del problema. Els beneficis són fonamentalment ajuts i crèdits al finançament, exempció tributària i el subministrament preferent de determinats materials. Els efectes d’aquesta mesura són escassos en relació amb el problema plantejat. Al cap de cinc anys d’aquesta promulgació, es dicta un nou ordenament jurídic, adreçat a un altre tipus de demanda: la Ley de viviendas «bonificables» de 1944 (que es pot entendre com a continuadora de la Ley Salmón de 1935), adreçada fonamentalment a la classe mitjana, perquè el dèficit residencial afectava també aquesta classe social.

2 Convé esmentar especialment el treball de Claver, Esbeban, Montserrat i Ros Hombravella, Capitalismo español: de la autarquía a la estabilización (Madrid: Cuadernos para el Diálogo, 1972).
L’existència d’aquestes lleis canalitza i assegura els materials per a les escasses promocions d’habitatges dels inicis del període, però no és fins al 1945 que es registra un increment del nombre d’habitatges construïts. El problema de l’habitatge és tan crucial que una frase usual que diu la gent quan obté un pis és: “M’han donat un pis”, encara que, evidentment, sigui en règim de lloguer o de compra.

En aquesta situació, les pensions o “cases de dormir” acullen la població flotant o sense allotjament; els relloguers s’aguditzien als nuclis urbans; s’habiliten magatzems com a “habitatges”, i el barraquisme i les coves adquireixen una importància fonamental –s’estima en 20.000 el nombre de barraques al terme municipal de Barcelona; per la seva banda, els barris d’autoconstrucció es multipliquen i es consoliden els projectes ja iniciats, per bé que l’escassetat inicial de materials en frena la dinàmica. Així, barris com Roquetes o Can Caralleu, dins de l’àmbit municipal de Barcelona, experimenten una expansió considerable.


En aquest context, les accions de reconstrucció i la tolerància del barraquisme es caracteritzen per una actitud de reconeixement del fenomen migratori com un fet natural i inevitable. Es convoquen manifestacions com la de la “Setmana social d’Espanya” a Burgos el 1945, i la tònica habitual és l’acceptació del fenomen d’una manera general, però desvinculada d’accions reals capaces d’esmenar-ne les deficiències. Encara hauran de transcórrer molts anys perquè alguna actuació oficial en matèria de residència obrera doni resultats. Cal destacar dues accions que, sense contradir aquesta postura generalitzada de reconeixement i d’incapacitat de resoldre aquest tipus de problema, marquen la pauta a una nova forma d’actuar amb relació a aquest fenomen: 1) en primer lloc, el ban de l’Alcaldia de 1949, que confia novament a les brigades municipals la competència d’enderrocar qualsevol obra o construcció que es consideri encaminada a construir una barraca, i 2) en segon lloc, el poder polític, que es mostra sensible a l’agudització del problema de la immigració continuada i arbitra algunes mesures per frenar directament la immigració: s’obliga la gent a tornar als seus llocs de procedència amb l’amenaça d’arrest a la presó en cas de reincidència.

VII.2 La ciutat i la comarca

El final del bloqueig internacional comportarà una mínima obertura a l’exterior, que tindrà, com a repercussió més directa, el creixement industrial resultant de l’entrada de capitals estrangers. En conseqüència, s’intensifiquen novament les migracions massives cap a les ciutats que polaritzen el creixement industrial, no tan sols de jornalers, sinó també de petits propietaris rurals.

Es tracta ara d’una immigració tolerada, com a potencial mà d’obra per nodrir aquest nou desenvolupament industrial. Comportarà el transvasament de gran part del pes industrial de Barcelona a un nou àmbit físic: la seva comarca, jurídicament reconeguda arran del Pla comarcal de Barcelona de 1953, i en altres ciutats veïnes del Vallès: Sabadell, Terrassa..., que ja tenien assentaments industrials anteriors.

El procés que desencadena aquesta dinàmica porta a formular, a escala nacional, el primer Plan Nacional de la Vivienda i a promulgar la Ley de viviendas de renta limitada el 1954 i, posteriorment, la Ley de viviendas subvencionadas, el 1957. S’inicia el procés de “canalitzar la iniciativa privada cap a la tasca de construir habitatges gràcies a l’increment –amb una rendibilitat apreciable– de les aportacions econòmiques procedents del sector privat, que s’inverteixen en habitatges de renda limitada.

8 Reproduït a Barcelona informa. Suplement de la Gasetina Municipal (Barcelona, octubre de 1972).
9 Segons la Memoria de las Viviendas del Congreso Eucarístico de Barcelona (1954), el delegat del Govern Civil exposa: “Han sido evacuadas 6.248 personas a sus pueblos de origen, pero un 5 por ciento de éstas no lo han pedido voluntariamente [...] si volvían eran castigadas a noventa días de prisión [...] puede considerarse [que era una mesura] que hacía mucha falta, pues así evitamos males mayores...”
A Barcelona, cal assenyalar una actuació singular en matèria d’habitatge, prèvia a la legislació comentada: les vivendes del Congrés Eucarístic (2.719 habitatges), construïdes entre 1953 i 1962, amb subvencions estatals i gràcies també a la cooperació d’altres organismes i institucions, com els bancs i les caixes d’estalvis. La significació d’aquesta realització i altres de coetànies té més valor simbòlic que d’estricta resolució dels problemes del sector de la residència econòmica: la majoria d’aquests habitatges s’adjudiquen a famílies de classe mitjana o a empleats vinculats als organismes que les patrocinen.

En aquesta època, el barraquisme es manté i adquireix més importància, com també les altres formes “anormals” d’allotjament, que afecten també en una proporció més gran als municipis de la comarca. En aquest període, es consoliden els barris d’autoconstrucció i sorgeixen noves parcel·lacions marginals.

Paral·lelament a les formes reals d’allotjament, s’avancen diverses formulacions de solució dels problemes de les migracions. Així, arran del creixement desmesurat de Barcelona, l’arquitecte M. Baldrich proposa el model de “ciutat-comarca” per resoldre aquells problemes i encara concretament les qüestions següents: Com frenar la immigració a les ciutats? Com fixar la població camperola? Com evitar els moviments migratoris de fortes conseqüències i disposar un nou tipus de poblament més equilibrat? La consideració de Barcelona com a ciutat-comarca no passa de ser una formulació hipotètica, perquè l’àmbit territorial de la comarca de Barcelona és tractat al Pla comarcal de 1953 d’acord amb uns criteris molt diferents.

En efecte, el Pla comarcal ve a constatar un sistema urbà que s’està construint de facto i que segueix uns criteris de zonificació funcional. El pla es fonamenta en una sèrie d’estudis de tipus sociològic i econòmic. Cada ciutat o poble de la comarca és configurat d’acord amb un sistema de “taques”, de manera que cada municipi es beneficiï pràcticament de totes les zones. Es tracta, doncs, d’un sistema “multinuclear”, que es potenciarà en funció de les expectatives del mercat del sòl, ja que el control urbanístic hi serà pràcticament inexistent. El dibuix del pla es fé a escala molt agregada, amb una base topogràfica molt imprecisa, i el seu desenvolupament en un marc polític totalitari serà objecte d’ajustos i canvis de zona clarament abusius.

11 M. Baldrich, Ante el crecimiento desmesurado de los aglomerados urbanos: la ciudad-comarca (Barcelona, 1952). Arquitecte urbanista que amb la seva pràctica professional incideix molt en el planejament que es fa aquesta època, especialment el Pla provincial de Barcelona.
El Pla de 1953 servirà, en part, per instaurar el concepte de comarca, que s’institucionalitzarà l’any 1974, però la seva capacitat urbanística reguladora serà escassa, com veurem més endavant.\textsuperscript{12}

**VII.3 L’arrencada del desenvolupisme (desarrollismo)**

Amb el Pla d’estabilització de 1959, es promouen una sèrie de canvis interns que vénen a enfortir el sector industrial i financer en detriment del sector agrari, i contribueixen a incrementar el turisme. D’altra banda, cal ponderar la importància que adquireix en aquesta època l’emigració externa –cap als països europeus– de mà d’obra qualificada de les ciutats, la qual serà reemplaçada per una gran massa de peons vinguts de nou del camp. Catalunya viu una època de migració màxima: s’estima que, entre 1961 i 1965, hi arriben 800.000 immigrants, un 50\% dels quals s’instal·len a la província de Barcelona, una xifra que contrasta amb els 440.000 immigrants que han arribat a tot Catalunya entre 1950 i 1960.

La recepció d’aquesta immigració es distribueix de la manera següent: el 32\% s’instal·len a Barcelona ciutat; el 40\%, a la seva comarca, i el 28\%, a la resta de la província. S’evidencia, doncs, el paper de perifèria industrial i de residència obrera que passarà a exercir la comarca respecte a la ciutat de Barcelona.

En aquest període, prenen cos les mesures d’estímul a l’habitatge proposades per l’Administració central els anys 1954 i 1957. Amb el \textit{Plan de Urgència Social} de 1958, es delimiten unes àrees d’expropiació per tal d’obtenir sòl econòmic i impulsar programes amplis de construcció d’habitatges.

D’aquesta manera, es produeixen actuacions importants de construcció d’habitatge econòmic, denominades “polígons” d’habitatges, cosa que incrementa la dimensió dels operadors i l’envergadura de les tècniques de construcció.

També s’indepen ditzen la gestió i el finançament en la construcció dels habitatges, a través de les immobiliàries. Així, es passa de la promoció a través de petits operadors familiars o corporatius a promocions més grans, fomentades per les lleis d’habitatge,\textsuperscript{13} i a un altre tipus de promocions, més vinculades al sector financer, que creix en importància.\textsuperscript{14}

\textsuperscript{12} Vegeu Manuel de Solà-Morales, “De la ordenación a la coordinación”, \textit{CAU}, 10 (Barcelona, 1971).

\textsuperscript{13} Entre els beneficis previstos per als habitatges subvencionats, s’inclou una subvenció directa de 30.000 pessetes per habitatge, que podia representar el 15\% del seu cost en aquella època.

\textsuperscript{14} Es pot citar, com a exemple, el barri de Sant Ildefons, que arriba a acollir 45.000 persones. Vegeu la descripció que en fa C. Masana, "La formació de Sant Ildefons", \textit{Serra d’Or}, 163 (Barcelona, 1973).
Al principi, els polígons tendeixen a localitzar-se a dins del municipi. Entre 1955 i 1965, es construeixen a Barcelona 25.911 habitatges als polígons i només 18.205 a la comarca. En canvi, entre 1965 i 1972, a dintre del municipi de Barcelona només se’n fan 9.767 i a la comarca, 91.351.\textsuperscript{15} Aquestes dades sobre les actuacions d’habitatge massiu s’han de complementar amb l’existència d’altres promocions d’escala menor, que en l’àmbit de la comarca tenen una importància quantitativa semblant: el desenvolupament d’edificacions suburbanes de tres o quatre plantes d’altura, d’acord amb els sistemes constructius tradicionals, amb un preu de venda que competeix amb les promocions d’habitatge massiu.

Es registra, doncs, un increment notable de la construcció d’habitatges, que es multiplica per cinc en només set anys,\textsuperscript{16} però persisteix la manca d’unitats residencials econòmiques. Les formes “anormals” d’allotjament com el barraquisme i el “reloguer” continuin en vigor. Els barris d’urbanització marginal o d’autoconstrucció adquireixen una gran importància en aquest període, en un doble aspecte: (1) continua l’edificació dels barris existents i s’intensifica la de la comarca,\textsuperscript{17} les condicions de subministrament de materials es normalitzen i el nivell de tolerància del control municipal en general es mantenen; (2) es promouen les primeres accions de legalització i transformació –generalment a través de la redacció d’un pla parcial– als barris més antics i dins el municipi de Barcelona.\textsuperscript{18}

\textsuperscript{15} Vegeu A. Ferrer, Les polígons de la comarca de Barcelona, Monografies ETSAB (Barcelona, 1974).
\textsuperscript{16} Vegeu Vivienda (Barcelona: P.M.V., 1969), 29 i 30. La xifra total d’habitatges construïts l’any 1959 a la província de Barcelona era de 10.933, mentre que el 1966 és de 52.627.
\textsuperscript{17} Per exemple, els barris de Vistalegre, Costeres...
\textsuperscript{18} Per exemple, els barris de Roquetes, Sant Genís dels Agudells...
En aquesta arrencada del període desenvolupista, en què es produeix un gran avenç tant en la construcció massiva d’habitatge com en els barris d’autoconstrucció, cal destacar l’aparició d’una sèrie de treballs i estudis crítics que comencen a prefigurar algunes formes d’acció futures.\textsuperscript{19}

Cal destacar, per exemple, la visió crítica de l’evolució de Barcelona que presenta Oriol Bohigas l’any 1963\textsuperscript{20} quan, a l’apèndix titulat “elogi de la barraca”, esmenta les condicions penoses de residència dels immigrants desplaçats a les barraques i a les cores, que constitueixen el suburbi de la “disbauxa”, i crítica sobretot el tipus de solucions que s’hi arbitren per resoldre-ho: passen a constituir el suburbi del “paternalisme”, que significa el barraquisme amb firma d’arquitecte, un “nou suburbi que neix d’unes macrobarraques sense serveis i allunyades de la ciutat, mentre el sòl d’aquesta resta a l’expectativa d’un increment de valor”.

També la que és representada per la coneguda obra de Francesc Candel,\textsuperscript{21} \textit{Els altres catalans}, on narra amb realisme i de manera amena les condicions d’“allotjament” dels immigrants, les seves maneres de vida i les

\textsuperscript{19} Com a resum dels treballs, es poden veure les publicacions del Centro de Estudios para el Desarrollo de la Comunidad (CEDEC), “Las Roquetas” i “El barrio de Vallbona”, \textit{Promos}, 28 (Barcelona, 1964), entre d’altres.

\textsuperscript{20} O. Bohigas, \textit{Entre el Pla Cerdà i el barraquisme} (Barcelona: Edicions 62, 1963).

dificultats d’integració. Hi descriu la vida dels barraquistes a Barcelona i les males condicions dels pisos econòmics o gestionats per cooperatives; assenyala els problemes dels relogats als centres suburbans i dels qui viuen en pensions o “de patrona”.

Entre aquestes dues línies, cal referir una sèrie d’iniciatives d’especial interès, com els dos números monogràfics dels _Cuadernos de Arquitectura_ de 1965, molt significatius en el moment en què es publiquen. També la labor crítica constant que es manifesta a través de publicacions especialitzades o de la premsa quotidiana, i que s’obre pas a l’àmplia consciència ciutadana que estarà representada, més endavant, pels “moviments socials urbans”.

**VII.4 La macrocefàlia barcelonina i el sistema de ciutats catalanes**

Per presentar una lectura de la formació metropolitana de Barcelona, prendrem unes bases de discussió que, de manera estructural, ens ajudin a explicar la gran expansió desenvolupista d’aquest aglomerat urbà tan singular. Parlar de la macrocefàlia de Barcelona amb relació al conjunt del Principat és referir-se al 65 % de la població, al 60 % de la producció neta i al 50 % de la població activa, segons dades de 1980, i es tendeix a identificar aquesta polarització com l’expressió clara dels desequilibris territorials actuals. Uns desequilibris dels quals la macrocefàlia és l’efecte més representatiu del joc de les forces dominants en el sistema econòmic, que es diria que hi ha trobat el model territorial més adequat per a la seva reproducció.

---

23 AA.VV., _La immigració a Catalunya_ (Barcelona: Edició de Materials, S.A.). S’hi tracten una sèrie de tòpics, entre els quals destaca la significació d’aquest procés a Catalunya, “terra de mestissatge”, al llarg de la història. L’any 1972, es publica un número monogràfic dels _CAU_ sobre l’emigració, també de forma col·lectiva. Destaca especialment la revista _Promos_, que l’any 1966, al número 43 sobre habitatge publicava dos articles interessants dels economistes Ernest Lluch (“La vivienda”) i Jacint Ros Hombravella (“Inmigración y costes de asentamiento”). El primer és un resum interessant de l’evolució històrica dels déficits d’habitatge. El segon tracta de presentar el problema del suburbi a partir de considerar els costos d’assentament de cada immigrant a la ciutat. S’estima que cada habitant necessitarà més de 35.000 pessetes (1954) d’invertir per tal de dotar d’equips infraestructura i habitació per als desplaçaments a la ciutat; d’altra banda, s’han de comptabilitzar unes 70.000 pessetes (1954) per habitatge i habitant. Si la família té, de mitjana, dos membres en disposició de ser població activa, reporta unes 210.000 pessetes (1954) per persona com a exigència d’invertir en “residència, vida urbana i moviment”. Segons l’autor, aquesta xifra és igual a la invertida que es requereix per crear un lloc de treball a la ciutat, unes 200.000 pessetes (1954) –el lloc de treball que ha atraят l’immigrant a Barcelona. Per tant, l’autor reclama l’atenció sobre un altre aspecte que s’ha de considerar en tractar de l’afluència de mà d’obra que serveix per equilibrar el seu propi mercat, perquè aquest tipus de desajust repercuteix finalment sobre els immigrants.

24 Sèrie de nou articles de J. M. Huertas Clavería publicats a _TeleXpress_ sobre els nou barris afectats pel Pla parcial de Torre Baró, la Trinitat i Vallbona. Hi descriu críticament les característiques de cadascun dels barris. També es podrien assenyalar els articles “Vallbona desde la Universidad”, apareguts a la premsa diària aquell mateix període.
En la discussió d’aquestes categoritzacions, veurem: (1) que la producció d’aquest fet urbà té uns costos socials alts; (2) que comporta unes inversions molt concentrades en l’espai que exclouen d’altres possibilitats alternatives de localització en altres punts del territori, i (3) que, per tant, es tendeix a produir un drenatge creixent de recursos cap aquest centre des de les altres àrees, que cada vegada en depenen jeràrquicament més.

La nostra tesi és que, si la qualificació del creixement més recent de Catalunya es resumeix per la seva concentració contínua a Barcelona, aquesta concentració s’identifica amb el desenvolupament del suburbi comarcal com a fenomen expressiu i valoratiu seu; a més, aquest procés no ha anul·lat encara la capacitat d’altres ciutats catalanes de fer un creixement més racional.

Es tractaria, doncs, d’expressar la “lògica” del “model” econòmic i territorial de configuració de la macrocefàlia barcelonina en termes dels factors de creixement de la ciutat –com l’augment de la població i del sòl urbà– i de construcció d’infraestructures, que entenem com a factors significatius a l’hora de discutir sobre la possibilitat d’una estructura urbana territorial menys desequilibrada.25

Cal tenir en compte que la concentració de població a Barcelona és un fet consubstancial al model urbà català i que només així sembla que es justifica la seva capacitat d’afrontar una industrialització sense recursos, una capitalitat sense un fort contingut polític.

El gran pes demogràfic de Barcelona respecte de Catalunya es consolida ja a la segona meitat del segle xix, seguint les pautes de la concentració urbana potenciada per la industrialització. A mitjan segle, els municipis petits –de menys de 2.000 habitants– passen de representar gairebé la meitat de la població a un terç. En canvi, les ciutats de més de 10.000 habitants i Barcelona –inclouent-hi tots els municipis del pla– experimenten un gran creixement. Barcelona passa de tenir el 12 % de la població catalana a acollir-ne el 27 % (1857), mentre que les ciutats catalanes industrials passen del 28 al 41 %: principalment, les ciutats industrials més ben comunicades amb Barcelona per ferrocarril (Mataró, Terrassa, Sabadell, Badalona, Manresa...), que esdevindran les ciutats “madures” que es descriuràn més endavant.

7.a Barcelona i les viles i ciutats de Catalunya

7.08 Barcelona i les altres viles i ciutats de Catalunya, per volum de població i taxa de creixement.

7.09, 7.10 Gráfics que mostren les relacions entre les viles i les ciutats. El gràfic de posició per grandària mostra l’ordre relatiu de les viles i les ciutats més petites que Barcelona. L’altre gràfic representa com la població es va concentrant gradualment en altres viles i ciutats més grans. L’última dècada s’ha caracteritzat per una estabilització de la població i un increment de les “segones” ciutats.
ELS ANYS GRISOS DE LA POSTGUERRA I LA FORMACIÓ METROPOLITANA

Això significa que la població urbana ja és el 78 %, i, arran del creixement que Catalunya experimenta a la segona meitat del segle xix, el 90 % de la població s’instal·la a l’àrea de Barcelona (286.000 persones, d’un creixement total de 314.000).26

L’opción passarà per prendre l’entitat “ciutat” com l’objecte del fet territorial i atribuir la dinàmica urbanitzadora substancialment a la construcció d’infraestructures.

Deprés de fer una anàlisi succinta del suburbi comarcal com una representació adequada de la macrocefàlia, el treball categoritza uns tipus de ciutats dins el Principat i troba en la dinàmica del seu creixement una dimensió més explicativa que la de la pròpia dimensió respecte dels problemes plantejats. Així, es distingeixen quatre tipus de ciutats, segons les seves dinàmiques de creixement: A, “ciutats madures”; B, “ciutats recents”; C, “ciutats estancades”, i D, “ciutats buides”.

1. La materialització de la macrocefàlia barcelonina, principalment en les darreres dècades, passa per la diferenciació progressiva de dues cares clarament contrapostes del mateix problema:
   a) El seu centre, el municipi de Barcelona, experimenta la saturació de sòl amb una densificació brutal, que busca estendre’s i conformar l’àrea direccional de Catalunya. La construcció de zones residencials d’alt nivell i els intents d’emprendre accions de remodelació (amb actuacions d’infraestructura, la majoria de les vegades, de pretesa –per abstracta– necessitat col·lectiva). Les obres d’infraestructura que han recolzat aquestes transformacions han estat tant de reestructuració interna –ampliació de la xarxa de metro, el primer cinturó de ronda, respostes a conflictes de trànsit més o menys puntuals–, buscant en conjunt l’eficiència que possibilités una intensificació de l’ús i una major extracció de plusvàlues, com de pretesa estructuració territorial –les noves estacions de ferrocarril, els nous accessos a la ciutat, les autopistes...–, les quals, de fet, accentuaran encara més la jerarquia d’aquest centre.

   Aquestes accions d’urbanització –pretesament descentralitzadores–, que es concentren predominantment en l’estructura viària, han exigir la densificació preferencial dels equipaments d’aquest centre, que, en una posició gairebé de monopoli, dominen el consum de tot el país.

b) La consolidació del suburbi comarcal, que assumeix el protagonisme del creixement en població –atès que a la dècada de 1960 a 1970 suporta el 70% de l’increment total– i també del sòl –amb el 65% del sòl total urbanitzat–, i passa a ser el lloc genèric de les noves inversions industrials i dels desplaçaments des del centre.

Convé assenyalar aquí, sobretot, el continu urbà entre el Barcelonès i el Baix Llobregat, que s’estén gairebé sense buits intermedis al llarg d’una franja d’entre 4 i 15 km, a partir del centre de Barcelona, que s’ha convertit en la localització obligada de residència d’una força de treball escassament retribuïda, i aquest és un dels factors fonamentals en què el “desenvolupament” de la concentració macroCEFÀLICA trobaria la seva lògica. Aquest creixement ha comportat la destrucció de les antigues trames urbanes dels vells nuclis rurals (ens referim a les ciutats de tipus B) a les quals s’ha sobreposat, i aquests nuclis s’han convertit en un suport únic i escàs dels diferents paquets residencials sobrevinguts que conformen avui aquest suburbi “residencial” a l’entorn de Barcelona. Els operadors ministerials de l’administració local i els promotors privats han estat els constructors d’aquesta edificació perifèrica, desurbanitzada i caòtica, en una operació en què han predominat els mecanismes especulatius de gestió i de promoció immobiliària, de la qual les muntanyes d’habitacions sense serveis (polígons) i la urbanització marginal (barris gairebé fets pels qui les habiten) constitueixen l’expressió més comuna.

El consum de sòl que ha comportat aquest suburbi ha estat molt intensiu, i els mecanismes de valoració del sòl han tingut una posició molt significativa en aquest procés. En canvi, la manca d’espais públics i col·lectius és general, i l’accés als serveis i als equipaments hi és molt escàs, per no dir inexistent.

En contraposició amb aquestes dues facetes del problema, es poden reflectir i entendre d’altres sectors, com el del Vallès, que presenta unes diferències prou clares: les ciutats “recents” (B) coexisten amb les “madures” (A); s’articulen jeràrquicament, amb una divisió funcional i tècnica entre els nuclis, i amb una forta dependència del centre direccional, i presenten –sobretot les ciutats B– fenòmens molt notables de suburbanització. La
degradació urbanística dels creixements agregats de les ciutats del Vallès es produeix, però, malgrat la suposada acció compensadora que els elements generals d’infraestructura construïts últimament pretenen assumir. En canvi, cal assenyalar l’impacte de les autopistes i les connexions sobre el sòl rústic, que tenen unes conseqüències més fortes en les expectatives de valor sobre el sòl que l’efecte d’articulació que les justificava. Aquesta situació s’explica només des de la dominància que el sòl i la seva especulació han tingut en aquest procés general.

Una valoració més completa s’obtindria considerant, en aquests mateixos termes, el procés de transformació que han experimentat les ciutats del Maresme i les situades sobre d’altres eixos afectats igualment per la macrocefàlia barcelonina.

Així doncs, abans d’abordar aquest problema més específicament des de les ciutats, es podria assumir provisionalment que la concentració espacial de població, la inversió en infraestructures i el creixement urbà a Barcelona han comportat, sobretot, la consolidació del suburbi comarcal, i que aquestes accions descongestionadores han acabat potenciant un consum més alt de sòl –encara més que la seva alta ocupació–, en una pretesa desconcentració industrial i/o residencial, amb molt poques garanties d’urbanització, que ha induït tendències i tipus de creixement molt poc racionals.

2. La segona part de l’argument passa per considerar les ciutats catalanes no compromeses directament amb el centre macrocèfal. La mapificació exclusiva de les ciutats per dimensió suggereix que la importància incontestable de l’aglomeració de Barcelona s’ha de matisar si es valoren els recursos i les possibilitats que la xarxa urbana ha tingut històricament i que té encara avui, malgrat aquesta distribució polaritzada. La macrocefàlia del Principat no es pot equiparar directament –sense incórrer en mixtificacions– amb els models llatinoamericans, per esmentar el marc d’aplicació i de discussió més ajustat i freqüent del terme, en què la xarxa urbana apareix trencada i desarticulada, i encara és més accentuada la jerarquia entre els seus nuclis urbans.
D’altra banda, si ens fixem en l’evolució temporal de la dinàmica de cadascuna de les ciutats i dels canvis en el nombre acumulatiu de ciutats segons la seva dimensió, veiem que a cada nivell hi ha ciutats que han registrat una forta dinàmica als darrers vint anys i també que tots els nivells o rangs tenen un nombre creixent de ciutats els darrers cinquanta anys. És a dir, que cada vegada hi ha més ciutats de totes les dimensions per sobre dels 2.000 habitants, de manera que la concentració “urbana” es produeix a tots els rangs.

Per avaluar el paper que aquest sistema de ciutats de Catalunya pot acomplir en una estructuració territorial més àmplia, avançarem una interpretació de la formació històrica d’aquesta estructura, fent referència especialment a les accions d’infraestructura que l’articulen i la dinamitzen.

Centrarem la discussió en les ciutats A i B (“recents” i “madures”), per tal com entenem que els tipus C (“ciutats estancades”) i D (“ciutats buides”) exigeixen una valoració específica que supera l’àmbit d’aquest treball.

Les ciutats de tipus B o “recents” es caracteritzen perquè presenten uns ritmes de creixement poblacional molt elevats entre 1960 i 1970 (d’un 150 a un 200% aproximadament), i també forts en el període de 1950 a 1960 (de prop del 80%). Aquest creixement als darrers vint anys es produeix en nuclis urbans més petits i amb una dotació infraestructural molt precària. Podríem dir que aquestes ciutats neixen l’any 1950. Algunes d’elles, que tenien una certa entitat i dimensió als anys trenta, havien arribat a aquella situació després del ritme de creixement que havien experimentat entre els anys 1920 i 1930. La seva dinàmica als anys vuitanta mostra dos subtipus (B-1 i B-2), segons si perden població o la mantenen.

A aquest grup de ciutats pertanyen les del continu barceloní i algunes altres que, en una relació semblant de dependència respecte a altres aglomeracions secundàries veïnes, han servit abans per caracteritzar el suburbi comarcal. Són ciutats que han crescut sense cap altra infraestructura que la nascuda de la juxtaposició dels serveis d’accés individuals imprescindibles; les infraestructures potents i generals que tenien, com els ferrocarrils suburbans dels anys vint, han provocat en aquestes ciutats processos de creixement degradat, atesa la seva proximitat –malgrat que sense contigüitat– amb Barcelona.

Les “ciutats madures” o de tipus A es caracteritzen per una corba de creixement que registra dinàmiques apreciables en els períodes 1920-1930 i 1950-1970 (de prop del 20%); el seu creixement en aquests períodes s’ha produït sempre sobre un nucli urbà –és a dir, sobre un estoc d’obres d’urbanització– d’unes dimensions i d’una entitat considerables respecte al nou creixement. Són estructures urbanes que s’han anat generant a poc a poc, al llarg d’un procés històric que ha deixat en aquestes ciutats, en els seus tipus edificatoris, en la seva tipologia de carrers i en les seves places, en els serveis que tenen o que han tingut, l’empremta de les transformacions experimentades en la seva organització social i productiva. Són ciutats de dimensions molt diverses –d’entre 5.000 i 50.000 habitants–, que han tingut una significació molt especial en la història de Catalunya i que denoten el sentit general de les seves successives obres d’urbanització. Així, entre els anys 1850 i 1884, la construcció dels ferrocarrils suposa una inversió decisiva en la construcció d’una xarxa i una jerarquia urbana en el sistema de ciutats, que s’articulen entre si i amb Barcelona segons un esquema radial que tradueix espacialment una integració
econòmica general. A partir de la construcció dels ferrocarrils, es pot parlar d’un sistema de ciutats jerarquitzat. Però, si és important la relació entre ciutats que aquesta infraestructura estableix, és imprescindible entendre que això és així en la mesura que el ferrocarril és un element urbà que estructura també l’interior de cada ciutat. L’estació, més o menys allunyada del nucli urbà en el moment en què es construeix, esdevé un element accessible —fins i tot monumental— gràcies a la construcció d’un passeig entre ella i el centre d’aquella ciutat mercantil, el qual assenyala alhora els eixos d’expansió de la ciutat que, a partir de llavors, es pretén industrial i realitza com a tal. Després del ferrocarril —construït, en alguns casos, en les primeres dècades del segle xx com a “carrilet”—, són els plans d’eixample els qui caracteritzen la configuració física d’aquestes ciutats madures i, sobretot, els mitjans que en regulen les transformacions i que atenen la seva dinàmica de creixement. De seguida, s’hi construeixen noves infraestructures: xarxes de clavegueram, d’electricitat, d’aigua, de gas... A partir d’aquest teixit construït de serveis a la residència i a la indústria (és a dir, als factors del sòl, el treball i el capital), es poden entendre les ciutats com a generadores d’economies d’aglomeració —en la seva homogeneïtat— i d’escala —en la seva jerarquia.

3. Atenent la distribució de la població per grups de ciutats, es constaten dues situacions específiques: d’una banda, la de Barcelona i el grup de ciutats del seu entorn, i, de l’altra, la d’un grup d’unes trenta ciutats d’entre 10.000 i 100.000 habitants, situades fora del continu urbà barceloní.

Aquestes trenta ciutats sumades tenen una població superior a un milió d’habitants i ofereixen la capacitat potencial de constituir un complement bàsic al nucli central i, fins i tot, de ser una alternativa de localització per a moltes activitats que defugen la congestió urbana. Conformen una mena de ciutat repartida, dispersa i discontinua, que supera, en canvi, els desajustos interns de la capital i els desavantatges que aquesta imposa a la resta del territori. Això és factible per les grans possibilitats de creixement que la urbanització acumulada històricament com a capital fix ofereix en aquestes ciutats, en què la nova extensió es produeix amb un cost marginal baix i el nou sòl urbà s’hi pot expandir d’una forma relativament controlada.

Però, al seu torn, el sistema urbà central és l’espai en què es concentra un nombre més gran de conflictes i de déficits acumulats: d’una banda, per les dificultats amb què el suburbi o la perifèria comarcal s’han realitzat i, d’altra banda, perquè la pròpia escala de les infraestructures assentades Als anys seixanta i setanta reclama una nova articulació urbana.

Es tracta, doncs, d’un conjunt metropolità que es pot veure novament com un sistema de ciutats amb una nivells alts d’interconnexió i que segueix reclamant una gran atenció com a tema central del Principat.
VII.5 L’evolució de les grans infraestructures

En el marc del fenomen de la macrocefàlia, la comprensió dels desequilibris poblacionals s’ha d’entendre lligada a la concentració d’inversions en infraestructura en l’àrea de Barcelona, que al seu torn, per raó de la seva naturalesa “explotadora” i poc urbana, generarà greus problemes d’ajust a la pròpia ciutat central.

Si, en canvi, atenem el grup de ciutats maduras, veiem que han estat objecte, fonamentalment, de plans d’inversió en infraestructures que no s’han realitzat: les “xarxes arterials”, programades per a les ciutats de més de 20.000 habitants, i els projectes de sanejament i de dotació d’aigua, per a ciutats de més de 10.000 habitants, han quedat reduïts a simples projectes, en la majoria dels casos. És important tenir en compte que la imatge que s’ha projectat –però que no s’ha realitzat– ha estat la de la dotació d’unes infraestructures del mateix tipus que les projectades per a la ciutat central i de la seva mateixa naturalesa, que respondrien al mateix tipus d’objectius; per tant, no és estrany que aquestes propostes estàndard hagin resultat inviables, per manca de sentit.

Tampoc no és estrany que, d’aquestes “xarxes arterials”, només se n’hagi construït sovint la típica “variant” de la carretera nacional o l’accés puntual a l’autopista, si passa a prop de la ciutat, amb una autonomia financera de construcció i de disseny que moltes vegades ha trencat l’ordre viari que funcionava abans.

Tanmateix, cal remarcar que, si bé les inversions d’infraestructura s’han concentrat i s’han limitat a l’àrea macrocefàlica, això és sobretot pel tipus d’infraestructures que s’ha escollit, que per raons de rendibilitat interna sempre opten per localitzar-se al centre mil·lenari i congestionat de Catalunya. No cal entrar ara en la discussió detallada dels mecanismes financers i/o especulatius que moltes vegades han acompanyat la promoció i la construcció d’aquests grans elements d’infraestructura a casa nostra, però sí assenyalar el funcionament absurdament autònom amb què aquestes operacions es planteuen: són, doncs, el consum que genera la pròpia infraestructura i els beneficis de la seva construcció els únics estímus que n’expliquen la implantació.

Acceptant aquesta lògica (autopistes, grans hipermercats, etc.), el punt de destinació “beneficiar” acaba essent sempre l’àrea de Barcelona. I, si es produeixen a fora, és amb una concentració tan forta (p. ex., centrals nuclears, parcs recreatius...) que constitueixen la forma de colonitzar una peça més del territori per a la capital.

Perquè, seguint l’article ja esmentat sobre la valoració de les infraestructures com a capital fix, 27 entre 1940 i 1975 s’observen dues fases diferenciades en la implantació de les infraestructures: les infraestructures “de subsistència”, en la postguerra immediata, i les “d’explotació”, a partir dels anys seixanta, vinculades a l’expansió desenvolupista.

7.b Grans infraestructures: les autopistes com línies radials de l’expansió metropolitana

7.16
Diagrama que mostra les autopistes catalanes als anys noranta. Amb Barcelona com a centre de gravetat, repliquen les línies radials marcades per les línies ferroviàries.

7.17
Les infraestructures més importants sorgeixen al teixit residencial de la perifèria. Un element de la xarxa arterial de Barcelona.

7.18
La rígida de diversos projectes va fer que els ciutadans els reburgessin i quedessin paralitzats. N’és un exemple el segon cinturó a Nou Barris.
En efecte, la fase de “subsistència” fa una inversió molt escassa en infraestructures, mentre la ciutat experimenta un gran creixement de població, de mig milió d’habitants entre 1940 i 1960, que no es veu correspost amb la inversió pública necessària en urbanització i serveis. La infraestructura mínima que es construeix consisteix en l’extensió d’alguns carrers imprescindibles per viabilitzar nous creixements i els increments mínims de transport que la població creixent demana. D’altra banda, la indústria de la construcció té una capacitat mínima, de manera que s’agreugen els problemes residencials de la mà d’obra immigrada del camp, especialment del sud de la Península; les solucions precàries i/o marginals que s’hi aporten, tant des del sector públic com des del privat, es cometen en un apartat específic.

En qualsevol cas, en aquest primer període es constata una veritable descapitalització urbana, en la mesura que és la infraestructura prèvia l’únic capital fix de què es disposa per afrontar la nova situació urbanística.

Als anys seixanta, s’esdevé un canvi profund amb la infraestructura d’“explotació” corresponent a la nova situació política i econòmica dels plans d’estabilització i dels plans de desenvolupament. Aquesta explotació correspon a la forma d’utilitzar el sistema d’infraestructures, que busca més aprofitar-se d’unes plusvàlues que garantir la funcionalitat que reclama el creixement urbà. En aquest sentit, prevaldrà més l’autonomia dels comptes d’explotació “del peatge” que els resultats urbanístics globals que aquestes infraestructures vindran a potenciar.

Mentrestant, l’àrea comarcal de Barcelona experimentarà un creixement explosiu, de gairebé un milió d’habitants entre 1960 i 1970.

Entre aquestes grans inversions, cal destacar sobretot la xarxa arterial de Barcelona, de 1962, com a pla de comunicacions elaborat per l’Estat que fa possible la construcció de les autopistes radials amb centre a Barcelona que s’obren cap a l’àrea metropolitana: els eixos del Vallès, del Llobregat i del Maresme reben els primers trams d’autopista –uns 15 km–, que després seran perllongats en el sistema actual.

7.19, 7.20
El desplegament d’infraestructures s’orientava principalment als cotxes, mentre que el transport públic hi era ineficient. L’any 1971, els tranvïes van ser substituïts per autobusos.
No es tracta ara d’encetar una discussió a favor o en contra de les autopistes, sinó de tenir en compte que el seu impacte urbà i regional hauria estat molt diferent si el seu traçat i la seva construcció haguessin respost a una decisió més integral i complexa. D’antuvi, s’ha dit que l’explotació del peatge és el que defineix el seu traçat, però en realitat no s’hauria de confondre la rendibilitat d’una inversió amb la seva comptabilitat interna a curt termini.

Perquè aquesta xarxa arterial d’autopistes connecta directament amb el sistema de grans carrers de Barcelona –la Meridiana, la Diagonal, la Gran Via–, sense que hi hagi cap mediació o articulació entre aquest nou sistema potent de mobilitat i els eixos urbans tradicionals, de manera que aquests eixos s’han convertit, durant dècades, en les línies de *by-pass* (“pas a través”) de la ciutat. Es pot dir que aquesta brutalitat ha modificat substancialment el sistema d’usos i relacions entre la Barcelona central i la suburbana. I fins i tot es podria dir que el fet que no s’executessin aquelles mediacions ha fet irrenunciable la construcció dels cinturons de ronda –la ronda Litoral i el Segon Cinturó– com a única possibilitat de redistribució de la gran capacitat de trànsit de les autopistes radials avui.

En qualsevol cas, aquest model inicial serà refermat als anys setanta amb el Tercer Cinturó, la resta de les autopistes i els túNELS de Vallvidrera –l’execució dels quals resta paralitzada durant vint anys per la seva inviabilitat financera. Per la seva banda, la ciutat construeix el Primer Cinturó, que queda interromput al Guinardó per la dificultat de les expropiacions en aquest punt.

Novament, doncs, les autopistes en conjunt són elements que, tot cercant la seva lògica interna, no tenen en compte l’efecte colonitzador que potencien en el sòl immediat i també en els espais no tan propers. Així, observem com es revalorà una gran quantitat de sòl amb la proliferació de moltes urbanitzacions de “segona residència” a l’àmplia àrea metropolitana de Barcelona, les plusvàlues de la qual són apropiades per la propietat del sòl, molt sovint sense cap inversió en un mínim servei local.28

Des del nivell d’una possible àrea metropolitana, es pretenderà racionalitzar aquesta situació els anys seixanta, com veurem més endavant. Alhora, en aquest mateix període, amb un impacte considerable sobre el sòl industrial, s’amplia el port cap a ponent i els terrenys del Port Franc es reconverteixen en el polígon industrial de la Zona Franca, que passa a convertir-se en l’àrea productiva més important del país.

A la ciutat, l’expansió constant del metro i el Pla d’enllaços ferroviaris estableixen unes primeres estratègies de reestructuració, encara febles en la seva actuació efectiva.

7.c Les formes urbanes del suburbi residencial: creixement suburbà, urbanització marginal i polígons residencials

7.21
Identificació dels tipus residencials als suburbis de Barcelona: barris, teixit suburbà i àrees autoconstruïdes.

7.22, 7.23
Carrer d’un barri suburbà i vista de Cornellà.

7.24, 7.25
Vistes del barri de Roquetes.

7.26
VII.6 La perifèria residencial

A la ciutat contemporània, la perifèria urbana són les formes residencials incompletes: per manca de serveis, de centralitat i/o de simbolisme i imatge. El gran creixement de les ciutats al segle xix es va produir tenint com a gran protagonista la residència. Els seus problemes i dificultats disten, en general, de l’amuntegament i la insalubritat que han caracteritzat la ciutat al segle xx; tanmateix, ofereixen un espectre que convé analitzar amb detall si es vol fer una àmplia requalificació de la ciutat existent. Mereixen un capítol a part les formes de residència provisional, més relacionades amb formes d’urbanització precàries, com s’ha explicat a propòsit de les barraques i d’altres formes transitòries.

En aquesta òptica, les ciutats europees del migdia plantegen una singularitat que convé tenir en compte: la seva estructura urbana està molt articulada a partir del centre tradicional i el seu desenvolupament residencial es planteja amb patrons molt específics, cosa que admet fer-ne una lectura bastant directa.

A Barcelona, diverses formes de perifèria coexisteixen al llarg del segle xx, que varien en importància segons la conjuntura urbanística i el desenvolupament del sector immobiliari. Cal destacar-ne, almenys, tres tipus radicalment diferents:

a) Els barris d’expansió suburbana. Són el resultat de l’ordenació de finques seguint un traçat rectilini de carrers estrets i petites places que possibiliten una edificació d’entre dos i sis habitatges, en parcel·les estretes i d’edificació simple. És un sistema molt estès com a forma de residència proletària al final del segle xix i que es perllonga fins als anys setanta. Originàriament, la casa és compartida pel propietari i la resta dels habitatges són de lloguer. Consisteix en una generalització massiva del procés d’extensió suburbana que es presenta al segle xix. Es tracta d’un sistema molt econòmic de desenvolupament urbà, que es produeix a partir d’unes unitats productives de petita dimensió, que es realitzen a través de l’autopromoció i d’empreses constructores gairebé familiars.

b) Els barris d’urbanització marginal o d’autoconstrucció. Són aquells en què l’habitatge es produeix en lots de sòl parcel·lat, al marge de la legalitat urbanística i sense la previsió dels serveis d’urbanització. L’habitatge sol ser autoconstruït i es produeix per fases, a mesura que va augmentant la capacitat econòmica de la família.

---


30 Vegeu J. Busquets, La urbanización marginal (Barcelona: Laboratori d’Urbanisme, UPC, 1999).
El procés és compartit en molts països de creixement ràpid\footnote{Aquest procés rep diferents noms en els diversos països de l’àrea mediterrània, però les seves característiques són comunes a tots ells: \textit{abusivi} a Itàlia; \textit{clandestinos} a Portugal; \textit{gecekondu} a Grècia, etc. Es pot trobar una descripció resumida del procés a LUB, “Teoría y experiencia de la urbanización marginal”, dins de: D. Lewis, \textit{El crecimiento de las ciudades} (Barcelona, 1972).} i la tònica comuna de tots ells és, d’una banda, la dificultat que es crea a les famílies que han de seguir aquest patró residencial i, de l’altra, el fet que acaben essent barris estables de la ciutat, i aquestes dues condicions s’han d’analitzar amb profunditat, defugint les fàcils interpretacions que s’han fet d’aquest procés, que al·ludeixen a un fenomen passatger o bé enalteixen la flexibilitat de l’habitatge, sense atendre la sobreexplotació a què són sotmesos els seus usuaris.

\textit{c) Els polígons d’habitatge massiu.} Són grups d’habitacions construïts de forma unitària i ordenats en blocs lineals i/o torres en altura, que responen a un tipus d’edificació repetitiva i molt homogènia, realitzada per un promotor privat o públic, en el marc dels programes de subvenció d’habitatge popular. Configuren una imatge estereotipada de la perifèria moderna de les nostres ciutats.

La implantació de les tres formes principals de perifèria a l’àrea de Barcelona es podria resumir de la manera següent:

\begin{itemize}
  \item **Els barris suburbans**
  \begin{itemize}
    \item \textit{a) Les trames suburbanes densificades.} Són teixits que corresponen majoritàriament als processos de creixement suburbà de mitjan segle XIX o primeres dècades del segle XX.
    \end{itemize}
\end{itemize}

Els elevats índexs actuals de sostre residencial d’aquestes trames són el resultat dels forts processos de densificació originats arran del desenvolupament del sector immobiliari com a conseqüència de la transformació industrial de Catalunya. Actualment assoleixen densitats de 150 habitatges per hectàrea.

La majoria corresponen a nuclis formats originalment sobre una estructura tipològica basada en el model de la “casa artesana” (petits edificis en una parcel·la estreta, amb un taller o comerç a la planta baixa i l’habitadge a la planta pis), que progressivament va experimentant un procés intens de transformació. La forma de tenència de l’habitatge és majoritàriament de lloguer i tendeix a incrementar-se amb l’antiguitat de l’edificació.
Un dels nivells d’homogeneïtat més significatius d’aquests teixits és la pauta estructural dels seus traçats, en què la forma i les dimensions de l’espai públic s’ajusten invariablement a l’ús i a la imatge de la ciutat suburbana del segle xix. En són exemples clars els barris de Gràcia i del Poble Sec.

Concretament, els tipus d’espais urbans són dos: els carrers de secció reduïda, d’entre 6 i 12 m, amb places de petites dimensions, definides pel viari de la trama. La quantitat d’espai públic, majoritàriament carrers, és molt elevat, amb una relació sòl públic-sòl parcel·lat d’1 a 3.

Com a conseqüència de les altes densitats i de la posició urbana d’aquestes trames, l’ús de l’espai públic és una variable diferencial que les caracteritza, i s’hi evidencien forts conflictes de trànsit i problemes d’aparcament. Un segon deficit rellevant es refereix, en general, a la falta d’espais lliures, ja que les places, atesa la seva capacitat d’ús i la seva dimensió limitada, no resolen satisfactoriament les necessitats de la població resident. En general, es pot afirmar que el valor ambiental i urbanístic de l’espai públic és acceptable i interessant, si bé els problemes poden variar substancialment en funció dels nivells de densificació que s’assoleixen.

\[b) \textbf{Trames suburbanes no densificades.}\] Aquest grup es caracteritza per uns índexs més baixos de densitat i de sostre residencial, que se situen generalment per sota dels 80 habitatges per hectàrea. La seva formació és coetània a les trames del primer grup, de manera que les seves característiques morfològiques originals són molt semblants. En general, corresponen a sectors urbans més perifèrics que no van acusar tan fortament les pressions generades per l’expansió del mercat immobiliari al final del segle xix i principis del xx. Per aquest motiu, les seves estructures actuals mantenen encara gran part de l’edificació original, basada en la petita casa unifamiliar entre mitgeres. Pel que fa als processos de transformació, a partir dels anys seixanta són objecte d’una especulació immobiliària molt forta i molt greu, que comporta una dinàmica substitutòria accelerada en determinats sectors o eixos viaris importants del teixit.

A diferència de les trames denses, en què l’impacte de les substitucions modernes tendeix a fondre’s amb les edificacions antigues de grans dimensions, que no superen la planta baixa i els dos pisos, el contrast de les edificacions noves de gran altura hi té un significat conflictiu i comporta la ruptura de les relacions morfològiques essencials.

El repertori tipològic és menys variat que en les trames denses, ja que hi predominen les edificacions de tipus unifamiliar o bifamiliar. Són dominants en alguns sectors de Sant Andreu o del Camp de l’Arpa, per exemple. La tinença en forma de propietat i lloguer de l’habitatge antic està més repartida que a les trames denses, si bé predomina la propietat quan la casa és més petita. Aquest mateix fet explica, entre d’altres motius, la forta incidència del mercat immobiliari dels anys seixanta i setanta, que trobava menys resistència a la substitució dels antics edificis per edificacions més grans de pisos en venda.
7.d Barris d'urbanització marginal a la comarca de Barcelona

7.28 Barris d'urbanització marginal i els seus nivells d'accessibilitat.

7.29 Diferents tipologies d'habitatge.

7.30, 7.31 Els barris de Vallbona i Singuerlín, amb la seva difícil situació topogràfica.
La forma i les característiques de l’espai públic són molt semblants a les de les trames denses, ja que originalment van seguir processos de planificació que utilitzaven uns criteris i uns instruments similars. Els nivells d’urbanització també hi són bastant satisfactoris. La diferència respecte de les trames denses radica essencialment en la menor càrrega d’ús de l’espai públic perquè la densitat poblacional és més baixa. Els problemes de trànsit i d’aparcament són menys importants, i permeten solucions superficials més distribuïdes sobre el viari existent.

Els barris d’urbanització marginal

La situació d’il·legalitat urbanística, la precarietat dels nivells d’urbanització i les males condicions d’habitabilitat perfilen els problemes prioritaris per a qualsevol política d’intervenció i de millora d’aquests barris. Per identificar-ne les situacions tipus, es determinen dues grans famílies de barris:

a) Aquells que han mantingut un procés de consolidació i que presenten una dinàmica suficient i iniciativa local per afrontar la millora.

b) Aquells que han passat per períodes de congelació i que estan deteriorats i presenten alts nivells d’abandó.

De la dinàmica constructiva del primer grup de barris, en resulta una edificació més contínua, formant àrees compactes, mentre que la segona presenta, en general, una organització edificatòria més dispersa, que es tradueix en més dificultats per fixar els criteris d’ordenació i de millora de l’espai urbà.

Malgrat tot, són característiques comunes d’aquests barris l’alt percentatge de vialitat, el mal estat d’urbanització i els processos desordenats d’ocupació del sòl, que dificulten bastant aconseguir nous espais verds i per a equipaments que no siguin parcel·les residuals.
Els habitatges presenten una gran varietat tipològica, atès que es basen en uns models evolutius que parteixen de les característiques de la parcel·la (ocupació progressiva de la superfície de sòl i creixement de l’edificació en altura). Sovint tenen grans deficiències en els serveis i acabats, i les possibilitats de rehabilitació són majors en els barris consolidats, com és el cas de Sant Josep, on prop del 90 % dels habitatges poden ser objecte d’obres de millora, mentre que als barris congelats durant molts anys, com Torre Baró, el percentatge d’habitatges que es poden rehabilitar no arriba al 70 %.

El tipus de tinença no presenta grans problemes de gestió ja que la majoria, malgrat ser il·legals, són de “propietat” (prop del 70 %). Certament, existeixen algunes situacions de tinença francament confusa i conflictiva, que a vegades dificulten la regularització d’algunes parcel·les.

**Els polígons d’habitatge massiu**

Se’n poden detectar fins a cinc grups ben diferenciats, que corresponen a períodes històrics consecutius:32

a) **El grup d’habitatges de la postguerra.** Inclou els polígons construïts entre els anys 1945 i 1954 i els grups de “cases barates” dels anys vint, que són el primer exemple d’habitatge públic a l’Estat espanyol. Són polígons de promoció pública, la iniciativa dels quals correspon als ajuntaments o a l’entitat estatal “Obra Sindical del Hogar”, constituïda expressament per a aquest fi.

Se situen en llocs molt allunyats i marginals, però que avui han quedat integrats a la ciutat com a conseqüència de creixements posteriors. Són polígons de dimensions petites: la seva superfície gairebé mai no arriba a les 10 ha i el nombre d’habitatges per promoció no supera el miler.

Es tracta de les primeres operacions d’habitatge públic i, per tant, convé assenyalar que tenen un caràcter experimental. La manca de normativa i d’antecedents es tradueix en la cerca de diverses possibilitats. Això n’explica la varietat tipològica: des d’habitatges unifamiliars, passant per la tradicional casa entre mitgeres, fins als primers blocs d’habitatge plurifamiliar aïllat, utilitzant sistemes molt diversos d’agregació dels habitatges. Aquests són relativament petits (de menys de 40 m² útils) i pateixen tots els problemes derivats de la baixa qualitat tècnica de la construcció característica del moment.

b) Els polígons d’extensió residencial. Són els construïts a Barcelona a la segona meitat dels anys cinquanta, la promoció dels quals és coordinada a través dels programes del Plan de Urgencia Social de 1957. El promotor principal del període és la Comissió d’Urbanisme de Barcelona i Altres Municipis, creada el 1953 per gestionar el pla comarcal.

Les operacions es plantegen amb un alt contingut urbà, en posició de continuïtat i d’extensió residencial de Barcelona. Comporten la urbanització i la revaloració de grans sectors urbans fins llavors buits. Es tracta, doncs, de polígons que avui es troben ben integrats a la ciutat. Són de dimensió mitjana –d’entre 10 i 30 ha– i suposen la promoció d’un nombre elevat d’habitatges, normalment més de 1.000.

L’ordenació de l’edificació es basa en els vials. Els tipus edificatoris acusen fortament la influència de la casa tradicional entre mitgeres de l’Eixample de Cerdà. També s’utilitzen els blocs en greca i les torres en altura en el grup de les Vivendes del Congrés, els blocs de cases en dúplex al polígon del Montbau o la combinació de cases en filera i blocs lineals al polígon del Besòs.

A la qualitat més alta de la construcció, s’hi afegixe l’augment de les dimensions dels habitatges, que ara tenen entre 60 i 75 m² útils, una superfície que a partir de llavors esdevindrà típica en els blocs de cases.

c) Els primers polígons metropolitan. Són promocionats per l’“Obra Sindical del Hogar” i construïts a Barcelona als anys seixanta, juntament amb altres polígons d’iniciativa privada que segueixen el mateix model d’intervenció.

Aquestes intervencions es localitzen a redós dels nuclis urbans històrics de l’àmbit comarcal de Barcelona, en una posició que podem denominar “dual”: el polígon de Sant Ildefons respecte a Cornellà, el polígon de Can Serra respecte a l’Hospitalet, la Unitat Veïnal d’Absorció (UVA) de Sant Cosme respecte al Prat de Llobregat, etc. D’aquesta manera, l’entitat promotora pot suplir els equipaments i els serveis del polígon pels del nucli de la població. Aquest déficit serà especialment important durant la primera etapa de vida dels polígons i després disminuirà de forma progressiva.

Es tracta de polígons grans –d’entre 20 i 25 ha–, amb un nombre elevat d’habitatges –més de 2.000. La majoria dels problemes que presenten aquests polígons es deriven de la baixa qualitat tècnica dels projectes i de la inconsistència de l’ordenació. L’altíssim percentatge de sòl buit d’ús indeterminat, les proporions inadequades i la seva escassa referència urbana ocasionen grans problemes de manteniment i en les intervencions de millora de la urbanització.
Els tipus edificatoris predominants són el bloc lineal aïllat de 4 o 5 plantes i el de 7 o 8 plantes, juntament amb la torre d’11 plantes o més, amb un índex bastant alt d’habitatges per casa, que contrasta amb la baixa densitat global. La qualitat general de la construcció és baixa.

L’habitatge, que té una superfície prototípica d’uns 60 m² útils, consolida determinades característiques distributives i funcionals (la relació entre la sala d’estar i la cuina o entre els dormitoris i el bany, etc.), amb tres habitacions.

d) **Els polígons especulatius.** Inclouen majoritàriament iniciatives de construcció de grups d’habitatges per part d’immobiliàries privades i d’organismes semipúblics, com ara caixes d’estalvis, cooperatives i d’altres. Aquestes iniciatives són representatives de la puixança del sector de la construcció a la segona meitat dels seixanta i de la creació d’empreses immobiliàries capaces d’assumir la construcció de grans grups d’habitatges.

Els polígons ocupen sectors de petita superfície –menys de 15 ha–, on concentrin un gran nombre d’habitatges –entre 1.000 i 3.000–, de manera que les densitats globals superen els 150 habitatges per hectàrea i arriben als 320, en algun cas.

Les posicions territorials són aïllades i marginals, i depenen directament de les grans vies de comunicació. Aquestes localitzacions, difícil i inusuals en grups d’habitatges de petites dimensions i d’alta densitat, s’expliquen sovint per la interpretació abusiva de les intensitats i dels índexs d’edificabilitat previstos pel planejament urbanístic.

El tipus edificatori predominant és la torre en altura (normalment, de més de 12 plantes i fins a 20), amb un gran nombre d’habitatges per bloc. Són característiques les distribucions de quatre habitatges per escala en el bloc lineal, amb una sola façana per habitatge, o les de sis-vuit habitatges per escala a les torres. Tanmateix, s’observa un lloc increment de la qualitat de la construcció respecte a moltes edificacions dels polígons del grup anterior. La superfície i les característiques funcionals de l’habitatge mantenin el mateix model.

e) **Els polígons metropolitans dels anys setanta.** Corresponen a les grans operacions d’habitatges de promoció pública impulsades a principis dels anys setanta per diverses entitats d’àmbit estatal o local, com ara l’Instituto Nacional de la Vivienda, l’Instituto Nacional de Urbanización o el Patronat Municipal de la Vivenda de Barcelona.

La gran superfície de sòl que ocupen aquest tipus d’intervencions –sectors de 20 a 60 ha– és un factor que condiciona molt la seva localització i les allunya de la ciutat.
El nombre d’habitatges també és alt –sempre superior als 2.500 per promoció–, amb densitats brutes mitjanes –d'entre 120 i 150 habitatges per hectàrea– molt uniformes.

Com a conseqüència de les seves grans dimensions, els projectes van preveure la reserva de grans espais per als equipaments col·lectius, la majoria dels quals han trigat a materialitzar-se. Això ha creat forts déficits funcionals, amb repercussions importants en els sectors urbans de la vora.

El tipus edificatori que s’hi utilitza deriva directament dels grups anteriors. El bloc lineal i la torre en altura són objecte d’una forta depuració normativa i ara es presenten en unes condicions intrínseques indubtablement millors (una sola crugia, patis de ventilació més grans, millors instal·lacions, etc.); no obstant això, s’accentua la importància atorgada a l’edificació en el conjunt de l’ordenació, que esdevé cada vegada més autònoma.

El nombre d’habitatges per bloc supera els 30. L’habitatge té les mateixes característiques de grandària, distribució i equipament que els polígons dels anys seixanta.

Les diferents formes de perifèria a la ciutat

El paper de cadascun d’aquests processos en els diferents sectors de la ciutat i en relació amb el centre podria ser objecte, en si mateix, d’una àmplia discussió.

Les trames perifèriques de l’àrea metropolitana de Barcelona representen una superfície d’unes 2.500 ha, és a dir, més del doble de la superfície de l’Eixample de Barcelona. La seva descomposició interior per tipus és: unes 1.000 ha, els barris d’expansió suburbans; unes 650 ha, les àrees marginals, incloent-hi l’habitatge i les urbanitzacions precàries, i, finalment, unes 900 ha, les àrees d’habitatge massiu, generalment de gran densitat.

Si considerem aquestes tres categories en els seus termes “normals”, és a dir, abstraient-ne les dades singulars que poden convertir una àrea en molt diferent de les seves homòlogues, podem entendre el “perfil” de les necessitats de requalificació urbana” en funció dels tipus de perifèria.

En efecte, uns “perffils” diferents poden explicar els problemes més urgents o prioritaris en la rehabilitació de la perifèria.

a) L’habitatge dels barris d’expansió suburbans té un “perfil” de rehabilitació que se centra en la modernització de l’habitatge –en general, antiquat– i en les dificultats que ocasiona la forma de tinença de l’habitatge –generalment, de lloguer antic i congelat–, cosa que fa que el propietari no tingui interès per invertir en la seva millora o rehabilitació. En canvi, l’espai urbà sol presentar una bona qualitat.
b) L’habitatge dels barris marginals té un “perfil” de rehabilitació que se centra en la necessitat tant de proveir la urbanització primària, com de legalitzar el barri. Els estudis d’aquestes àrees mostren que l’edificació presenta poques situacions insalubres —un 10% del total d’habitatges, aproximadament—, i la resta poden suportar un procés de millora i ampliació relativament senzill.

D’altra banda, els drets sobre l’habitatge en general es poden adscriure a la propietat, llevat d’algunes situacions de condomini o contractes “especials”, que s’han d’estudiar amb cura en cada cas. 


En canvi, si bé la forma de tinença —normalment, d’accés diferit a la propietat— no planteja problemes a curt termini, cal veure com aquesta situació afectarà els processos de transformació, que en alguns casos s’han d’afrontar a curt termini.

D’altra banda, la forma d’ordenació general del polígon i les dimensions del barri poden condicionar definitivament el procés de requalificació urbana. No en va es tracta de la forma de perifèria projectada i, en conseqüència, cal valorar adequadament la realitat i les seves possibles modificacions a partir de les hipòtesis contingudes en el projecte.

33 Vegeu-ne l’exemple d’aplicació al barri de Sant Josep que es publica al número 82 dels CAU (Barcelona, 1982). També es pot consultar el resum “La Urbanizzazione marginale a Barcellona” del reader dirigit per A. Clementi i L. Ramírez, publicat el 1985 per F. Angeli: *Abitazioni e periferie urbane nei in via di sviluppo*.

34 Ambdós temes van plantejar grans problemes als anys setanta i vuitanta pel que fa a la rehabilitació de l’habitatge massiu. Per exemple, al barri del Besòs a Barcelona o a l’UVA de Sant Cosme al Prat. També el problema de l’aluminosi del formigó, que es va concentrar de forma intensiva en alguns polígons d’alta densitat i de construcció molt deficient.
**VII.7 L’especulació del sòl i el suburbi**

El paper del sòl i la plusvàluela de les seves rendes són claus per explicar l’existència de diferents teixits residencials i els processos urbanístics de transformació i/o substitució que s’hi observen.

La relació entre l’evolució del sector fundiari –relatiu al sòl– i el desenvolupament del sector immobiliari –relatiu a la construcció d’habitatges– és, sens dubte, un conjunt estructural variable entre regions que cal comprendre per interpretar la perifèria i fer-hi una intervenció positiva.

Les maneres diferents d’operar del sòl i de construir habitatges en cada forma de la perifèria requeriria una explicació més àmplia. En qualsevol cas, cal prestar molta atenció al joc que s’estableix en cada moment entre els subsectors del mercat del sòl i els del mercat de l’habitatge, ja que, si bé és evident que tenen una relació integrada, al seu interior s’articulen subsectors ben definits que arriben a adquirir un gran protagonisme. Només cal pensar en l’anomenat “sector informal” de l’habitatge, que a vegades s’ha volgut plantejar com a autònom quan, en realitat, es tracta d’un subsector ben definit dins l’àmbit més ampli de la construcció.

Així, per exemple, el fenomen de la urbanització marginal, tan difós en algunes regions mediterrànies, mostra les estratègies de realització de rendes de plusvàluela del sòl en relació amb l’estatut jurídic del sòl urbà més general.

En el cas de l’àrea metropolitana de Barcelona, es demostra que als anys seixanta els barris d’urbanització marginal són aprofitats pels propietaris del sòl per vendre a bon preu un sòl “marginal” no edificable. Però, alhora, a mitjà termini, la existència mateixa del barri marginal permet realitzar-hi un pla urbanístic per “reconeixer-ne la realitat” que sempre acaba incorporant nou sòl vacant i, en definitiva, atribuint una nova plusvàluela al sòl expectant que hi ha al costat del barri, que molt sovint és propietat de qui va iniciar el procés marginal.

---

55 És l’actitud que s’observa normalment en l’obra de l’arquitecte anglès John Turner, per exemple, a *Freedom to build* (Nova York: Macmillan, 1972) i *Housing by people* (Londres: Marion Boyars, 1976), que si bé té l’interès d’haver reclamat l’atenció sobre el tema de l’infrahabitatge en els països de creixement ràpid i pocs recursos, tendeix a plantejar una condició alternativa o autònoma, que no es correspon amb el rol real del sector informal en aquells països.

56 Així, per exemple, el treball *La Metropoli “spontanea”: il caso di Roma* sobre la capital d’Itàlia evidencia tant l’amplitud del fenomen com la varietat de formes de la perifèria. Aquesta situació fa pensar en la necessitat d’introduir accepcions més específiques que puguin separar l’*abusivismo* de l’habitatge imprescindible de l’*abusivismo* merament especulatiu, o de l’*abusivismo* referit exclusivament al procediment de legalització però que no conté cap més aprofitament que l’establert legalment.

Probablement, la discussió d’aquestes temes, que aquí només s’apunten, portaria a fixar-se en el sòl vacant intersticial o perifèric de les nostres ciutats\(^{38}\), on es donen processos que es van iniciar com a provisionals i acaben consolidant un sistema d’ocupació molt ben definit.

**L’habitatge perifèric i les polítiques d’habitatge**

D’altra banda, l’estudi de la perifèria obliga a pensar novament en les polítiques d’habitatge que han emparat la seva execució o que hi ha intervingut.\(^{39}\)

És cert que darrere de cada política hi ha molt sovint una imatge de projecte bastant precisa, principalment en les dels anys seixanta, inspirades per les idees i els eslogans del Moviment Modern. S’ha assenyalat la potència d’aquest moviment en traslladar-se els seus principis en llei i en adoptar la política d’habitatge massiu els seus models residencials, per bé que aquesta va ser potser també la seva feblesa.

Les anàlisis sobre les condicions mínimes de l’habitatge i els models tipològics que hi aporta l’arquitectura moderna són incontestables; tanmateix, la seva traducció directa en programes i lleis d’habitatge fou, si més no, poc meditada i encara està servint d’excusa en programes “durs” d’habitatge de molts països. Les dificultats d’aquelles polítics tan centralitzades van quedar neutralitzades per l’optimisme d’una època i per la voluntat d’un sector immobiliari que articulava així la seva gran expansió. Tanmateix, aquí hi ha la clau directa de molts

\(^{38}\) Aquest tema va ser objecte de desenvolupament al món anglosaxó al final dels anys setanta, sota la denominació de *derelict land* i va obrir les portes a projectes d’*infill* de més envergadura.

dels problemes de la perifèria actual en els sectors que han donat suport a operacions d’habitatge massiu i, també indirectament, en el desenvolupament d’altres sectors perifèrics que es van anar produint simultàniament, en la mesura que la rigansa d’aquelles polítiques centrals no els donava respostes.

En aquest sentit, és important tenir presents algunes de les dificultats innates de les polítiques centrals, que també s’evidencien en algunes polítiques de rehabilitació dels anys setanta i vuitanta, que es troben amb el bloqueig administratiu i jurídic de la complexitat urbana existent, tan difícil d’avaluar a nivell central. Aquestes experiències recents, entre les quals hi ha el cas espanyol amb les lleis de subsidi econòmic a la rehabilitació, estan motivant fins i tot el desenvolupament d’empreses o d’òrgans de gestió específics per cobrir aquestes finalitats. En qualsevol cas, són situacions que convé avaluar amb detall per veure fins a quin punt en aquestes matèries cal fer, al costat d’una anàlisi i d’una avaluació “centrals”, un desenvolupament més obert, que pot ser “local”. Aquí es podria avançar també la discussió entre les polítiques genèriques i els programes específics.

També s’ha de comentar el tema d’algunes polítiques no espacials que tenen un gran impacte en la dinàmica de la perifèria. És una reflexió que transcendeix el text, però és evident que, en alguns països com el nostre, el sòl i l’habitatge són estructuralment el refugi de gran part de l’estalvi i de transaccions econòmiques no gaire transparents. Per tant, accions aparentment no urbanístiques –sobre els impostos, per exemple– alteren substancialment aquells mercats i estableixen demandes puntuals de naturalesa i ritme molt diferents, que afecten el comportament dels agents fundiaris i immobiliaris, i s’han de tenir en compte.

40 Seria interessant fer una avaluació seria dels programes francesos, com el Banlieu 87, pel seu esforç per requalificar els “grandes ensembles”, i de programes més complexos, com el desenvolupament A.N.A.H., amb la participació conjunta dels sectors central i local.
7.e La rehabilitació de la perifèria residencial

7.47
Diferents processos de rehabilitació atenent “necessitats” específiques.

7.48, 7.49, 7.50
Els diferents teixits de la perifèria urbana residencial.

7.51
Habitatges suburban habitats.

7.52
El desenvolupament de Sant Josep.

7.53
Disposició d’espais oberts. El barri de Valldaura a Nou Barris.
VII.8 La transformació de l’Eixample i del pla suburbà

El projecte de Cerdà per a l’Eixample de Barcelona va ser objecte, de bon principi, d’una sèrie de modificacions importants: com ja hem avançat, les propostes de regulació de l’edificació (ordenança) i de reparcel·lació econòmica es van deixar explícitament a banda en la seva aprovació. El projecte va haver de confiar en la força del seu traçat i en l’impuls personal de Cerdà als primers anys de la seva implantació.

En aquest procés, les illes, que inicialment presenten una ordenació oberta, passen a ser de bloc tancat amb el pati interior edificat, en comptes de mantenir-se com a jardí, segons la idea de Cerdà. La intensitat de l’edificació creix en altura i en profunditat amb els canvis d’ordenança. També es transformen algunes de les reserves d’equipament i parcs del projecte.41

Tanmateix, l’Eixample actual encara és una peça emblemàtica de la ciutat. El rigor del seu ordre geomètric ha permès la producció d’una peça urbana en què ha estat possible instal·lar-hi una gran varietat d’usos urbans, amb una flexibilitat arquitectònica admirable: l’Eixample és un laboratori d’arquitectures encara obert, on es confronta una gran diversitat d’estils i corrents; això sí, sempre dintre de les coordenades generals d’alineació i de rasant establertes gairebé des del principi. A més, l’adaptabilitat morfològica de l’illa quadrada amb xamfrans es mostra molt potent si atenem la quantitat de solucions diverses en la subdivisió del parcel·lari, en l’ús dels passatges que travessen les illes, etc.

L’Eixample central actual és, en extensió, la meitat del que va projectar Cerdà; no obstant això, la quantitat d’edificació i d’activitat que acull pot augmentar. Fins i tot es podria afirmar, no sense polèmica, que a la Barcelona central subsisteixen dues entitats: el projecte de Cerdà, amb els seus criteris innovadors, i l’Eixample, una realitat que és fruit de les contradiccions socials i econòmiques del seu desenvolupament. Així, podríem entendre millor la força i l’interès d’ambdues entitats. Però vegem com és avui l’Eixample.

Té unes 880 ha de superfície, és a dir, unes 550 illes, i uns 125 km de carrers; grossos modes, es pot estimar que acull una població residencial d’uns 350.000 habitants i uns 300.000 llocs de treball. Un altre indicador de l’ús i l’activitat –i també de l’estructura– és el trànsit: prop de 600.000 vehicles circulen cada dia per aquesta àrea. Cal ressaltar, doncs, la dimensió important d’aquest centre i la forta presència simultània de residències i llocs de treball.42

7.59
Evolució de les ordenances d’edificació de l’Eixample. La densificació especulativa va incrementar els nivells dels edificis i va fomentar una transformació excessiva.

7.f Ocupació i densificació de l’Eixample
Aquestes magnituds tenen unes dinàmiques diferents; així, mentre la població es redueix lleugerament i, a més, s’envelleix, les activitats no residencials hi han crescut molt i en una proporció superior que el trànsit. L’estoc físic —els edificis on es desenvolupen aquestes activitats— també ha crescut, si bé a ritme menor que el residencial. Cal assenyalar, per la seva importància, que als darrers vint anys les places d’aparcament obert al públic a l’Eixample han passat de 20.000 a 50.000.

D’altra banda, l’activitat comercial a l’Eixample és molt elevada. L’anàlisi del cens de radicació dóna una mitjana de 300 m² per establiment —cal tenir en compte la reducció habitual de la informació fiscal. Aquesta mesura presenta una gran dispersió: per exemple, més del 10 % de les activitats es desenvolupen en locals de més als 1.000 m². El nombre de locals comercials comptabilitzats en una mostra de 20 illes és de 40 establiments per illa, amb una oscil·lació que va dels 20 als 100 locals. Ajustant les dues mesures, podem concloure que a l’Eixample hi ha de mitjana 11.500 m² d’activitat subjecta a fiscalitat per illa: és a dir, gairebé una planta i mitja, si volguéssim localitzar-la a sota dels edificis, en la franja perimetral —que representa el 75 % de l’ocupació— i deixant lliure el pati interior.

A més d’aquestes intensitats, el fort component residencial i la gran extensió superficial en relació amb la metròpoli fan d’aquesta àrea un centre especial, més complex i potser menys especialitzat que d’altres centres urbans que esdevenen espais d’activitat central gairebé exclusiva. 43

---

43 Apareix llavors la situació típica del downtown, el centre modern de les ciutats, molt actiu durant les hores d’oficina i absolutament desert durant la resta del dia i els caps de setmana. Aquest cicle descompensat provoca, a vegades, problemes socials greus i, sobretot, no es correspon amb un bon ús del centre com a patrimoni històric acumulat.
En qualsevol cas, l’enorme capacitat de transformació que se li pot atribuir encara és més gran que les transformacions exagerades que ha experimentat des de la seva implantació, ara fa 140 anys. Així i tot, podem dir que el centre de Barcelona té una estructura més favorable que d’altres centres metropolitans europeus i nord-americans, la qual cosa no nega que l’Eixample és una peça densa i que qualsevol tractament hi resulta difícil i s’haurà de controlar i matisar molt, perquè és alhora el centre metropolità i la seu de diferents barris residencials.

Les transformacions més importants de l’Eixample s’han produït amb la intensificació de la construcció privada a l’illa arran dels canvis en les ordenances d’edificació. Cal distingir bàsicament quatre períodes, que coincidixen amb les diferents ordenances:

a) Ordenances de parcel·les (1860-1890). Permeten edificar el 50 % de cada parcel·la i l’altura màxima de les edificacions és de 20 m, és a dir, igual que l’amplària de qualsevol carrer de l’Eixample.

b) Ordenança d’illa (1891-1941). Permet ocupar l’illa en un 73,6 %, amb la qual cosa la profunditat dels edificis passa a ser de 28 m. El pati s’ocupa ja fins a una altura de 4,4 m.

c) Ordenança congestiva (1942-1976). L’altura passa a ser de 24,4 m (baixos i set plantes, àtic i sobreàtic). El pati s’ocupa fins a 5,5 m, amb la possibilitat de fer el “ziggurat” per sobre d’aquell límit. Aquesta ordenança trenca l’skyline de l’Eixample i, a més, fomenta uns aixecaments funestos sobre edificis existents per tal d’arribar a la nova altura permesa, que han contribuït molt a fragmentar la imatge urbana del conjunt. Evidentment, les densitats que en resulten augmenten d’una forma dramàtica.

La història de l’Eixample és plena d’addicions i de reinterpretacions dels edificis existents, però l’experiència d’aquestes operacions havia reportat fins ara una coherència i una lectura global de l’edifici. Ara, en aquest període, també es produeixen exemples interessants amb les noves altures però, en general, una gran part de la producció
arquitectònica abandona aquesta lectura integral de l’edifici com a conjunt i passa a ser dominada per un nou skyline en què abunden els àtics, els sobreàtics i d’altres volums addicionals, que crearan un gran desordre formal.

**d) Ordenança del Pla general metropolità (1976).** Redueix l’ocupació lleugerament i l’altura torna a ser de 20,75 m; l’edificació dels patis es reconduïx a 4,5 m’altura.

Malauradament, el període de rebliment de l’Eixample es produeix a l’època del desenvolupisme, amb l’ordenança més congestiva (v. apartat anterior).

Malgrat les dificultats que ocasiona aquesta transformació abusiva, segons els resultats de l’estudi esmentat l’Eixample manté molts dels seus atributs. Tanmateix, el diagnòstic actual inclouria, a banda dels elements ja esmentats a propòsit de la transformació provocada pels canvis d’ordenança, els aspectes següents, que és necessari atendre per canalitzar la seva rehabilitació i millora:

1. **La forma general té una gran consistència urbana.** Convé entendre urbanísticament l’àrea de l’Eixample com una entitat unitària per tal de reforçar-ne l’estructura i la imatge: el ritme successiu de carrers i cantonades, la continuïtat visual del camp edificat, són elements que configuren la seva forma general i que s’han d’entendre com a dominants en el seu tractament.

2. **L’organització dels carrers** ha resultat la part més fixa en l’execució del projecte. Hi conviuen dos ordres clarament perceptibles: el dels 105 carrers de 20 m d’amplada, amb els seus passatges interns, que estableixen l’ordre bàsic del traçat, i els carrers més amples, que estableixen les connexions entre els districtes.

3. **En l’ús superficial dels carrers,** la intensitat d’ús és un element preocupant. L’Eixample és recorregut per 1 de cada 5 dels viatges que es fan a l’àrea metropolitana, amb una població equivalent a una vuitena part, i gairebé per 1.000.000 de desplaçaments dels 5.000.000 totals). Cal tenir en compte que més de la meitat d’aquests desplaçaments a l’àrea de Barcelona es fan a peu.

Els residents del sector central fan diàriament, per motius d’estudi, 300.000 desplaçaments amb transport públic (100.000 per l’Eixample) i 100.000 amb cotxe (25.000 per l’Eixample).

D’altres activitats econòmiques també atreuen viatges per aquesta àrea central. Així, a l’Eixample hi vénen diàriament 500.000 persones per motius de treball i 150.000 específicament a comprar. És clar que més de la meitat d’aquests desplaçaments provenen de l’Eixample mateix. Hi ha un gran nombre de persones –aproximadament, el 20 % dels viatges– que, sense tenir res a veure amb la ciutat de Barcelona, simplement la travessen per l’Eixample.

L’ús de la malla viària per part dels automòbils és desigual segons les zones o els carrers de l’Eixample i segons la direccionalitat. Les relacions horitzontals (mesurades en desplaçaments motoritzats) són d’uns 300.000 cotxes al dia, mentre que, en sentit vertical, el trànsit de tots els carrers sumats quasi és el doble de la xifra anterior –540.000 vehicles. És clar que, en sentit vertical, en aquesta àrea central el nombre de carrers verticals dobla els horitzontals, mentre que la seva longitud mitjana és aproximadament la meitat.
7.65
Distribució d’aparcaments a l’Eixample.

7.66
L’Eixample com un punt d’inflexió de diferents fluxos centrals.

7.67, 7.68
Verificació dels carrers ortogonals i dels principals eixos de l’Eixample avui.
4. **L'aparcament** hi és intens, com correspon a una gran àrea central. Gairebé la meitat de les illes (el 40%) tenen aparcament d’accés públic.

Els aparcaments subterrans a sota de les vies públiques, que es van començar a construir a finals dels anys seixanta, representen, en conjunt, més de 2 km de carrers i un sostre construït equivalent al sòl ocupat per deu illes de l'Eixample o al sostre construït de dues.

5. **El transport públic** li confereix l’accessibilitat més gran. L’Eixample, tant a la superfície com al subsòl, és la zona de la ciutat amb més oferta de transport públic. A la superfície, hi ha cinquanta línies d’autobús que pràcticament coincideixen amb els eixos més importants de trànsit privat. Les trajectòries de les línies tenen molt a veure amb les continuïtats establertes entre els carrers de l’Eixample i els dels barris que l’envolten.

El subsòl és ocupat pels ferrocarrils, tant per aquells que travessen Barcelona, amb estacions de pas a Sants i al Passeig de Gràcia, com pel tren que va a Sarrià i a Sabadell o la xarxa metropolitana. A l'Eixample o als seus límits, hi ha uns 10 km de tren i uns 15 km de ferrocarril metropolità.
7.70, 7.71
Vistes aèries dels anys trenta i d’avui.

7.72
Les seves infraestructures subterrànies li donen una gran centralitat.

7.73
Als anys vuitanta, la majoria de les línies de metro passaven per l’Eixample.
El conjunt de les línies presenten un nivell alt d’encreuaments i de concentració a la plaça de Catalunya; les dues travessies ferroviàries de la ciutat pel carrer d’Aragó i per les rondes, realitzades als anys vint i als anys setanta, respectivament, han convertit la primitiva terminal de la plaça de Catalunya per als trens de Sabadell als anys vint en una nova travessia de funcionalitat complexa. El metropolità també està constituït per dues travessies longitudinals de Barcelona, amb els extrems a la Sagrera i a Sants.

Un balanç sobre l’ocupació del subsòl dels carrers i de les avingudes de l’Eixample palesa la necessitat de fer una distribució conjunta dels diferents serveis urbans i ens permet entendre les possibilitats de racionització de l’Eixample en el futur. Avui es pot reconèixer la relativa independència de cada servei urbà (aigua, gas, etc.) respecte dels altres, cosa que planteja desajustos funcionals importants.

6. Les activitats de l’Eixample. Una interpretació conjunta del contingut actual de les illes de l’Eixample ofereix una nova imatge sobre els aspectes continus i més distribuïts del centre de Barcelona: en destaca la gran varietat d’activitats que s’hi desenvolupen. S’hi aprecia també un fort equilibri entre la residència i el terciari, en termes absoluts.

7. La distribució dels equipaments i dels espais lliures. L’Eixample se’ns presenta com un conjunt central de la ciutat molt densificat i amb pocs espais buits per als serveis i els equipaments, per bé que sabem que li correspon una situació d’ús molt intensa.
És sabut que la proposta de Cerdà s’estructurava precisament a partir d’illes dedicades a equipaments, que es distribuïen d’una manera ésòtropa; avui, aquest model no és aplicable en si, però en la posició dels nous equipaments cal cercar l’oportunitat d’introduir un model d’estructura complementària. Així mateix, la idea de subcentre en funció dels equipaments sembla clara a l'Eixample i fins els seus barris s’hi identifiquen, principalment des dels mercats. S’obté així una estructura d’eixos o raïms que tenen com a centre aquests equipaments.

8. La reserva dels patis de les illes. El Pla metropolità ja va reservar alguns patis o fragments d’illes per a usos col·lectius. D’altra banda, dels sistemes parcel·laris existents avui a l’Eixample es poden extreure el patró i la forma més adequats per recuperar els patis interiors d’illa. Una modificació de l’ordenança assegura la seva conversió en espais verds o en jardins locals, com veurem més endavant.

9. L’especificitat del centre de Barcelona. Cal potenciar un reconeixement específic de l’Eixample. Les seves grans dimensions i el seu procés de formació, la riquesa de les seves invariants, la seva naturalesa complexa però forta i la seva capacitat d’ús residencial són característiques que el fan singular entre els centres moderns i fonamental en l’àrea de Barcelona.

La densificació dels teixits suburbans
Els desenvolupaments al pla suburbà del Barcelonès que hem descrit han seguit patrons de densificació no gaire diferents dels de l’Eixample central. Tanmateix, la seva estructura urbana –la forma dels seus carrers i places— feia més difícil aquella intensificació explosiva.

No obstant això, es poden detectar una sèrie d’instruments o actuacions específics a partir dels quals s’ha produït aquella transformació, malauradament gairebé sempre de manera congestiva o abusiva. S’hi constaten els instruments següents:

a) L’esventramento o rebentament. És un instrument de planificació tradicional en la reforma de la ciutat i s’ha aplicat amb fortuna molt diversa a causa de les diferents actituds amb relació al disseny de la intervenció: des del carrer Princesa-Ferran, passant per la Via Laietana –que ja hem comentat– fins al Primer Cinturó sobre el barri del Putxet.

Un punt central d’aquesta solució és la franja de sòl lateral afectada. Una definició massa àmplia permet sospitar d’una estratègia de remodelació extensiva del sòl, sempre molt discutible i allunyada de la justificació viària (és el cas, per exemple, del projecte de l’avinguda de García Morato al Raval). D’altra banda, una definició mínima i mecànica centrada únicament en el sòl viari implicat deixaria sense resoldre l’entrega dels marges sobre els teixits laterals, pel que fa als rasants, a la forma pròpia del vial o als parcel·laris conflictius, i agreujaria, en definitiva, l’impacte de la intervenció en relació amb els teixits.

b) La reculada de la façana. Aquesta operació consisteix en la fixació d’una nova alineació en una banda del carrer o en les dues.

Persegueix gairebé sempre donar més capacitat a la via. Per això, aquests tipus d’affectacions es plantegen per a tot un carrer, i no tan sols per a algunes de les seves illes.

7.1 Tipus de projectes en la densificació suburbana

L’esventramento o rebentament

[Imatge]

La reculada de la façana.

[Imatge]

Les extensions d’alta densitat.

[Imatge]

Els recintes.

[Imatge]

7.75, 7.76
El Primer Cinturó de Ronda discorrent a través del Putxet a Gràcia.

7.77, 7.78
El carrer Gran de Sant Andreu: substitució i retirada d’edificis.

7.79, 7.80
L’àrea al voltant del Turó Park n’és un exemple.

7.81, 7.82
Comparació de Pedralbes i Les Corts en forma d’un collage de recintes amb diferents funcions.
Aquesta mesura no resulta eficaç fins que es consuma íntegrament. La dificultat real radica en la necessitat de substituir totes i cadascuna de les edificacions. Aquest procés no es realitza imperativament, sinó que és el resultat de les decisions individuals de cada solar afectat. Per incentivar la substitució edificatòria, la regulació del nou volum edificable és superior en altura a l’antic (simplement aplicant el mecanisme d’assignació d’altures en funció de la nova amplada del carrer). Tanmateix, l’experiència demostra que aquest mecanisme és poc efectiu per aconseguir, en un temps prudencial, les finalitats que persegueix, perquè les situacions transitòries s’eternitzen, el carrer es converteix en una seqüència de mitgeres i el problema d’origen continua sense resoldre’s (és el cas, per exemple, de la Travessera de Gràcia).

Aquest és un dels instruments més tòpics que s’han assajat a Barcelona per afrontar l’increment modern de la demanda circulatòria a les extensíssimes àrees de la primera perifèria. Tanmateix, mai no ha portat associat un mecanisme de gestió urbanística que assegurés la transformació d’aquelles parcel·les que amb més inèrcia. Altrament, es converteix en un procés especulatiu, ja que la major intensitat edificatòria no reporta el resultat general que se n’espera.

c) Les extensions d’alta densitat. El fenomen modern de la intensificació sistemàtica de la primera perifèria de Barcelona incorpora un instrument de planificació nou i específic. Es tracta de l’extensió bàsicament residencial que ocupa noves àrees intersticials fins llavors no transformades, “buides”. Quan es va començar a aplicar aquesta iniciativa, ja s’havien generalitzat a la ciutat les tipologies residencials denses que reclamaven també un canvi d’escala per a les dimensions de les parcel·les, de les illes, dels carrers i de les cruïlles. Les transformacions de les tipologies residencials estaven avalades empíricament pel teixit de l’Eixample, que es va convertir, doncs, en la imatge de referència per a les extensions d’alta densitat.

Aquest nou instrument es caracteritza per la transposició d’aquests elements, tal com es coneixen a l’Eixample, fora de context a través d’un pla d’ordenació parcial que en garanteixi la definició elemental publicoprivada i la recomposició dels drets del sòl per a una edificació basada en els criteris tradicionals.

Cristal·litza en un escampall sistemàtic de múltiples operacions minúscules, per exemple a l’interstici entre la Diagonal i Les Corts amb la urbanització del Turó Park –una antiga zona esportiva–, que és potser l’única formalització ambicsiosa acabada per a un sector de residència representativa. Una característica comuna de tots els casos és l’absoluta irregularitat geomètrica de l’illa, que s’afegeix a una solució dubtosa per als patis interiors.

d) Els recintes. La construcció de la ciutat fragmentària facilita l’hégemonia de les formes pròpies de cada element. Així doncs, és rellevant la disposició de grans peces que emergeixen situades nòtidament aquí i allà i que precicen àrees de sòl amb una disposició autònoma, sense que es vegin obligades originàriament per unes pautes generals. Aquest procés d’ocupació del sòl ha estat molt cómode per a aquestes peces, però ha condicionat, en molts casos, la capacitat de crear un territori més connectat i racional. Normalment, responen a un ús monogràfic i gairebé exclusiu –una zona esportiva, un hospital, una residència especialitzada fins i tot... L’hermetisme d’aquests recintes es tradueix en la disposició d’un accés únic o d’accessos molt puntuals respecte de l’extensió del seu perímetre, que molt sovint està barrat. Se’n deriven, doncs, efectes de barrera i de “darreres” sobre totes les àrees que hi conflueixen.
7. j La transformació suburbana de Sant Andreu com a exemple

La densificació suburbana de Sant Andreu

7.83
Pla de Vicenç Martorell (1929).

7.84
Extensió i transformació urbana de Sant Andreu.

7.85
Transformació dels antics elements industrials a finals del segle xx.

7.86
Fotomapa del sector.
La transformació de les peces d’aquesta dimensió quan canvia l’ús que les havia generat resulta més complexa i no existeix la resposta immediata d’una ordenació alternativa indiscutible: el cas de l’antic camp de futbol de les Corts n’és un exemple clar.

**Algunes qüestions comunes en la transformació suburbana**

Queda clar que es tracta d’una forma de fer ciutat construïnt-la de manera fragmentària, però no espontàniament. Les ocupacions del sòl responen a projectes o a plans previs, encara que d’iniciativa i d’àmbit reduït. S’hi identifiquen comportaments anàlegs en llocs diferents i en moments cronològicament distanciats. Per tant, són operacions de projecte generalitzables i, sobretot, amb capacitat d’actualitzar-se.

En no existir cap projecte unitari o amb vocació unitària, les formes de la ciutat han anat canviant i molt sovint es pot reconèixer encara avui la superposició de models parciais. En conjunt, se’ns presenta com un substrat continu, encara que no provingui d’una opció planejada globalment a priori.

La interrelació progressiva d’aquestes operacions perifèriques ha generat conflictes entre elles i amb la ciutat central. Cal tenir present que no es tracta de processos “duals”, sinó diferenciats en els seus instruments projectuals. D’altra banda, el nivell d’imbricació i de “còpia” deixa ben clar que tots es produeixen dins dels mateixos engranatges econòmics: els passatges de l’Eixample i els xamfrans de la perifèria són exemples d’aquesta influència mútua en ambdós sentits.

De fet, l’oblit d’aquestes formes d’intervenció més parcial ha estat una de les deficiències més greus de la transformació urbana recent: una bona obertura de nous carrers hauria estat el projecte mínim bàsic per a les extensions de les nostres ciutats, per exemple. D’altra banda, la transposició estereotipada i sense sentit d’aquests instruments sectorials –com ara les reculades de les façanes per ampliar carrers als plans generals– ha sentenciat bona part del desenvolupament de les trames residencials antigues.
Els patrons de l’expansió desenvolupista i el canvi polític. L’urbanisme dels plans

VIII.1 Del Pla comarcal als plans parciais

El Pla comarcal de 1953 volia donar resposta a la nova realitat supramunicipal que la Barcelona metropolitana reclamava. La redacció del pla seguia les directrius de la Comissió Provincial de Barcelona, constituïda l’any 1945 i que facultava l’Ajuntament de Barcelona a elaborar aquest pla comarcal. El va desenvolupar l’arquitecte Josep Soteras, assistit per Pedro Bidagor.1

Les idees de zonificació estricta de les funcions i de nucleació dels barris van permetre configurar el Pla comarcal, que fou aprovat per una llei especial el 3 de desembre de 1953, i es va crear la Comissió d’Urbanisme de Barcelona per tal de gestionar-lo amb l’enginyer Vicenç Martorell com a primer gerent.

El Pla comarcal estableix un model de distribució funcional de manera que cada municipi disposa de les funcions principals com si es tractés d’unitats independents.

Amb el desenvolupament d’aquest pla, semblava que se superaven les primeres tendències organicistes que havien caracteritzat l’urbanisme de la postguerra immediata i que associaven les formes de les ciutats a les d’essers diversos, com si un problema d’aquesta complexitat es pogués reduir a una condició tan banal: Barcelona tenia forma d’arcàngel; València, de peix i, Sant Sebastià, d’ocell.2

Una altra innovació important d’aquell període fou la promulgació de la primera Ley del Suelo y de Ordenación Urbana el 12 de maig de 1956, que malgrat les dificultats d’aplicació va aportar racionalitat al desenvolupament de les ciutats. Tanmateix, el protagonisme de la propietat del sòl en aquest país i en aquelles circumstàncies polítiques dificultaran el desplegament d’un planejament racional.3 Cal tenir present que la denominació mateixa de la llei – “del suelo”– ja indica el caràcter fonamental d’aquesta variable en el desenvolupament urbanístic a Espanya.4

---

4 Lleis similars en altres països se solen anomenar “lleí de planejament” o “lleí d’ordenació”. La força del sòl és tan important que, per exemple, a Catalunya el sòl urbà es mesura usualment per pams quadrats, en comptes de metres quadrats, amb una equivalència d’1 m² = 26,5 pams², per si pot ser un indicador de l’”estima” del sòl...
En aquest context, el desplegament del Pla comarcal es farà sense una gestió central potent, sinó més aviat de forma autònoma per municipis, a partir dels “plans parcials”. Aquests precisen les determinacions del Pla comarcal, però molt sovint aniran canviant el pla en cèdir a les pressions de la propietat del sòl. És evident que el pla, a l’hora de qualificar el territori, assigna diferents valors al sòl en funció de la zonificació de les activitats; el fet de canviar aquesta qualificació —de verda o d’equipaments a ús residencial o industrial— pot atorgar una gran plusvàlua als operadors o als intermediaris que ho aconsegueixin.

En altres casos, el canvi es pot fer de facto, en connivència amb el poder polític, que tolera una ocupació de sòl contrària a les prescripcions del pla i, com a conseqüència d’això, aquells s’apropien també de grans plusvàlues especulatives.

Un estudi realitzat l’any 1971 sobre els canvis de zonificació des de l’aplicació del Pla comarcal en aquella data assenyala que els canvis normalment signifiquen el salt d’una qualificació prevista al Pla de 1953 a una altra que permet més edificabilitat i, per tant, més densitat, la qual cosa suposa llavors multiplicar per 1,8 la densitat global de la població prevista pel Pla comarcal.5

8.a El Pla comarcal de 1953

8.03
Pla d’ordenació de Barcelona i la seva àrea d’influència (1953).

8.04
Fragment central del Pla comarcal. La definició urbana és molt incompleta i, per tant, deixa una gran llibertat als plans parcials.

8.05
Esquema funcional proposat. Centres residencials i àrees de producció de cada municipi.
La situació és greu perquè l’augment de la densitat no és acompanyat d’una dotació més gran de serveis que faci compatible aquell ús intensiu. A més, la manca d’un control públic efectiu fa que en l’execució dels plans parciais es doni prioritat constructiva als espais edificables, és a dir, privats, i els equipaments i les zones verdes queden, en el cas millor, com a meres reserves de sòl.

D’altra banda, paral·lelament al Pla de 1953, es fan dos estudis més aprofundits sobre els dos extrems de la Diagonal, que indiquen el protagonisme desigual dels dos sectors.6

L’urbanisme barceloní dels anys cinquanta aposta per la Diagonal. Són els primers esforços urbanístics després de la Guerra Civil, que pretenen posar al dia una ciutat poc articulada. El Dia Mundial de l’Urbanisme de 1950, que es commemora amb una gran exposició al Tinell, pot significar una expressió d’aquest canvi.7

---

7 En efecte, dels petits jardins i d’algunes actuacions emblemàtiques al barri gòtic, sota la direcció de l’arquitecte A. Florensa, es passa a una Discussió global sobre els models i els patrons del creixement. El petit llibre de Francisco Folguera, Urbanismo para todos (Barcelona: COAC, 1959) reflecteix la teoria urbanística que va inspirar els plans dels anys cinquanta.
Tanmateix, hi ha un contrast entre la documentació que s’exhibeix de la ciutat i la realitat: Barcelona i la seva àrea d’influència són, sobretot, el lloc de recepció d’una força de treball immigrada amb molt pocs recursos i que viu en unes condicions d’habitabilitat pèssimes. El sector immobiliar d’incipient i el protagonisme de la propietat del sòl és absolut, i s’estan consolidant els barris de la perifèria actual. Com afrontar aquests problemes? Com millorar-ne les condicions residencials? Es reconeix desordre i irracionalitat a la ciutat, però en comptes de buscar-ne les causes, es reconduí a necessitats genèriques d’equilibri entre la naturalesa i l’artifici.

D’altra banda, a l’hora d’afrontar els temes concrets, les opcions de desenvolupament més importants es presenten en els dos extrems de la Diagonal: el sector de ponent –reformant el Pla de 1946– i en el sector delevant –a partir de la plaça de les Glòries, configurant-lo com un sector industrial i d’habitatge popular. Ambdues àrees són presentades amb unes maquetes espectaculars i amb una ordenació integrada: són les apostes de Barcelona als anys cinquanta.

Cinquanta anys més tard, els veiem com uns projectes certament esforçats, però de naturalesa equívoca respecte als problemes de la ciutat; no calia tant de temps per fer realitat aquelles maquetes. La ciutat s’ha desenvolupat vulnerant aquell model que es va presentar i es va fer públic llavors; alguns sectors prioritaris encara són balders; les zones de reserva en gran part estan edificades... No hi va haver un esforç de gestió pública per vetllar per la qualitat urbanística d’aquells projectes.

L’observació actual, distanciada ja del procés d’urbanització del sector de ponent de la Diagonal, ens mostra que els intents d’ordenació d’aquest sector com a zona residencial d’alt nivell dels anys quaranta es veuran dinamitzats amb l’emplaçament, a principi dels anys cinquanta, de la nova ciutat universitària8 i d’una sèrie d’instal·lacions esportives: el Club de Polo, el Club de Tennis Turó i, fins i tot, el Camp Nou del Futbol Club Barcelona, que configuraran unes bones condicions d’entorn per a aquesta àrea residencial.

8 La ciutat universitària té avui unes 60 ha de superfície i ha seguit un procés de construcció gradual des de l’obtenció de sòl als anys 1951 i 1952 (part dels terrenys eren de l’antiga finca dels Güell, de la qual ja s’havia segregat el Palau de Pedralbes). El desenvolupament va començar amb la construcció del conjunt de la Facultat de Farmàcia i la residència d’estudiants, aquesta última a partir del concurs de projectes (1954), i el resultat fou l’aplicació d’un projecte monumentalista de poc interès, després que quedés desert el concurs previ, que havia comptat amb aportacions de joves arquitectes com Bohigas, Giráldez, Martorell i Corrales y Molezún, que plantejaven opcions realment innovadores. Caldrà esperar a la Facultat de Dret (1958), dissenyada pels arquitectes Subías, Giráldez i López Inigo, per veure-hi la construcció de propostes arquitectòniques més ambicioses. Durant els anys seixanta, es construeixen la majoria dels edificis actuals.
Paral·lelament a l’impuls d’aquestes instal·lacions, es produeix un esforç urbanitzador, amb motiu del Congrés Eucarístic de 1952, que es concentra també a la Diagonal (a la plaça de Pius XII), amb la qual cosa es posa fi a la urbanització iniciada l’any 1924. El XXXV Congrés Eucarístic serà també un gran esdeveniment per a la ciutat, que contribuirà a obrir les portes d’una societat absolutament tancada i controlada.

El tram alt de la Diagonal s’havia obert el 1924 com a prolongació de l’avinguda d’Alfons XIII, que posteriorment es va anomenar successivament avinguda del 14 d’abril i del Generalísimo Franco, l’actual avinguda Diagonal, com es coneix popularment, en referència a la seva posició geogràfica dins la ciutat.

Aquesta via connecta l’antic Camp d’en Galvany –la plaça de Francesc Macià– amb el Palau de Pedralbes i té una amplària mitjana de 84 m, amb una disposició asimètrica: el bulevard assolellat de 27 m al nord la converteix en l’avinguda urbana amb més encant de Barcelona. El projecte complet de l’avinguda es va traçar als anys vint, per bé que l’ordenació dels terrenys que la via potenciava ha canviat molt al llarg dels anys des que l’avinguda era una esplanada (1921-1924).

En canvi, l’ordenació urbana del sector ha estat desaprotitada. A ningú no se li escapa el desajust entre el resultat satisfactori de la urbanització i el desordre formal dels seus edificis al llarg de la Diagonal. Se’n van fer diverses propostes, entre les quals destaca la del GATCPAC, que ordenava l’edificació d’una forma conjunta, seguint els principis de l’urbanisme modern. Malgrat la innovació substancial que introduïa aquest nou tipus d’edificació, el projecte del GATCPAC buscava ajustar-se bé amb la ciutat tradicional –amb el barri de les Corts–, precisament a la Travessera, i mantenir la continuïtat fins a la plaça de Francesc Macià i el barri de Gràcia, possibilitat que malauradament avui s’ha perdut.

El valor prototípic d’aquest projecte permet encara múltiples lectures, moltes de les quals són nostàlgiques, atenen els resultats actuals. De fet, l’any 1946, l’Ajuntament formula un pla del sector que hi introduceix l’illa tancada com a forma d’edificació dominant. Un decret de 1949 permet una bonificació especial per a les promocions immobiliàries al sector.

9 A diferència del tipus d’edificació d’habitatge unifamiliar d’alta categoria, previst als primers esquemes dels anys vint, la seva proposta de “ciutat funcional”, que presenta al Congrés de Moscou de 1932, planteja un model d’edificació oberta amb una estructura lineal paral·lela a la Diagonal, que evita les dificultats de l’edificació en illa tancada. El model es desenvolupava des del carrer del Comte d’Urgell cap a ponent, buscant amb aquesta ordenació superar la voluntat particular de cada parcel·la, i s’atura a l’entorn del Palau de Pedralbes, per aprofitar les vistes i la dominància sobre la ciutat d’aquest enclavament tan singular.
ELS PATRONS DE L’EXPANSIÓ DESENVOLUPISTA I EL CANVI POLÍTIC. L’URBANISME DELS PLANS

L’any 1954, es revisa aquell pla buscant incorporar-hi nous usos institucionals i s’hi proposa novament la forma d’edificació oberta. El desenvolupament posterior mostra, però, la història fragmentada d’aquesta peça de la ciutat, que se’ns presenta encara amb moltes discontinuïtats morfològiques.

VIII.2 Una arquitectura i un urbanisme renovadors

L’arquitectura de la postguerra havia incorregut novament en el monumentalisme acadèmic, com si retornés a la situació dels anys vint, amb l’arquitectura dels pavellons de l’Exposició de 1929. S’observa un rebuig explícit a les línies innovadores aparegudes als anys trenta. Es manifesta en l’arquitectura que es construeix, però també en la que s’ensenyà a l’Escola d’Arquitectura, en què figures com Nebot, Florensa, Bona i, fins i tot, Jujol representen aquella situació.

L’arquitectura se centra en edificis representatius, de bancs –principalment a la plaça de Catalunya i al passeig de Gràcia– o de construccions residencials d’alt nivell.

Fins als anys cinquanta no es recuperen l’estil i la concepció moderna de l’arquitectura i de la ciutat. El “Grup R”, fundat el 1951, serà la plataforma de renovació durant aquesta dècada.

El grup constituirà el nucli bàsic de la renovació arquitectònica d’ara endavant. La seva forma organizativa consisteix a fomentar exposicions de treballs de joves arquitectes, i també convoca concursos entre estudiants d’arquitectura, que susciten noves discussions entre els futurs professionals.

8.13, 8.14 Pla del GATCPAC per a la Diagonal als anys trenta, que contrasta amb els principis compositius del període de postguerra.


En aquest panorama, i entre la nova generació d’arquitectes de la postguerra, cal destacar tres figures mestres: Sostres, Moragas i Coderch.

Josep M. Sostres, de gran capacitat crítica, donarà una gran consistència teòrica al grup, malgrat la seva escassa producció arquitectònica. La seva actitud més endavant suposarà una posició renovadora per a l’Escola d’Arquitectura.

Antoni de Moragas és un arquitecte molt actiu professionalment i en la difusió pròpia del seu camp. Les seves obres més innovadores són, inicialment, el Cine Femina, de clara influència nòrdica, i el Park Hotel, a prop de l’Estació de França, on aplica les particularitats de l’arquitectura orgànica. Posteriorment, s’inclina més cap a un desenvolupament de la tecnologia local, que aplica de forma magistral en una gran quantitat de projectes d’habitatges a l’Eixample. La seva labor en el camp del disseny industrial és inestimable, tant per la seva pròpia contribució com pel foment de l’ADI-FAD.\textsuperscript{12}

Josep Antoni Coderch, el tercer mestre, es caracteritza per la gran consistència del seu treball arquitectònic, sempre vinculat a Manuel Valls. Els seus treballs es concentren –excepte als últims anys– en l’escala dels petits edificis, en què l’arquitecte controla i resol amb simplicitat fins a l’últim detall. En destaquen una sèrie d’edificis a Sitges i, sobretot, la Casa de Pescadors de la Barceloneta, de 1959, que encara avui és un paradigma de resolució residencial amb notable interès funcional i compositiu. Els plànols de la façana es trenquen lleugerament per tal d’augmentar la força de la seva posició a la cantonada. La posició ètica de Coderch és fonamental en la seva arquitectura: “No són genis el que necessitem”,\textsuperscript{13} que va significar una autèntica aposta per una arquitectura compromesa amb l’acció. Coderch fou l’arquitecte més reconegut internacionalment durant aquell període, membre destacat del Team X, grup fonamentalment europeu que seguia amb voluntat renovadora els principis de l’arquitectura moderna dels CIAM anteriors.

\textsuperscript{12} Associació per a la millora del disseny industrial i el foment de les arts decoratives.

\textsuperscript{13} Vegeu-ho a la revista italiana Domus (Milà, 1962).
8.16 Habitats al carrer de Pallars, de MBM.

8.17 Edifici del Noticiero Universal, de J. Sostres

8.18 Edifici de Banca Catalana, de Tous i Fargas.

8.19 Oficines Trade, de J. A. Coderch.
A banda d’aquests vincles personals, Barcelona i els seus quadres tècnics més preparats queden aïllats de les tendències innovadores que es produeixen a Europa i que en altres moments havien estat coetànies. I, si bé la ciutat de Barcelona és adoptada com un dels referents en els exercicis de projecte que realitza Constant als anys seixanta i que s’exposaran a la Haia el 1970, aquesta circumstància tindrà molt poca incidència en el panorama local.

Als anys seixanta, aquest panorama local canvia i, si bé l’esperit del “Grup R” es manté, l’actuació es produeix a títol individual o dels diferents despatxos, formats en general per grups de dos o tres arquitectes. A partir de 1959, s’aniran organitzant “petits congressos”, és a dir, reunions informals de presentació i discussió dels diferents treballs. A més, el 1958 s’inicien els Premis FAD, que distingiran l’obra construïda més interessant.

L’any 1962, Oriol Bohigas publica a *Serra d’Or* l’article “Cap a una arquitectura realista”, que suposa una espècie de manifest a favor de l’arquitectura compromesa amb el país i amb el marc econòmic en què es desenvolupa. Aquest enfocament sintonitzarà també amb els corrents innovadors que s’estan perfilant a Itàlia, que quedem fidelment reflectits amb la nova fase de la revista *Casabella*, dirigida per E. Rogers.

La proclama significa també la revisió d’alguns antecedents importants de l’arquitectura catalana dels darrers cent anys: especialment, la del període modernista i el seu compromís amb els materials, les tècniques i el llenguatge del moment, i la del Moviment Modern, durant la República.

Alhora, aquesta pràctica “realista” es palesa a partir d’algunes realitzacions emblemàtiques realitzades per l’estudi Martorell-Bohigas, al qual més tard se sumarà D. Mackay, com la casa del carrer de Pallars de 1959 o l’edifici de la Metalúrgica de Seguros a la Diagonal. D’una forma constant, l’equip donarà resposta al tema de l’habitatge entre mitgeres de cost reduït, amb una gran expressivitat arquitectònica –amb l’ús dels materials i la disposició dels elements comuns–; la casa de l’avinguda Meridiana o la de la Ronda del Guinardó en són dos exemples excel·lents.

---


L’any 1965, es publica un número especial de la revista *Zodiac*, dedicat a Espanya, amb una gran participació del grup de Barcelona. Ricard Bofill hi escriu un article interessant sobre la situació de l’arquitectura a Espanya, que suposa una radiografia bastant àmplia del panorama espanyol i, especialment, del català.

En aquest número, es publiquen els primers treballs de Bofill, d’interès indubtable en la seva cerca d’un expressionisme plàstic per a l’arquitectura, alhora que mostra la seva preocupació per la transformació funcional interna de l’habitatge, que el portarà a desenvolupar projectes ambiciosos a escala de barri a principis dels anys setanta.

En la seva miscel·lània, hi apareixen, a més de Coderch i Valls, d’altres equips interessants, com els de Federico Correa i Alfonso Milà, que tindran un gran impacte en el món de l’interiorisme d’aquell període; Josep M. Fargas i Enric Tous, que assoliran una gran qualitat en la racionalització de l’arquitectura; Subías, Giráldez i López l’Iñigo, que destacaran en els edificis de gran envergadura, i també Emili Donato, Francesc Mitjans, Antoni Bonet, etc.

A final dels seixanta, s’aposta per l’Escola de Barcelona com un possible corrent que aplega una sèrie de línies de treball que, bo i compartint les dimensions imposada per les condicions polítiques i econòmiques del moment, cerca una determinada capacitat d’innovació arquitectònica en l’expressió dels materials i en els detalls.

Des del seu exili americà, Josep Lluís Sert contribueix també a renovar el panorama de l’arquitectura amb la Fundació Miró, emplaçada a Montjuïc (1968-1975).

Així es va creant, malgrat les condicions polítiques adverses, un caldo de cultiu cultural molt interessant, perquè l’anomenada Escola de Barcelona es concreta també en altres camps, com la literatura, el cinema, la pintura, etc.

---

16 Vegeu *Zodiac*, 15 (Cremona, 1965). Després d’un pròleg de Vittorio Gregotti, hi escrivien, entre d’altres, Carlos Flores, de Madrid, i O. Bohigas, F. Correa, M. Ribas i Piera, i J.A. Solans, de Barcelona.

I, des d’aquestes posicions preocupades professionalment i compromeses socialment, es produiran canvis en l’àmbit universitari –amb l’ingrés de professors innovadors a l’Escola d’Arquitectura–, o en el de la crítica en seminaris o revistes, com s’observa en les citacions bibliogràfiques dels anys seixanta i setanta, i també en el camp de l’acció. Un episodi d’aquesta transformació són els intents de renovació del planejament que se succeeixen d’ara endavant.

VIII.3 Els grans plans dels anys seixanta: l’àrea metropolitana

El corrent renovador de l’urbanisme català es reprèn als anys seixanta, arran del procés de planejament de l’Àrea Metropolitana de Barcelona durant el període de 1964 a 1970.\textsuperscript{18}

Els treballs es van iniciar com una “revisió” del Pla comarcal de 1953 i és el propi equip tècnic qui hi interdueix el concepte d’àrea metropolitana:\textsuperscript{19} tendeix a reconèixer una realitat urbanística superior a l’àmbit municipal i comarcal tradicional, que es dóna en aglomeracions urbanes grans i dinàmiques. L’àrea metropolitana com a àrea d’estudi són 3.000 km\textsuperscript{2} de la faixa litoral de la província de Barcelona, amb una longitud de 100 km. La història d’aquesta discussió a Barcelona es pot veure com la lluita progressiva entre els tècnics que van crear l’Àrea Metropolitana, una realitat que es desenvolupa al marge dels treballs de planejament i una administració que es resisteix a acceptar-la.\textsuperscript{20}

\textsuperscript{18} Per explicar aquest període tan interessant, recorrem a la sèrie d’articles compendiats pel LUB al número 87 de la revista \textit{Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo} (Barcelona, 1972).
\textsuperscript{20} Vegeu la “Breve historia del Área Metropolitana de Barcelona”, \textit{Cuadernos}, 87, p. 7-8. En aquesta primera fase, la coordinació dels treballs correspon a J. Soteras, M. Baldrich i J. Ros Vila, i intervenen en la ponència tècnica E. Lluch, M. Ribas, M. de Solà-Morales i A. Serratosa, entre d’altres.
Inicialment (1964-1966), es va produir el Pla director de l’àrea Metropolitana de Barcelona, que va quedar silenciat durant més de dos anys: els treballs reconeixien ímplicitament un estat de fet a la urbanització de la regió i una realitat administrativa nova, que entrava en conflicte amb l’estructura de poder existent. La proposta d’un òrgan de gestió específic fins i tot fou censurada del text de la memòria en què es proposava.

Finalment, l’any 1968, el Ministerio de la Vivienda va aprovar els treballs com a “avenc del Pla director” i va començar una segona fase, dividint el treball en dos fronts: el Pla comarcal pròpiament dit –en el marc del de 1953– i el Pla de l’àrea metropolitana, que es desplegava, al seu torn, en el Pla d’infraestructures generals i Pla d’acció immediata. Aquest darrer es duia a terme en les diferents comarques incloses en el sector metropolità.

Paral·lelament, l'Ajuntament de Barcelona havia encarregat a un equip propi la revisió del Pla general municipal. Les dificultats de coordinació entre tants nivells de desenvolupament tècnic i institucional van complicar la col·laboració entre uns àmbits ja en si molt distanciats. A més, els problemes que ja s’havien detectat en aquella “desconfiança” política al final de la primera fase posaven en dubte constantment el treball que s’anava desenvolupant.

D’altra banda, una sèrie de decisions li anaven en contra: l’any 1970, el Ministeri delimita el recinte especial de Riera de Caldes –entre Mollet i Santa Perpètua– com a actuació urbanitzadora a gran escala fora del continu urbà de Barcelona, d’acord amb la imatge de les “noves ciutats” que s’han anat realitzant a Europa durant la postguerra.21

Aquesta actuació és el preludi del Decret de juny de 1970 sobre actuacions urbanístiques urgents (ACTUR), que significa un pas endavant del Ministerio de la Vivienda a favor de les accions concertades amb la iniciativa privada a gran escala.22 Es delimita també l’ACTUR en l’espai entre els municipis de Sabadell i Terrassa. Es constata, doncs, una gran incoherència en l’acció ministerial respecte de les línies de III Pla de desenvolupament, que volia articular estratègies de redistribució urbanística a partir de les “àrees metropolitanes” i de les “metròpolis d’equilibri”.

21 Aquesta fase dels treballs és coordinada per J. Soteras, A. Serratosa i M. Ribas, i els tres blocs són dirigits per M. de Solà-Morales i J. A. Solans el Pla comarcal); Ll. Cantallops i E. Lluch (el Pla d’acció immediata), i García-Rosas i A. Font (el Pla d’infraestructures).
22 Les “noves ciutats” o new towns com a fundació ex novo d’un gran recinte urbà tenen una gran tradició en la pràctica urbanística centenària, però viuen una gran esclosió en la postguerra, com a forma de donar una sortida fàcil a la construcció massiva d’habitatges i a la descentralització de les activitats. Vegeu E. Galantay, New Towns: Antiquity to the present (Nova York, 1975). També C. Stein, Toward New Towns for America (Cambridge, 1973). Pel que fa a les ACTUR, vegeu E. Leira, A. Rodríguez-Bachiller i I. Solana, El Decreto de Actuaciones Urgentes, i Julio Esteban, “La nueva ciudad de Riera de Caldes”, Cuadernos, 87, p. 50-52. La crítica a aquest tipus d’actuacions no s’ha de veure tan sols com una valoració negativa en si, sinó per la seva incoherència respecte de les directrius de recuperació urbana que el propi pla director buscava introduir.
8.c El Pla director de l’Àrea Metropolitana

8.26 Pla director (1968).

8.27 Exemple d’un dels escenaris del mapa urbanístic de l’Àrea Metropolitana de Barcelona.

8.28 Un escenari més concentrat.

8.29 Diversos models esquemàtics per a l’Àrea Metropolitana.
Aquestes decisions, tan contradictòries amb l’esforç de requalificació dels teixits urbans de les perifèries barcelonines, desencadenen un procés generalitzat de dimissions entre els tècnics compromesos en l’elaboració del Pla de l’àrea metropolitana, que acaba definitivament amb les possibilitats de tirar-lo endavant. El succeiran d’altres estudis parcials als primers anys setanta, però es tanca un episodi –potser utòpic o impossible, però àmpliament renovador– que pretenia, des d’una reflexió tècnica profunda i complexa, obrir un espai de racionalitat en la presa de decisions urbanístiques d’una realitat metropolitana tan desmembrada. No obstant això, en la nostra història urbanística, queden una sèrie de treballs de gran nivell, els quals són, encara avui, una aportació inestimable.

Per exemple, si ens referim al Pla director, dotzenes de volums expliquen les anàlisis monogràfiques que es requereixen per posar al dia una realitat urbanística mancada de les seves dades bàsiques. Les monografies sobre la tipologia de les poblacions o sobre el terciari, en d’altres, van suposar avencs notables en aquest sentit.23

L’equip de treball, d’un caràcter marcadament plurisdisciplinari –com era usual aleshores–, va acabar organitzant la seva producció en grups segons la seva base disciplinària en què, com diu eloqüentment M. de Solà-Morales,24 els arquitectes –professionals del llapis– es concentren en l’estudi físic de la forma i l’estructura urbana, preocupats per la “localització” de les activitats; els enginyers reconduixen les seves tècniques de previsió a les “reserves de sòl”, i els economistes i sociòlegs coincideixen en la tècnica comuna de l’estadística.

D’altra banda, les fases propositives del Pla susciten discussions de gran interès sobre els models d’organització urbanística possibles en aquell moment. Es posen sobre la taula les idees de “ciutat-territori” i de “ciutat-regió”, enfront dels sistemes tancats de planificació a la manera tradicional.25 Dues idees bàsiques dominen els treballs: a) la descongestió de Barcelona: davant dels tòpics del creixement en forma de taca d’oli i de la congestió del trànsit, se superposa la idea de desconcentració industrial pensant que la residència seguirà el moviment de l’activitat productiva, i b) la localització del terciari com a forma d’equilibrar el territori. Seran dos principis importants, l’articulació dels quals requereix estudis de verificació que demostrin la seva capacitat resolutiva. Tanmateix, el Pla pròpiament dit també presenta algunes ambigüïtats: la idea de la “ciutat paral·lela” (com el Centre Direccional Sant Cugat-Cerdanyola), la rastellera de noves i velles ciutats, el suport als subcentres existents dotant-los amb nous continguts o amb accents diferencials... podien resultar contradictorius entre si. Però es tracta d’un “esquema director”, que requereix processos de treball ulteriors, que no es podran culminar. Amb tot, la idea força de la ciutat-territori i del concepte d’àrea metropolitana ja hi són presents, i som encara deutors d’aquest gran esforç.
En un altre àmbit de coses, l’oficina municipal de Barcelona impulsa iniciatives d’ordre molt diferent: el fullet *Barcelona any 2000* resumeix el Pla municipal i les idees a partir de les quals es mou la ciutat. D’una banda, experimenta una gran transformació urbanística i, de l’altra, apunta cap a grans projectes difícil d’executar. El document, amb pròleg de l’alcalde José M. de Porcioles, constitueix una proposta sintètica d’una ciutat sotmesa a una gran transformació desenvolupista. L’objectiu global del Pla és “adaptar la ciutat a la seva nova funció, dins un context metropolità superior als 6,5 milions d’habitants”.

L’any 1970, el Consell de Ministres havia aprovat una proposta per sol·licitar acollir l’Exposició Universal de 1982. La proposta no va arribar mai a realitzar-se, però va propiciar que s’hi encabissin grans propostes de transformació urbanística i el disseny de grans eixos viaris.

A l’*Esquema 2000*, la ciutat apareix travessada per vies segregades—com autopistes—que la divideixen en parts. La Gran Via de les Exposicions es planteja com un eix vertical que uneix la plaça d’Espanya amb el Vallès a través del túnel de Vallvidrera; la Travessera de Gràcia s’uneix amb l’avinguda de la Infanta Carlota (avui, avinguda de Josep Tarradellas) i s’amplia notablement al seu pas a través dels nuclis antics suburbans fins a Santa Coloma, constituint la denominada “Gran Via Nord”, i es proposa ampliar la Gran Via tallant una illa edificada al llarg de tot el seu recorregut. El viari s’utilitza, doncs, com a instrument per a la transformació urbana.

**VIII.4 La transformació especulativa i els moviments socials urbans**

El contrast entre les línies de planificació reflecteix també les dificultats d’una realitat urbanística que es objecte d’una transformació especulativa brutal als anys seixanta, com a conseqüència d’una dinàmica immobiliària sense precedents a la ciutat, en el període conegut com “la Barcelona de Porcioles”.

---


27. El maximalisme de les propostes de transformació és tal que al pròleg l’alcalde Porcioles parla d’una “primera versió” i asenuyà que els serveis tècnics preparen altres variants per poder oferir-hi solucions alternatives.

En efecte, aquest gran desenvolupament es produeix sota el llarg mandat d’aquest alcalde, entre 1957 i 1973. En aquesta etapa, es donen unes noves condicions jurídicoadministratives, com la Carta Municipal de 1960, que atorga finalment un estatut econòmic especial a la ciutat, llargament sol·licitat des de l’època de Cambó. Fins llavors, l’ajuntament havia viscut una situació de precarietat financer a que feia, per exemple, que el pressupost municipal de 1959 fos menor que el de 1930, sense tenir en compte l’altíssima immigració que ciutat havia rebut en aquell període.

La Carta atorga a la ciutat un pressupost més alt i, sobretot, més agilitat financer a i administrativa: l’Ajuntament pot intervenir activament en moltes actuacions urbanístiques, mentre que abans no podia fer-ho, tant per falta de recursos com per falta de competències. Aquesta característica positiva afecta singularment els desenvolupaments urbanístics d’aquest període: l’Ajuntament potencia actuacions en les quals intervé activament el capital català i espanyol, i els resultats finals d’aquestes operacions són sovint altament especulatius.29

Podem veure’n els aspectes positius en la dinamització de la ciutat durant aquest període desenvolupista, però no es demostra cap preocupació per controlar ni l’impacte diferit de molts projectes —que implícitament comporten l’afectació o l’expulsió de molts residents amb poca capacitat econòmica–, ni per saber qui són els qui es beneficien de les plusvalües que es generen en cada transformació.

D’aquesta manera, es realitzen una sèrie d’operacions de millora o d’embelliment de gran importància per a la ciutat: la cobertura del carrer d’Aragó, que fins ara transcorria en trinxera a cel obert, la prolongació de la Gran Via cap al Maresme, la millora de Montjuïc en la façana al mar, el tram del passeig Marítim a la Barceloneta —malgrat que l’obertura del carrer de l’Almirall Cervera fragmenta el barri original—, la potenciació de la Zona Franca30 com a polígon industrial, etc.


30 El sector té l’antecedent del Port Franc als anys vint. El seu nou ús industrial es potencia amb l’emplaçament de la SEAT l’any 1950 i el Consorci de la Zona Franca es reactiva el 1965 amb l’ampliació de les seves activitats arran de la creació de nou sòl industrial.
D’altres operacions de reforma seran de marcat caràcter viari, com el Primer Cinturó, construït de forma segregada, que obre grans possibilitats de construcció en els solars buits que hi donen, i ningú des del municipi controla la immensa plusvàlua que s’hi genera. Igualment, els túnels del Tibidabo –concretament, tres– volen obrir el pas de la ciutat cap al Vallès, amb l’eslògan “la fe mou muntanyes”, però tampoc ningú no en controla ni l’ús futur del sòl, ni com s’intervé en el seu finançament. Durant el procés de construcció dels túnels de la Rovira i de Vallvidrera, l’empresa fa fallida i l’operació queda bloquejada fins als anys vuitanta.

Però la transformació també es tradueix en un increment de l’edificabilitat, que es concedeix sense contrapartides públiques: una ordenança d’edificis singulars permet una edificabilitat més gran si l’edifici es construeix en forma de torre aïllada que si segueix els patrons del teixit comú.31

I la forma de la remodelació usual són els “plans” d’amplis sectors de la ciutat. Aquests elements són objecte d’un rebutig popular molt directe, ja que són les operacions que tenen un tràmit més transparent: d’acord amb la Llei del sòl, requereixen un període d’informació pública.

Aquest és un dels fronts que consoliden els denominats “moviments socials urbans”, que constituiran una plataforma de discussió molt valuosa per entendre la futura situació urbanística de Barcelona, en particular, i de Catalunya, en general, com a crítica directa a la situació urbanística dels anys seixanta i setanta, però també com a forma d’oposició política davant d’un sistema totalitari. Entre molts altres exemples, es pot esmentar el de la plaça de Lesseps, destruïda amb el pas del Primer Cinturó, que va ser objecte d’una oposició generalitzada que va obligar a modificar repetidament el projecte.

Pel que fa als plans, el de Vallbona-Torre Baró-Trinitat a l’extrem nord de la ciutat, de clara condició perifèrica i autoconstruïda, va suscitar una gran reacció popular que va arrossegar la solidaritat de sis barris veïns, que van constituir un front comú denominat “Nou barris” –que posteriorment ha estat reconegut com a districte de la ciutat.

Un altre projecte paradigmàtic per la seva influència en la Barcelona futura fou el denominat Pla de la Ribera, al front litoral de llevant. La iniciativa, sorgida l’any 1965, afectava 225 ha, 40 de les quals eren de Renfe. Amb el lema publicitari de “Barcelona, una ciutat que no pot continuar vivint d’esquena al mar”, es va realitzar un projecte que pretenia eradicar la població del front marítim, des de la Barceloneta fins al Besòs. Les grans indústries del sector estaven relocalitzant les seves factories a fora de Barcelona i volien obtenir les màximes plusvàlues del seu antic emplaçament. Cal tenir en compte que la crisi industrial de l’àrea barcelonina serà la crisi general d’alguns sectors, però es dóna també la circumstància que, en els seus balanços, la plusvàlua del sòl sovint supera amb escreix la plusvàlua del producte industrial. Aquesta distorsió explica, a vegades, la crisi per manca de reinversió, ja que l’excedent se situa a la borsa o en operacions immobiliàries.

31 Una altra variant de l’ordenança concedia un 40 % més de volum edificable a ús hoteler. Dels vuit hotels tramitats, només se’n van construir dos. Finalment, l’ordenança va ser revocada com a contrària al dret.
8.d El Pla de la Ribera i el seu contraplà

8.35, 8.36, 8.37
El controvertit Pla de la Ribera, que pretén remodelar completament la façana marítima.

8.38
El projecte de La Ribera, SA, es tramita com a pla del sector marítim oriental i rep l’oposició frontal de més de 9.000 impugnacions. Les associacions de veïns i els col·legis professionals fan front comú i, fins i tot, promouen un “concurs d’idees” alternatives al projecte oficial. El resultat del concurs aconsegueix aturar l’impuls remodelador i, vint anys més tard, el sector es reorientarà amb els projectes de recuperació de les platges i el desenvolupament olímpic.

VIII.5 La crisi del sector industrial

La reestructuració del sector industrial s’estava produint des dels anys seixanta, quan es va evidenciar que l’espai urbà que ocupava l’antiga indústria s’havia convertit en central. D’una banda, s’havia registrat un gran creixement residencial en els intersticis i, d’altra banda, els propis equipaments industrials eren obsolets. La relocalització de la indústria fora de la ciutat per tal de desenvolupar un procés industrial tecnològicament més avançat es veia incentivada, alhora, per l’alt valor que tenia el sòl de la instal·lació obsoleta si era utilitzat per a ús residencial o de serveis –com ja s’ha apuntat, aquest mecanisme va promoure la remodelació d’amplis sectors de la ciutat.

32 La història del concurs i del projecte vencedor es pot llegir a M. de Solà-Morales, J. Busquets, M. Domingo, A. Font, J. L. Gómez-Ordóñez, Barcelona: remodelación capitalista o desarrollo urbano (Barcelona, 1974). La discussió alternativa del projecte buscava acabar amb el determinisme ecològic que tendia a utilitzar un pla de remodelació com l’oficial, establent una coherència que permetés millorar el sector tot mantenint-hi els sectors residencials ja existents.
D’altra banda, la crisi industrial de principis dels anys setanta s’agureja el 1974 i l’àrea de Barcelona perd un 18 % dels llocs de treball en tres anys, fins al punt que l’atur se situa al 20 %. Aquest procés s’ha d’observar en la seva dinàmica conjunta, perquè davant d’aquesta situació gran part de la indústria es desplaça a l’àmbit metropolità —i, fins i tot, fora de l’àmbit del Pla comarcal de 1953—; d’altra banda, noves activitats venen a reemplaçar el gran desplaçament industrial. Principalment, el sector terciari i dels serveis comença a mostrar-se com un sector crucial en l’àmbit municipal de Barcelona: a la dècada dels setanta, es construeix en aquest espai una superfície d’oficines de més d’1.100.000 m², cosa que significa pràcticament doblar l’estoc existent i en bon ús.

En qualsevol cas, la crisi del sector industrial tradicional és greu i necessitarà un gran impuls per recuperar-se, com veuen més endavant. La situació urbana dels centres industrials s’agreja per la baixa d’ocupació, que s’afegeix a les dificultats derivades dels dèficit d’urbanització que el ràpid creixement desenvolupista ha creat. Al seu torn, dins el teixit urbà es mantenen algunes grans peces industrials velles, amb un rendiment mínim, que esperen ser reemplaçades: aquest canvi serà de signes molt diferents.

VIII.6 El Pla general metropolità

Durant l’esforç planificador dels anys seixanta, restava el Pla Barcelona 2000, que mai no es va aprovar com a tal, i sota la jurisdicció de la Comissió d’Urbanisme de Barcelona es prosseguia amb la revisió del Pla comarcal de 1953, que malgrat la seva fragilitat havia estat el marc jurídic d’una conurbació que va doblar la seva població en vint anys.

Els estudis sobre aquesta complexa realitat s’allarguen durant cinc anys i s’hi fan servir les tècniques més modernes d’anàlisi i avaluació urbanística. El territori es divideix en unitats estadístiques de referència i s’empren sistemes de tractament de la informació molt avançats: s’aconsegueix així establir noves categories explicatives d’aquest procés metropolità. Fins i tot s’hi aplica un model de simulació, amb sistemes de mapificació automàtica que permeten reproduir amb una gran fiabilitat el comportament de les diferents variables. Aquestes innovacions seran essencials per entendre la renovació conceptual i operativa que el pla futur introduirà en l’urbanisme espanyol.

34 La direcció d’aquest equip tan ampli és a càrrec de Manuel de Solà-Morales i Joan Antoni Solans. Més endavant, el primer dimitirà i finalment dirigiran el pla J. A. Solans i Albert Serratosa; el jurista Miquel Roca s’encarregarà del aspectes normatius.
Durant aquest procés, l’any 1974 es va fer efectiva la creació de la Corporació Metropolitana de Barcelona com una entitat de l’administració local que engloba Barcelona i vint-i-sis municipis més del seu entorn: el mateix precinte del Pla comarcal. D’aquesta manera, es produeix un avanç administratiu notable, però es renuncia a l’àmbit de l’àrea metropolitana real que es demanava insistèntment als anys seixanta.

Amb aquest marc jurídic, es procedeix a la informació pública de la primera versió del Pla general metropolità (PGM) l’any 1974. Si bé el suport de l’anàlisi del pla era molt potent, la proposta no deixa de ser una resposta a una situació administrativa veritablement complexa. Per exemple, l’estructura viària del PGM es veu obligada a seguir literalment la xarxa arterial de Barcelona dibuixada el 1962, d’acord amb uns principis de traçat viari molt feixucs per a una ciutat ja construïda i, en conseqüència, molt remodeladors: les afectacions en alguns barris suburbans com Gràcia i Sants, i també al nucli antic, motiven nombroses reclamacions que encara avui ens poden semblar raonables.

D’altra banda, el pla fa una proposta molt precisa de reserva dels espais intersticials buits o obsolets d’activitat per a equipaments i espai lliure, que permetran, en el futur, millorar la qualitat urbana de la ciutat. En aquest cas, les reclamacions veïnals dels moviments socials urbans del període assenyalaven amb una gran precisió la necessitat que els solars erms d’activitat industrial, o les peces de propietat pública o corporativa en desús, s’utilitzessin per a equipaments i espais verds, canviant radicalment el signe de la reconversió dels anys seixanta, en que van ser reconvertits en solars de desenvolupament residencial intensiu: només cal pensar en l’antic camp del Barça a les Corts o en el Grup Elizalde, a Gràcia.

En aquesta estratègia, es van formular moltes impugnacions al pla, aquest cop per part del sector privat, que veia reduïda la capacitat esperada de plusvàlua especulativa. Tanmateix, s’havia de trencar la constant escalada densificadora i, en aquest sentit, l’actuació del PGM va ser oportuna. Es va criticar el fet que el PGM reservés els solars no transformats i es va dir que aquests “pagarien els plats trencats” pels qui ja havien especulat, i és veritat, però s’ha d’entendre que en aquell marc de planejament no hi havia cap forma de redistribució i que els límits de densificació eren dramàtics.

En vista de les 32.000 al·legacions presentades, es va reestudiar el pla i s’hi van corregir alguns errors materials del dibuix, sempre esperables en un esforç de planificació d’aquesta envergadura. Finalment, el PGM es va aprovar l’any 1976, després d’una segona fase d’informació pública. En l’endemig, es van demanar centenars de llicències a l’empara del Pla comarcal de 1953, cosa que va comportar malauradament la pèrdua d’alguns solars importants per a l’actuació futura.

36 També anomenada Entitat Municipal Metropolitana, segons els termes de la Llei de règim local de 1975. A l’article 1 es defineix com un òrgan específic per a l’impuls, la coordinació, la gestió, la vigilància i l’execució del planejament urbanístic i la prestació de serveis d’interès rellevant per al conjunt de la zona metropolitana. Té una extensió de 470 km² i 3.100.000 habitants.

37 Es va criticar el fet que el PGM reservés els solars no transformats i es va dir que aquests “pagarien els plats trencats” pels qui ja havien especulat, i és veritat, però s’ha d’entendre que en aquell marc de planejament no hi havia cap forma de redistribució i que els límits de densificació eren dramàtics.

38 Encara està pendent d’estudiar a fons el que va passar en aquest període lamentable, que fou la darrera vàlvula d’escapament d’una forma d’actuar clarament especulativa.
8.41
L'estructura viària del Pla general metropolità de 1976.

8.42
Usos del sòl proposats pel PGM.
L’any 1975 també s’aprova la nova Llei del sòl, que adopta gran part del sistema tècnic i operatiu del PGM i l’estableix com a obligatori a escala estatal. En efecte, el PGM passa a organitzar el territori a partir de dos conceptes: els sistemes o espais de clara vocació pública o col·lectiva i les zones dedicades a ús privat. En aquesta definició clara, s’hi introduceixen noves categories operatives: d’una banda, la fixació dels equipaments —com a part dels sistemes— es concreta com a reserva de sòl, però la seva destinació i la seva arquitectura es podran especificar més endavant; de l’altra, la zonificació es desvincula de l’ús o del sistema edificatori —que havien estat les tècniques usuals— i s’estableixen diferents “processos urbans” —densificació, remodelació, etc.—, que s’ajusten millor a la dinàmica urbanística, tal com s’ha detectat en els estudis analítics previs.

En definitiva, el Pla general metropolità constitueix un esforç important en una situació social i política crítica. La seva contribució fonamental és establir un marc de referència més raonable i ajustat a les variables generals del fet urbà de Barcelona.

Tanmateix, les seves principals limitacions es deriven del context controvertit en què sorgeix, en què la negociació és sempre desigual i difícil, i estructurar els límits a la transformació ja és un triomf en si. Necessàriament, queden en segon pla les opcions generals de la forma urbana, les quals, sense que siguin negades, resulten emmascarades; el fort impacte d’alguns dels seus elements viaris intern sobre la ciutat requereix una discussió específica. Així, el PGM anirà avançant i trobarà plataformes de desenvolupament tant a escala municipal com metropolitana, fins a l’abolició de la Corporació Metropolitana l’any 1985. Així doncs, anirà ajustant contínuament a mesura que les actuacions de construcció o de desenvolupament urbà ho vagin requentin: només així es podrà fer compatible un pla marc amb les estratègies d’acció imprevisibles —només cal pensar en les àrees olímpiques, impensables durant la redacció del PGM.

També així es podrà entendre una bona relació entre el pla i el projecte, el primer referit al camp de les interrelacions o de les estratègies generals i el segon més lligat a l’espai de l’acció. I, en la trajectòria urbanística brillant de la ciutat, caldrà insistir sempre en la necessitat d’aquests dos espais de reflexió i de decisió per superar tant la burocratització a què tendeixen sovint les oficines de planejament —l’autosatisfacció de les quals invalida l’acció dels altres—, com la incoherència dels projectes autònomes, que, si bé aporten ser molt eficaços a curt termini, impedeixen una articulació més global.
VIII.7 La transició de l’oposició a la democràcia

Si bé l’enfrontament a la situació política totalitària ja era evident a Barcelona des de la postguerra, als anys cinquanta s’intensifica amb les vagues dels anys 1951, 1956 i 1958 i s’amplia amb la politicització de la universitat a partir d’aquesta última data. Sense pretender ara sintetitzar un procés tan ampli, sí que convé recordar que la reivindicació urbanística es va convertint en una plataforma comuna de reclamació enfront de les actuacions especulatives, i també el l’accent marcadament catalanista del front d’oposició. Convé tenir en compte que durant el període franquista el català és una llengua perseguida, i el seu ensenyament i la seva difusió són materialment prohibits.

No és estrany, doncs, que la superposició d’aquests dos fronts sigui important quan les expectatives de canvi resulten evidents –perquè el règim es debilita– i també en el període de la transició.


Es restableix la Generalitat de Catalunya de forma provisional aquell mateix any amb el retorn del president Tarradellas i la plaça de Sant Jaume tornarà a fer aquest paper de seu central del govern del país i de Barcelona.

A la ciutat, es viu una situació de transició en què un pla acabat d’aprovar es comença a executar, alhora que es comencen a produir els primers intents de convertir en propostes efectives les demandes reivindicatives dels moviments socials urbans. És un moment viu, d’una gran dinàmica, en què es discuteixen els problemes urbans més urgents, amb la voluntat de cercar-ne la solució. Així, les primeres orientacions municipals busquen donar resposta a les demandes dels equipaments més sol·licitats, entre els quals destaquen les escoles i els instituts a les barriades més populars de la ciutat. També l’habitatge social entra als programes, si bé l’actuació pública encara està poc estructurada. La inversió s’ha de negociar als ministeris de Madrid, que reben tant la pressió de les diferents regions com, sobretot, la directa dels barris madrilenys.

39 Es pot veure un resum dels “moviments socials urbans” a Miguel Domingo i Maria Rosa Bonet, Barcelona i els moviments socials urbans (Barcelona: Fundació Jaume Bofill, 1998).
40 Com es recordarà, les primeres eleccions al Parlament de Catalunya s’esdevenen l’any 1980 i culminen amb l’elecció de Jordi Pujol com a nou president de la Generalitat.
41 Vegeu la nostra ponència “Una nueva mirada a los viejos problemas”, pronunciada a la Universitat d’Urbino l’any 1979 i publicada per l’ILAUD de Milà.
42 En aquest període, el delegat d’Urbanisme és l’arquitecte J. A. Solans. Una informació dels projectes iniciats es pot consultar als números 28 i 29 d’Arquitecturas Bis (Barcelona, 1979).
43 Així, es pot entendre que a principi dels anys vuitanta la política d’habitatge es concentrés majoritàriament a la perifèria de Madrid, complint els pactes signats pel Ministerio de la Vivienda del govern de transició.
Al seu torn, entre 1975 i 1977 s’obre un procés de discussió sense precedents, que és el Congrés de Cultura Catalana, referit a l’espai dels Països Catalans, i que promou una àmplia reflexió sobre vint-i-quatre àmbits de la cultura, des de la llengua fins a l’arquitectura, des del teatre fins a l’ordenació del territori.\(^{44}\)

Avui podem valorar el gran abast que van tenir molts d’aquells debats, atès que, recollint la força crítica continguda durant tants anys d’oposició, s’han anat convertint progressivament en la llavor de les polítiques d’actuació de les noves entitats democràtiques. Concretament, en l’àmbit VIII sobre l’ordenació del territori, les diverses sessions van permetre revifar la consciència d’una discussió racional sobre l’ocupació i la transformació del territori. Les bases del \textit{regional planning} i de les comarques dels anys vint es van reconsiderar novament, per bé que les ciutats, el territori i les infraestructures requereixen avui d’altres models o referents generals.

En aquesta línia, i com a contribució a la sessió de cloenda de Tortosa l’any 1977, un grup prou ampli de professionals, coordinats pel LUB, va elaborar un \textit{Atles de les comarques catalanes}, amb la voluntat d’introduir una reflexió amb profunditat sobre la “identitat” actual del territori català.\(^{45}\)

D’altra banda, el 1979, amb la constitució dels nous ajuntaments democràtics i amb la Generalitat restablerta, adquireix un interès especial la revisió dels plans urbanístics de la majoria de les ciutats i municipis catalans.

Mentre que l’actualització del planejament de Barcelona i la seva comarca es va fer durant el període del canvi de règim, la majoria de les ciutats van haver d’esperar a la nova situació democràtica. De fet, només cinquanta plans s’havien actualitzat a Catalunya amb la nova Llei de 1975.

\(^{44}\) Vegeu AA.VV., \textit{Resolucions del Congrés de Cultura Catalana} (Barcelona, 1978).
\(^{45}\) Vegeu LUB, \textit{La identitat del territori català. Les comarques} (Barcelona, 1977). Se’n pot trobar un resum als dos números monogràfics de \textit{Quaderns}, 1 i 2 (Barcelona, 1980).
A escala municipal, a cada ciutat catalana es produeix, doncs, la discussió concreta per passar de la crítica a l’acció. En molts casos, el reajustament administratiu coincideix amb la discussió urbanística profunda del futur de la ciutat.  

A la dècada dels vuitanta, es revisen a fons o es redacten uns 500 plans municipals, amb la qual cosa es pot assegurar que no hi ha cap municipi de més de 2.000 habitants –o més petit però amb un cert dinamisme– que no tingui la seva norma urbanística actualitzada.

No cal dir que, si bé en alguns casos potser s’ha atorgat al pla un valor demiúrgic excessiu, aquest període fou bàsic en l’ordenació urbanística del país: només introduint una lògica diversa des de cada municipi i des de cada vall es podia recompondre una estratègia ambiciosa a escala de tot el territori català. La reordenació de l’escala local s’ha assegurat durant les dues darreres dècades; ara probablement queda per afrontar l’estructuració urbanística més general.

---

46 Vegeu el nostre article “La escala intermedia: nueve planes catalanes”, UR, 2 (Barcelona, 1985).
47 El programa de planejament es va iniciar amb una col·laboració al 50 % de cada municipi i la Generalitat, i fou impulsat per l’arquitecte Lluís Cantallops. L’any 1980, l’arquitecte Joan Antoni Solans es va fer càrrec de la Direcció General d’Urbanisme, fins a l’any 2000, en què fou substituït per Joan Llort, també arquitecte.
48 Vegeu el resum: AA.VV., 10 anys d’ajuntaments democràtics (Barcelona, 1989). Un amplio treball de balanç del planejament al Principat es pot veure a Amador Ferrer i Joaquim Sabaté, L’urbanisme municipal a Catalunya”. A final de la dècada dels noranta, es comencen a revisar molts dels plans de la nova administració democràtica i el 2002 s’introduceix una nova Llei d’urbanisme, que canviarà els procediments i els sistemes de gestió dels plans. Vegeu també Ricard Pié, ”Urbanistes, plans i problemes”, Quaderns, 165 (Barcelona, 1985).
IX. La recuperació de Barcelona als anys vuitanta. L’urbanisme de projectes, programes i estratègies

IX.1 El rellançament urbà amb el nou ajuntament democràtic

El programa de rellançament urbà de Barcelona s’activa amb el nou ajuntament democràtic i donarà resposta a la forta pressió social sobre la recuperació urbanística que ja s’havia expressat als darrers anys de l’antic règim.1

La nova situació democràtica porta al Ple municipal forces progressistes, que assumeixen el compromís d’emprendre la reforma de l’administració i la millora urbanística d’una ciutat que en les darreres dècades ha estat poc atesa.

Per fer possible aquesta llarga i àmplia operació de renovació urbana, es donen novament una sèrie de factors que ja hem observat en altres períodes dinàmics de la ciutat. D’una banda, el compromís i el lideratge polític, expressat en aquest cas per dos alcaldes, Narcís Serra entre 1979 i 1982, i Pasqual Maragall entre 1982 i 1997, que materialitzen i impulsen de forma singular aquest rellançament. Més tard, Joan Clos i Jordi Hereu continuaran amb aquest lideratge.

També una capacitat tècnica i una base teòrica capaces d’orientar un procés de gran complexitat administrativa i operativa. Es compta amb l’impuls d’una sèrie de professionals notables, entre els quals inicialment l’arquitecte Oriol Bohigas n’és el catalitzador essencial, i després s’hi incorporen molts joves professionals, formats durant els anys crítics de la transició. També, des de l’Escola d’Arquitectura, grups de treball com els del Laboratori d’Urbanisme, dirigit per Manuel de Solà-Morales, han ofert un quadre d’anàlisi i un sistema metodològic d’actuació a la ciutat que ara es pot posar en pràctica.

A més, cal comptar amb la bona disposició dels operadors socials i cívics, disposats a col·laborar en una empresa de gran envergadura, amb perfils inicialment poc definits, però que en qualsevol cas pretenen transformar la situació de mediocritat urbanística que la ciutat ha patit.2

El procés arrenca amb una idea-força innovadora de “recuperació” de la ciutat, que passa d’una primera fase d’acció directa expressada en la millora urbana realitzada per un gran nombre de petites actuacions de places i parcs, a un programa de desenvolupament urbà molt més complex.

---

1 El perfil polític de la corporació municipal des de 1979 és progressista, amb una participació més gran del Partit dels Socialistes de Catalunya, en aliança amb els comunistes catalans del PSUC. A mitjan anys noranta, s’hi incorpora Esquerra Republicana de Catalunya. L’any 2001, és elegit alcalde Xavier Trias, de Convergència i Unió.

2 Cal valorar aquí el valor enorme de l’esforç crític que fan algunes revistes especialitzades com CAU, Quaderns o Novatcnia durant els anys setanta per tal d’entaular una discussió crítica i rigorosa sobre els problemes urbans de Barcelona, que ja hem ressenyat en capítols anteriors.
Així, d’algunes accions de millora puntuals *de facto*, es passa a actuacions a mitjà termini als diferents barris de la ciutat. Més endavant, una sèrie d’estratègies globals sobre alguns sectors crítics de la ciutat —en espais obsolets o abandonats— permetran operacions de reequilibri més ambicioses. Aquestes diferents escales d’actuació es comentaran específicament.

En aquest procés de rellançament urbà, la nominació olímpica de Barcelona resulta, sens dubte, una palanca important. Tanmateix, la coherència del projecte durant la dècada dels vuitanta permet fer-ne una lectura integral en la qual el programa de 1992 s’ha d’entendre com un esperó singular en el marc d’una estratègia més àmplia.

IX.2 La reestructuració del sistema industrial a l’àrea metropolitana

L’impuls del procés de rehabilitació urbana comporta un cert rellançament econòmic que es tradueix en una reestructuració important del sistema industrial.

En aquesta recuperació industrial dels anys vuitanta, l’àrea metropolitana de Barcelona concentrarà gairebé el 60 % de tota la inversió de Catalunya. S’obre així, decidlament, una etapa d’industrialització massiva del cinturó metropolità, que ja havia acollit algunes indústries importants als anys seixanta i que ara passa a ser-ne protagonista. Aquest procés presenta una sèrie de característiques destacables:

a) El desenvolupament industrial adopta un nou perfil en què destaca el component d’R+D, és a dir, la combinació de la recerca amb el desenvolupament. Es produeix així un salt qualitatiu respecte als sectors manufacturers, protagonistes del desenvolupament industrial català.
Gran part del rellançament industrial s’inicia a partir de la Zona d’Urgent Reindustrialització (ZUR), que es tradueix en el Pla de reindustrialització del centre de Barcelona i s’aplica al perímetre de l’àrea metropolitana.  

Les activitats que es promouen absten els camps de l’electrònica, la informàtica, la indústria auxiliar de l’automòbil, les indústries plàstiques i de les arts gràfiques entre els sectors de més inversió tecnològica. El 60 % dels casos són readaptacions d’empreses existents, mentre que en la resta són empreses de nova creació, de perfil i dimensió clarament diferents.

b) En aquest procés de desenvolupament, adquireix una significació especial el corredor del Vallès, que uneix les lleres dels rius Llobregat i Besòs a l’altre costat de la serra de Collserola. Aquest corredor va registrar ja uns primers desenvolupaments als anys seixanta, fonamentats en la força de les ciutats existents, com Sabadell i Terrassa, que històricament havien tingut un gran protagonisme industrial. Sant Cugat del Vallès experimenta una certa extensió residencial a l’altre costat del Tibidabo, impulsada pels ferrocarrils. La Universitat Autònoma de Barcelona colonitza aquest territori als anys seixanta, com també alguna companyia d’assegurances i algun complex educatiu. Serà, però, l’autopista d’enllaç –la B-30– la que, amb el seu traçat, acabarà unint un territori que inicialment estava molt desarticulat.

Als anys vuitanta, una sèrie de grans instal·lacions marcaran el nou desenvolupament d’aquesta àrea, on també se situarà el Parc Tecnològic del Vallès. Aquests emplaçaments es veuran reforçats pel nou túnel de Vallvidrera –obert l’any 1991–, que connecta directament aquesta vall amb el centre de Barcelona a través de la Via Augusta i duplica, amb la mobilitat rodada, el camí que havia obert el ferrocarril al tombant del segle xx.

c) Aquests nous desenvolupaments comporten l’entrada massiva de capital estranger, seguint la línia d’una evolució més general de l’economia espanyola. De les inversions que es realitzen en aquest període, el 43 % del capital és de procedència estrangera. Els sectors bàsics (el del transport i el de la metal·lúrgia) i els de més inversió tecnològica (el sector químic, l’informàtic i el dels plàstics) estan dominats per capital estranger.

---


4 Emplaçaments com els de la RTVE, l’Escola d’Alt Rendiment Esportiu, el Baricentro, l’Hospital General de Catalunya o el Circuit de Montmeló, inaugurat l’any 1991, vertebraran la zona.

5 Iniciativa del Consorci de la Zona Franca i de la Corporació Metropolitana per tal d’aglutinar instal·lacions d’alta tecnologia (R+D) al sector, com el Centre Nacional de Microelectrònica o el Laboratori General d’Assaigs i Investigacions de la Generalitat de Catalunya i altres empreses.

6 Joan Eugeni Sánchez, “Transformaciones en el espacio productivo de Barcelona y su área metropolitana, 1975-1990”, Papers, 6 (Barcelona, 1991). Segons les anàlisis que es fan en aquest article, que estudia les grans empreses (amb una facturació superior als 2.600 milions de pessetes l’any 1988), el 47 % de la seva propietat és a mans estrangeres. Però si se’n considera el poder real, és a dir, el capital que controla indirectament a través de la participació dels accionistes, aquest percentatge puja fins al 56 %.
d) Amb aquesta reestructuració industrial, es produeix també un canvi en el paper del centre capital, que passa a actuar de centre direccional del sistema industrial modernitzat –amb el desenvolupament d’un gran sector de serveis–, i un conjunt metropolità els subcentres dels qual –antigues poblacions comarcals– experimentaran un procés de millora comercial i d’equipament.\(^7\)

La Corporació Metropolitana de Barcelona promociona una gran quantitat de sòl industrial a través dels eixos de promoció industrial (EPI), que arriben a mobilitzar unes 800 ha de sòl a l’àrea metropolitana. Simultàniament, la Generalitat, a través de l’INCASÒL,\(^8\) en promociona unes 1.000 ha, principalment a fora de l’àmbit metropolità.

e) Aquest procés es produeix amb una transformació notable de la dinàmica poblacional de Barcelona i de l’àrea metropolitana. En efecte, a la segona meitat dels setanta, Barcelona comença a perdre població en disminuir la natalitat i la immigració. Entre 1981 i 1985, Barcelona perd 50.000 habitants i la piràmide poblacional experimenta un canvi substancial. I el més significatiu és que també l’àrea metropolitana comença a decreixir, amb una pèrdua similar a la de la capital, com a indicador del canvi profund que ha introduït la crisi dels anys setanta.

En qualsevol cas, aquests fets reflecteixen la força que la immigració té sobre el perfil demogràfic català, a causa del seu baix nivell de reproducció biològica, i com aquesta –i, en conseqüència, el saldo demogràfic global– incideix en el ritme econòmic més general.

**IX.3 Els nous districtes i la desaparició de l’Àrea Metropolitana**

La recuperació de la ciutat comporta una sèrie d’accions urbanístiques que es realitzen paral·lelament a la pròpia reorganització administrativa del municipi. La preocupació per millorar l’eficiència operativa de la burocràcia municipal implica també fer una nova redistribució del territori de la ciutat a través dels nous districtes municipals.

Els nous límits administratius signifiquen nous nivells de competència i una certa descentralització política en deu districtes. La configuració d’aquests reconeix les diferents “parts” de la ciutat, reproduint en gran manera els perímetres dels antics municipis annexionats a finals del segle xix.\(^9\)

\(^7\) Es pot observar un procés de requalificació urbana als subcentres metropolitans potenciat inicialment per la Corporació Metropolitana de Barcelona (CMB) amb els parcs i equipaments comercials i seguit per l’acció industrial dels diversos municipis. Vegeu la publicació AA.VV., *Projectar la ciutat metropolitana* (Barcelona, 1988).

\(^8\) Correspon a l’Institut Català del Sòl, que promou actuacions residencials i industrials en el marc de la política d’acció urbanística de la Generalitat de Catalunya. Entre les actuacions més a prop de Barcelona, destaca el polígon de Can Graells, a Rubí, per localitzar-hi la multinacional Hewlett-Packard i un “parc d’activitats econòmiques” d’unes 280 ha.

\(^9\) La labor de l’àrea municipal, dirigida pel sociòleg Jordi Borja, es produeix entre 1983 i 1984, i és un procés polític aprovat per consens.
Les unitats definides així busquen inicialment aquesta forma urbanística històrica i pretenen agrupar entitats d’una dimensió propera als 200.000 habitants. Amb aquesta estratègia, els nous districtes tindrien una entitat i una escala semblant a les altres ciutats de l’Àrea Metropolitana, amb la qual cosa la regió metropolitana quedaria configurada en 36 ciutats similars (26 municipis i 10 districtes) i es recuperaria –degudament actualitzada– la imatge del gran Consell de Cent com a nova organització representativa de la gran ciutat.

Aquesta idea o projecte de l’administració Maragall queda truncat l’any 1985, quan la Generalitat dissol –seguint les pràctiques conservadores d’altres països– la Corporació Metropolitana de Barcelona, entitat creada el 1974 que havia desenvolupat una sèrie de funcions importants de control i de desplegament del planejament, com també moltes accions de redistribució inversora entre els diferents municipis.11

La Corporació Metropolitana és substituïda per una sèrie de comissions o consorcis intermunicipals d’escala similar, per tal d’afrontar actuacions altament especialitzades, vinculades principalment als serveis urbans, com l’aigua, el sanejament, el transport o els residus.

Si bé aquest no és l’espai per fer-ne una valoració específica,12 cal ressaltar les dificultats que la seva dissolució ocasiona –incoherència en les actuacions municipals, dificultats de coordinació– i la manca d’una anàlisi tècnica abans de prendre aquesta decisió, que segurament hauria aconseguit evitar les suposades incoherències i racionalitzar un òrgan que, per bé que s’havia creat durant el règim anterior, havia permès fer un desplegament urbanístic extraordinari als anys vuitanta.13

10 És ben notori el paral·lelisme amb la dissolució del Greater London Council (GLC), decretat pel govern Thatcher per reduir el protagonisme d’aquella institució, essencial en el desenvolupament del Londres de la postguerra. Els resultats d’aquesta mesura van ser funestos i els desenvolupaments recents dels Docklands mostren les conseqüències de l’abandonament total de les instàncies de coordinació i redistribució territorial a les regions metropolitanes.

11 Aquesta dissolució s’ha plantejat, a vegades, com una lluita de poder entre l’espai metropolità –en què l’Ajuntament de Barcelona és l’organisme més representatiu– i la resta de Catalunya. No obstant això, aquesta explicació és massa simple quan sabem, per la pròpia experiència del país, com en són, de dificils, els reajustos institucionals; per tant, hem d’entendre que existeix un model latent –que mai no s’ha explicitat–, que en part sembla actuar contra la pròpia història urbanitzadora catalana.

12 Veieu el nostre article “Algo más que un debate político”, *La Vanguardia* (Barcelona, 1985).

13 Cal recordar la història de l’Àrea Metropolitana, que s’ha comentat en capítols anteriors.
En qualsevol cas, malgrat els desajustos que crea, convé pensar que des de l’estructura municipal –cohesionada a través de consorcis o mancomunitats– i des de l’estructura de la Generalitat s’haurà d’establir en el futur algun marc de coordinació política i administrativa, perquè el tema ho reclama.

IX.4 Les diferents escales de la recuperació urbana

La recuperació urbanística de la ciutat i el seu rellançament econòmic estan obrint el camp a noves experiències d’intervenció urbana a escala europea, cosa que permet ja fer-ne una reflexió més àmplia.

En efecte, davant de l’impasse de la planificació de tipus tradicional i del disseny urbà merament decoratiu, sorgeixen nous processos de transformació urbana i noves idees per projectar la ciutat que en la seva aplicació demostren un gran interès conceptual i teòric.

Així la idea de “projecte urbà”\textsuperscript{14} com a superació de la dissociació estèril entre “pla urbanístic” i “projecte d’arquitectura” que havia reduït el primer al camp de l’anàlisi i la zonificació, i el segon al camp de la proposta aïllada, pren consistència. El concepte de “ peça urbana”\textsuperscript{15} sorgeix a la discussió, assenyalant la capacitat integradora del projecte que una aplicació estereotipada de l’arquitectura moderna havia perdut. Es reivindica l’“escala intermèdia”\textsuperscript{16} com a pont de comprovació entre les decisions programàtiques i les estructurals. També la idea dels “projectes en el pla”\textsuperscript{17} neix del compromís entre la reivindicació del pla com a instrument necessari per a l’organització social, que es vol que sigui cada vegada més justa, i la formulació dels temes centrals del desenvolupament d’una ciutat, que necessiten una verificació conjuntural.

És ben coneguda la complexitat dels mecanismes jurídics, espacials i de presa de decisió en les ciutats occidentals. Moltes vegades els mecanismes urbanístics es converteixen en fins en si mateixos, descuidant l’impacte que tenen sobre la ciutat real que pretenen millorar o projectar.

Un paradigma d’aquesta situació s’observa en molts plans urbanístics, que s’han convertit molt sovint més en una administració d’estàndards i un compromís amb la legalitat que en una proposta urbanística per a la ciutat. L’existència d’un marc jurídic i normatiu de referència que estableixi unes magnituds generals sobre els drets del sòl i l’estructura d’usos és certament necessària, però insuficient. La Llei del sòl no és el pla; hi ha continguts

\textsuperscript{14} Vegeu M. de Solà-Morales, “El proyecto urbano”, \textit{UR}, 5 i 6 (Barcelona, 1988).
\textsuperscript{15} Vegeu K. Garland, \textit{Architecture and Urban Planning. Section A}. Mont-real.
\textsuperscript{16} Vegeu J. Busquets, “La escala intermedia”, \textit{UR}, 2 (Barcelona, 1985).
\textsuperscript{17} Vegeu B. Secchi, “I progetti nel piano”, \textit{Casabella}, 563 (Milà, 1989).
disciplinaris i específics de la ciutat que són essencials. Tanmateix, molt sovint els estàndards de les lleis s’han confós amb els continguts del planejament. Així mateix, el projecte d’intervenció tendeix a separar-se d’altres dimensions urbanes que són les que vertaderament poden aportar nous continguts positius per a la ciutat que es planteja. Aquest context ha provocat la crisi del planejament i una intervenció urbanística desenvolupista als països més desenvolupats, i ha reconduït la iniciativa del planejament cap a polítiques urbanístiques sectorials (de trànsit, d’habitatge, de transport, de serveis urbans, etc.). Aquests “sectors” s’han convertit en agents urbanístics privilegiats per reconduir els processos de transformació que la ciutat actual reclama. Però, en canvi, són sectors que mai no consideren la ciutat com un objecte propi i, per tant, com un subjecte de tractament en si mateix.

Probablement, les claus de l’experiència de Barcelona cal buscar-les en el treball a diverses escales –sectorial i general– i en la integració urbana –com a imbricació de diverses parts i sectors– que caracteritza els seus projectes. La pròpia història urbanística de la ciutat ofereix, com hem vist, plans i projectes excel·lents, que participen d’aquestes condicions.

Tanmateix, la dificultat és aquesta. Quins han de ser els nous tòpics del planejament avui? On hem de buscar els principis que el planejament ha d’aplicar? Els puntals de la pràctica urbanística han estat somesos a la crítica acadèmica en les darreres dècades i ja no tenen sortida. Les idees esquemàtiques del planejament dels CIAM es van reconduir a la del barri residencial, i les seves propostes espacials i formals han estat criticades des de la perspectiva temporal o processual: els dualismes entre el centre i la perifèria han resultat veraços i àmpliament compartits. Hem arribat a conèixer bé els desajustos del planejament de l’època del desenvolupisme (desarrollismo): la prioritat del trànsit privat, les altes densitats dels grups residencials, la manca generalitzada d’equipaments a la perifèria, etc.
Els dubtes sorgeixen en convertir els models crítics en propostes reals: el desenvolupament urbà en època de crisi no és necessàriament l’urbanisme d’austeritat. D’aquí ve la necessitat de perfilar nous tòpics teòrics en la urbanística actual. En aquest sentit, les experiències catalana i de Barcelona ens poden servir d’“indicadors” per avaluar si les noves intervencions són tan sols una resposta als desajustos anteriors o bé aconsegueixen generar un model d’actuació específic o amb un enfocament propi.

Davant d’aquesta nova actitud del planejament, observem un corrent de desregulació d’antiplanejament que, partint de la crítica a la rigidesa del planning tradicional, busca obrir-se a un laissez faire del segle passat, que permet desenvolupar, en cada cas, especialment allò que la “promoció” vol. No pretemen discutir ara amb detall aquest enfocament, que ofereix uns resultats molt dubtosos en alguns països europeus, sinó entendre que s’han de superar les dificultats objectives del planejament rígid sense renunciar a una coherència urbana més general, i que aquesta només es pot assolir des d’una articulació conjunta –que, en definitiva, és l’atribut més important del planejament i del projecte urbà.

Aquestes condicions de la nova intervenció urbanística cal cercar-les en les d’experiències que ja funcionen. Sembla que es pot avançar una certa especificitat segons el tipus de ciutat. Així, les ciutats del sud d’Europa, com Barcelona, presenten algunes característiques singulars: la continuïtat del seu teixit urbà és contundent. La lectura del fotoplà mostra els seus episodis històrics i reconeix encara la naturalesa de les seves parts. És una ciutat sense transformacions traumàtiques –com van ser els bombardejos que van patir les ciutats del nord–, però que presenta una complexitat funcional important: els edificis alberguen, en general, múltiples activitats i la base residencial s’hi estén amb una densitat bastant alta. D’altra banda, la segregació espacial potser hi és menys acusada o és més recent, i és deguda en gran part als talls produïts per algunes infraestructures pesades o pels accidents geogràfics –el ferrocarril, els cursos d’aigua, etc.

Com hem vist, Barcelona respon a aquest perfil amb una implantació molt compacta al voltant del seu centre antic i de l’Eixample, i amb un desenvolupament més recent que segmenta ecològicament el sector de llevant, com a zona obrera amb menys serveis, respecte al sector de ponent de la ciutat.

Un programa de requalificació urbana hauria d’abordar millores substancials en les infraestructures i definir noves àrees centrals per aconseguir redistribuir-hi els nivells actuals de serveis i d’urbanitat.

Convé aclarir que, si bé les ciutats occidentals estan sotmeses a uns processos de transformació similars, aquests es poden comportar solucions alternatives segons el tipus de ciutat de què es tracti. D’aquí ve l’interès per treballar des de l’especificitat del model de ciutat a l’Europa meridional, en comptes d’aplicar acríticament els patrons de les ciutats del nord, que normalment estan més avançades en les fases d’urbanització.

Més de dues dècades d’aquesta nova experiència urbanística a la ciutat de Barcelona ofereixen un gresol de referència important sobre l’abast i el contingut crític de les diferents propostes. La projectació iniciada a Barcelona tendeix a negar el dualisme entre el pla i el projecte i cerca, en canvi, recompondre un camp disciplinari amb àrees comunes importants entre l’arquitectura i la urbanística.
9.05, 9.06, 9.07, 9.08
El Parc de l’Espanya Industrial reutilitza els terrenys d’una planta industrial obsoleta.

9.09, 9.10
El Parc del Clot.

9.11, 9.12
El Parc de la Pegaso.
Així doncs, l’experiència de Barcelona experimenta un canvi d’escala –de la petita actuació a la gran intervenció–, i també una evolució projectual –del projecte simple monogràfic (una plaça, un parc, una escola) al projecte complex (un conjunt de carrer, edifici i zona verda, amb gestió integrada); del projecte públic al *partnership* (cooperació) per assegurar el compromís de la iniciativa privada en operacions d’abast clarament general o públic–18 i de planificació –de la normal a l’excepcional–, i sap trobar unes pautes comunes per a la regulació quotidiana de la ciutat i les grans actuacions del 1992.19

Aquests ajustos d’escala, continguts, actors i àmbits són també respostes en forma de pla al canvi de dinàmica del context i a la capacitat dels operadors socials i econòmics.

En efecte, l’esforç del sector públic en aquesta experiència és que ha passat de ser l’agent privilegiat de la iniciativa requalificadora a ser-ne l’agent reequilibrador, cercant d’intervenir en la localització de les actuacions i tractant de socialitzar la plusvàlua generada per la nova dinàmica urbana.

Així doncs, la “requalificació urbana” passa per repensar la ciutat des d’ella mateixa, amb els seus atributs i les seves dificultats. No és estrany, doncs, veure que a Europa les ciutats tornen sobre si mateixes, buscant canviar i actualitzar-se, remodelant els seus barris vells i donant respostes modernes als problemes antics. Barcelona no és aliena a aquest procés quan s’esforça a definir el seu front maríti–el port i el litoral– com a vella aspiració d’una ciutat que es declara mediterrània i que havia tancat el seu accés al mar, i també quan busca en el projecte de l’espai vacant i obsolet la forma de cosir i vertebrar les àrees residencials populars.

L’experiència de Barcelona mostra, una vegada més, la varietat i la riquesa instrumental del planejament i del disseny de les ciutats, que s’han de gestionar d’una forma diferent, adequada a les circumstàncies administratives, polítiques i econòmiques de cada cas.

Podem preguntar-nos fins a quin punt la hipòtesi de requalificació urbana a Barcelona comporta preocupar-se, en gran manera, per la forma de la ciutat i de l’entorn urbà en què s’opera, buscant en la forma l’element sintètic capaç d’integrar el procés urbà i els agents socials existents. D’altra banda, la seva eficàcia es mesura, en gran part, per la seva capacitat d’executar les propostes a curt o a mitjà termini. En aquesta voluntat radica, al nostre entendre, la seva capacitat d’innovació, reconeixent la voluntat pragmàtica pròpia de la urbanística moderna (aplicada ara a la millora substancial de la ciutat existent), però sense renunciar a la referència de l’escala del pla o a la idea general de ciutat que pregonava el planejament de les grans ciutats a principis del segle xx.

18 En aquelles operacions de projectes públics executats per la iniciativa privada d’acord amb les condicions definides pel sector públic, o bé oferint nous camps d’inserció privada, com la restauració d’edificis catalogats i/o monumentals, i assajant fòrmules amb patrocinadors privats per a aquelles obres de manteniment urbà de cost més alt –per exemple, les grans fonts de la ciutat, entre d’altres. El programa "Barcelona, posa’t maca" ha estat un exemple clar en aquest sentit.
19 Convé recordar que aquests esdeveniments excepcionals adquireixen un ritme normal cada 30-40 anys a Barcelona i en moltes altres ciutats. A Barcelona, succeix als anys 1888, 1929 i 1953, cosa que significa un ritme d’actualització per salts d’abast mitjà, que s’ha d’equilibrar amb un procés constant de desenvolupament i de transformació urbana.
9.13
La plaça de Can Robacols:
esquemes de rehabilitació
urbana. El projecte cercava
una estratègia per millorar
les condicions del context de
desenvolupament urbà.

9.14
La plaça de Sóller.

9.15
La plaça d’Àngel Pestanya.

9.16
La plaça de Sants.
En qualsevol cas, la pròpia experiència de Barcelona ve a ratificar la necessitat d’aprofundir el treball teòric per poder formular noves hipòtesis per al planejament de les nostres ciutats. Les teories convencionals del planning, derivades d’altres disciplines, han trobat els seus límits en passar de l’anàlisi a la proposta. Les teories basades en la dimensió social del planejament han formulat algunes crítiques prudents als plans desmesurats i excessius. Les teories sobre la pràctica del planejament (procedural theories) no han anat més enllà de promoure uns estàndards i de complir unes normes generals. Ens queda, sobretot, treballar en la definició d’uns conceptes teòrics de planejament que resultin adequats i efectius. És a dir, que alhora que participen dels avanços de l’anàlisi urbana siguin capaços de formular propostes d’intervenció, l’impacte de les quals a mitjà termini es pugui estimar prèviament.

Així doncs, sembla evident que un “saber pràctic” té el recurs fonamental per reformular els seus principis en els esforços experimentals. Aquí és on cal encaixar l’aposta de Barcelona. Malgrat les seves contradiccions, els plans i els projectes són capaços d’engendrar unes idees força que els agents socials accepten i corregeixen, cosa que fa real l’eslògan de la “requalificació urbana”. Aquesta millora es produeix principalment revalorant la ciutat, que es transforma i s’actualitza sobre si mateixa.

Aquestes idees globals es materialitzen amb un procés de treball en què coexisten escales d’aproximació diverses, que participen d’un fort compromís amb el component físic de la ciutat i amb la seva capacitat executiva real.

Per comentar específicament les diferents escales de treball en aquest procés urbanístic de Barcelona, les agruparem en tres blocs:

a) El primer, anomenat de “rehabilitació urbana”, recull les actuacions directes d’escala menor sota l’epígraf d’“espais urbans i espai verd”, que tenen un perfil marcadament de gestió i d’inversió pública. També s’hi inclouen els plans sectorials, que ofereixen una forma de reflexió més sistemàtica de la ciutat per parts, la qual cosa engloba actuacions d’escala diversa.

b) El segon bloc comprèn el capítol de “reestructuració urbana”, en què s’introduceixen aquelles estratègies de més abast, com són la reorganització del viari i les àrees de nova centralitat. Aquest nivell d’actuació assenyala una sèrie d’elements relacionals o de reequilibr i àrees de la ciutat, i s’ha vist potenciat evidentment pel programa olímpic de 1992. A més, com es comprovarà, les escales es poden llegir encadenades i aquestes estratègies es poden executar des de diferents graons.

c) Finalment, s’apunten algunes claus estructurals de la forma de Barcelona que posen sobre la taula alguns temes fonamentals de l’organització morfològica de la ciutat.

20 Una conceptualització “foucaultiana” que sembla molt adequada a aquestes disciplines. Vegeu Michel Foucault, L’archéologie du savoir (París: Gallimard, 1969).
IX.5 La rehabilitació urbana

I) Els espais urbans i l'espai verd

Sobre l’estructuració del sistema dels espais urbans i dels espais lliures, es poden fer algunes reflexions.

L’inici del procés, com assenyala Oriol Bohigas,²¹ impulsor de la idea, no respon a una sistematització prèvia, sinó que és prioritària la necessitat de donar-hi una resposta immediata. Tanmateix, la mesura que el programa avança, es va superposant una racionalització més gran del procés d’actuació sobre el verd i l’espai lliure.

Es tracta d’una estructura del verd que cerca maximitzar el servei a tot el teixit urbà. D’aquí es dedueixen, doncs, dues hipòtesis en la intervenció: d’una banda, cal treballar sobre els petits intersticis buits en el conglomerat urbà existent i, de l’altra, la selecció s’ha de fer amb criteris d’oportunitat –quins són els espais més disponibles atenent la densitat residencial veïna.

En aquest sentit, a l’esforç de gestió del sòl per compra, s’hi ha d’afegir l’espai urbà que es pot mobilitzar a partir dels plans especials de reforma interior (PERI), que són, en definitiva, els que permeten actuar en el pla de la gestió singular, de la compensació de drets d’un planejament previ o, finalment, de l’expropiació.

L’acció se centra en les velles indústries ja en desús o en greu crisi i, per tant, més interessades en realitzar els seus actius. També en el terreny d’antics serveis urbans en transformació –ja siguin municipals o estatals. L’antic escorxador, o els terrenys de la Renfe, són els espais “expectants” per a ser convertits en parcs i places.

Per tal d’establir prioritats d’actuació entre els solars disponibles, es trien els espais més centrals dins de cada teixit urbà, amb la voluntat que els diferents districtes o sectors estiguin representats a les distingits onades de projectes. Aquesta condició conjuntural de cada projecte –que és específic en la seva dimensió, però també en el context urbà que el circumda– és una de les dimensions més interessants dels projectes d’espai urbà en la Barcelona dels anys vuitanta.

²¹ Oriol Bohigas, La reconstrucció de Barcelona (Barcelona: Edicions 62, 1985).
Fixem una sistemàtica en la localització dels projectes realitzats entre 1982 i 1990. Si hem destacat el pragmatisme en la selecció, es poden esmentar, per la seva dimensió i posició urbana, algunes categories de parcs que aporten potser un grau de complexitat respecte als tipus establerts per Rubió i Tudurí a principis del segle XX.

a) Parcs urbans que ocupen una posició interior –és a dir, immersos dins el teixit urbà–, amb una superfície d’entre 6 i 10 ha, com a conseqüència de reutilitzar antics recintes d’indústries i serveis. En són alguns exemples clars l’Escorxador (antic escorxador), l’Espanya Industrial, el Clot, Pegaso i Renfe-Meridiana, entre d’altres.

La singularitat de la seva situació ha dificultat molt, en alguns casos, l’objectiu del projecte. Abans que res, aquest ha de reconvertir una posició inicial d’”esquena urbana” –que els murs d’aquests recintes havien creat històricament– en un element urbà permeable, capaç d’aportar un nou servei als barris que l’envolten.

D’altra banda, el parc es projecta en un espai gens propens a aquest ús –molt sovint, amb terrenys altament pol·luïts– i s’ha de construir en poc temps. Els dissenyadors han de manejar els elements vegetals, de topografia, d’aigua, etc., buscant produir un parc –com qui dissenya un edifici– perquè no és possible seguir el procés lent en la vegetació i en l’ajust del disseny dels parcs tradicionals del segle XIX. Aquí, doncs, s’ha avançat en un tema de projecte molt important.

b) Places i jardins. Es tracta d’operacions de petites dimensions, totalment integrades en els diferents teixits residencials de la ciutat. Per la quantitat dels elements realitzats –que són més de cent cinquanta– i per la seva qualitat, suposen una veritable rehabilitació de l’espai urbà de Barcelona.

Encara que la seva dimensió sigui reduïda, la seva posició central a cada fragment dels barris provoca un efecte molt notable de difusió de la urbanitat.

Les places donen resposta a necessitats funcionals clares de sistemització del trànsit i d’aparcament a la superfície i busquen organitzar espais de relació de naturalesa molt diversa. Algunes són més interiors i es plantegen com a veritables jardins col·lectius. Per citar-ne només alguns exemples, podem esmentar les places de Salvador Allende, de Sant Pere, de Sant Agustí Vell i de la Mercè.

En la majoria dels projectes, s’observa un gran esforç per rescatar els valors simbòlics de les places –incorporant-hi elements de significació especial, com ara escultures– que s’havien perdut per la funcionalitat excessiva a què s’havia sotmès el seu disseny. D’altra banda, els projectes han de vèncer també unes condicions contextuales sovint

24 Tant vegades les places s’havien dissenyat a partir dels catàlegs comercials de mobiliari urbà i de jocs d’infants.
desfavorables; per aquest motiu, algunes places es presenten com a obres d’”arquitectura del buit”, que cerquen establir un ordre propi enfront d’unes condicions d’edificació circumdants de cap interès, principalment a les àrees residencials perifèriques que es construeixen arran del boom especulatiu dels anys seixanta. És el cas de la plaça de Sóller, de la de Can Robacols i de tantes altres que es poden veure com a espais abstracts, que, amb l’ordre abstracte de la seva geometria, estableixen una nova lectura del context residencial.

En alguns casos, els projectes de plaça es plantegen com un sistema d’espais oberts articulats; és el cas de les places de Gràcia, de l’eix per als vianants de Sant Andreu o d’algunes de les places de la Ciutat Vella. El primer cas estableix una rehabilitació integral d’aquestes petites places projectades al segle xix en el desenvolupament suburbà del sector, mentre que el segon traça un itinerari d’equipaments singulars –el mercat, la seu del districte, l’església, l’estació– que, d’aquesta manera, passen a funcionar com un autèntic subcentre cívic.

c) Jardins equipats. Es tracta d’un subtipus de l’anterior i inclou una sèrie d’antigues finques privades, que passen a ser reutilitzades com a espais públics de la ciutat. La vella edificació és reconvertida per a l’ús d’equipament col·lectiu. Són exemples d’aquest tipus: Ca n’Altamira, la Vil·la Cecília, la Torre Groga, la Tamarita, etc.

La seva posició correspon a la d’una vora o límit urbà, i la majoria són a la part alta de la ciutat, on s’havien emplaçat aquelles finques senyorials. Actuen com a jardins equipats o “portes” dels parcs més grans, principalment de la serra de Collserola.

El temes específics del projecte són ara l’adaptació d’un jardí, la concepció del qual s’havia basat en un ús privatiu, a les noves sol·licitacions funcionals i urbanes. El cas de la Vil·la Cecília és un exemple clar en què es conjuguen ambdues situacions amb elements de composició realment innovadors.

d) Eixos urbans. Són el resultat de la intervenció de sistematització de l’eix viari intermedi, que permet augmentar el protagonisme de l’espai del vianant en alguns elements principals de la forma urbana.

Són projectes en què domina la dimensió lineal i en què les decisions més significatives es produeixen en el disseny de la secció o en el seu perfil transversal. Alhora, plantegen sempre una forta discussió amb el sistema viari general i amb el transport públic, i també amb les opcions d’aparcament i amb els usos privats més immediats, principalment de les plantes baixes comercials. Per tant, és fàcil imaginar que comporten la gestió d’una certa complexitat.

9.19, 9.20, 9.21
El Parc de la Creueta del Coll, una pedrera abandonada conforma un singular espai obert.
Entre ells es poden esmentar els següents: l’avinguda de Gaudí, de traçat diagonal en la malla Cerdà, que enllaça dos grans conjunts modernistes –la Sagrada Família i l’Hospital de Sant Pau–, en què la connexió per als vianants ha significat una revaloració singular del sector en conjunt; també l’avinguda de Josep Tarradellas al límit de l’Eixample amb les Corts, aprofitant la realització del pàrquing subterrani per augmentar l’ús per a vianants; l’eix del carrer de Tarragona, cridat a ser un espai de molt de trànsit i animació; l’enllaç de les Rambles amb la Rambla de Catalunya, que finalment fa possible la integració de l’Eixample amb la Ciutat Vella de forma directa per als vianants.

La Sagrada Família prossegueix la seva construcció controvertida. La forma singular de projectar de Gaudí fa difícil imaginar que el monument que s’està realitzant encara avui estigui seguint el seu concepte arquitectònic. El genial arquitecte ajustava constantment els seus dissenys en la posada en obra i segurament el resultat final podria arribar a devaluar la peça original.
9.28, 9.29
L’avinguda de Gaudí entre la Sagrada Família i l’Hospital de Sant Pau.

9.30, 9.31
L’avinguda de Josep Tarradellas, abans i després de la remodelació.

9.32, 9.33
L’avinguda de Mistral.
Dins d’aquesta categoria, s’hi hauria d’incloure també l’operació de rehabilitació dels grans eixos cívics històrics, com el Saló de Sant Joan i l’avinguda de Maria Cristina, que eren els accessos respectius als recintes monumentals de 1888 i 1929, els quals han recuperat la seva condició d’espai urbà de primera categoria.

Sens dubte, cal destacar la Via Júlia i la Rambla de Prim com a eixos urbans de nou disseny a la perifèria barcelonina, la construcció dels quals ha permès transformar-los d’espais perduts entre edificacions en autèntics eixos cívics revitalitzadors de les àrees de Nou Barris, el primer, i del Besòs, el segon. Per la seva condició viària especial, es tracten més endavant.

e) Parcs d’escala. Corresponen a aquelles actuacions de més entitat que canvien l’esquema global de les àrees verdes de Barcelona. Concretament, són: el front marítim, amb la seva reconversió en un gran parc lineal, amb platges d’accés públic; el vessant de ponent de Montjuïc, que s’obre al delta del Llobregat, on s’instal·len els equipaments esportius olímpics; la Vall d’Hebron, a la zona nord de la ciutat, rescatant sòl residencial per executar un gran parc amb equipaments en un dels sectors més densos; el parc de la Diagonal, a l’extrem de ponent, per completar la gran àrea esportiva de la ciutat.

L’impuls per realitzar aquests grans parcs en tan poc temps fou possible gràcies al programa olímpic de 1992 i així es va aconseguir incidir, de manera efectiva, en l’”espai interior”, amb peces de més de 100 ha, en alguns casos.

Els problemes projectuals són específics de cada sector. El component del programa olímpic, per exemple, obliga a dissenyar-ne algun pensant en un doble ús –l’olímpic i el de després–, per tal d’evitar que una necessitat provisional es converteixi en permanent.

En aquest sentit, les operacions d’aquests grans parcs combinen sovint diferents projectes executius sota la lògica més general de l’espai lliure que es vol aconseguir. En alguns casos, la idea de parc s’ha d’entendre que es basa en el traçat dels elements principals i de la topografia que fa possible que aquest vagi creixent i es vagi desenvolupant segons les seves pròpies lleis orgàniques.

Una valoració general de la localització dels diferents parcs atenent les cinc categories presentades respecte del verd existent abans de 1982 ens permet entendre la gran difusió amb què se’n plantegen els tipus inicials.

D’altra banda, una lectura de la ciutat per “pisos” o “nivells” respecte al verd és molt explicativa. El pis inferior –per sota de la Gran Vía– es veu millorat amb l’ampliació dels dos grans parcs històrics, el de l’oest de Montjuïc i el front marítim.

Al pis o nivell intermedi –que correspon a la part més consolidada de la ciutat–, s’hi actua entre les vores de l’Eixample i els nuclis tradicionals. A més, també es fa una actuació més difusa en la recuperació dels patis interiors de l’Eixample, com veurem més endavant.
En els nivells topogràfics més alts, els petits monticles o turons permeten accedir més fàcilment a l’espai verd.26 Finalment, les valls davant dels contraforts de Collserola permeten actuacions de “pre-parc”, amb un ús més intensiu dels jardins equipats.

Aquest model interpretatiu es pot repetir, en part, a escala metropolitana, on a principi dels anys vuitanta es recuperen grans peces com parcs equipats, arran de l’impuls de la Corporació Metropolitana. Són una bona mostra d’aquest procés els parcs de la Torre Roja (Viladecans), de Torreblanca (Sant Feliu de Llobregat) o del Besòs (Sant Adrià de Besòs).27

Per la seva banda, els municipis metropolitans han emprès també operacions de petits parcs infill dins el teixit residencial, responent en gran part al model que la capital central ha desenvolupat.

26 En efecte, el sector central, anomenat “els tres turons”, té la seva pròpia estratègia per incrementar l’espai verd a partir dels dos parcs existents: el Park Güell i el recinte de la Creueta del Coll.

En qualsevol cas, l’avaluació inicial d’aquesta experiència passa per ressaltar el gran interès d’un procés que, si bé respon a una lògica general com la descrita, pren com a criteri fonamental un impuls pragmàtic i decidit. És en aquest punt que els diferents projectes han hagut de competir: amb les coordenades concretes de cada context, els seus pressupostos i requisits funcionals.

Sembla just reconèixer que, en aquest procés, ha estat molt positiva la contribució d’un gran nombre de professionals, tant de l’administració com de fora. Les diferents línies de reflexió sobre arquitectura i espai lliure han trobat un camp d’experimentació. La majoria han cercat noves respostes a la pregunta “Què són avui un espai urbà i un parc?” com a qüestió substancial a l’hora de projectar el verd avui. També han compartit la preocupació pel simbolisme de l’espai urbà, que en molts casos ha comportat la col·laboració d’artistes i escultors en la discusió global del projecte i en l’execució material d’alguns dels seus fragments.

II) Els plans sectorials

La rehabilitació urbana requereix també una actuació complementària més sistemàtica que n’asseguri el desenvolupament a mitjà termini. En aquest sentit, el procés urbanístic de Barcelona admet la necessitat d’entendre les diferències urbanes per trobar les formes d’actuació més coherents i compatibles amb els teixits existents.

En efecte, Barcelona admet una lectura per parts, que identifiquen els seus barris tradicionals. El procés urbanístic de formació i de transformació de les diferents parts és diferent, i aquestes actuacions comparteixen la voluntat desdensificar i de definir projectes d’intervenció amb una forta qualitat urbana, que ofereixin unes pautes de rehabilitació correctes. Els podem descriure en els tres apartats següents:

a) La recuperació de la Ciutat Vella, per exemple, constitueix un punt nodal de la nova política urbanística de Barcelona. Les formes d’actuació als seus barris són diferents d’altres àrees de la ciutat, en la mesura que comporten problemes especialment complexos. A ningú no se li escapa les condicions pèssimes dels habitatges en alguns sectors del Raval o de Santa Caterina, ni l’alta densitat habitacional d’alguns fragments de la Barceloneta. Són problemes que tenen l’origen en la densificació que van patir aquests sectors històrics al segle xix, que es va veure agreujada per l’abandonament urbanístic i immobiliari a què van ser sotmesos durant la segona meitat del xx.

En aquest sentit, la Ciutat Vella es divideix en tres àrees, que es corresponen amb el Raval, Santa Caterina i la Barceloneta, amb unes hipòtesis d’intervenció ben diferenciades.

9.35
Inclouen la ciutat murallada i la Barceloneta.

9.36
"Del Liceu al Seminari", al Raval, cercava un ús millor de grans edificis històrics.

9.37, 9.38
La Rambla del Raval, un gran espai públic que resol els antics constreyniments causats pel Pla parcial de l’avinguda de Garcia Morato.
9.e Rehabilitació i creació d'espais públics a Ciutat Vella

Diversos models per millorar els espais públics de la Ciutat Vella: a) reutilització de l’espai existent i b) creació de nous espais. Exemples de (a) són el carrer de Montalegre, la plaça de la Catedral i la plaça de Sant Agustí, i de (b) el carrer d’Allada-Vermell i la plaça de la Mercè.
Són plans que, si bé no participen d’un mètode idèntic, comparteixen una sèrie d’elements que els donen una coherència general. Cal destacar la meticulositat de les variables de treball: l’estudi de l’estructura de la propietat, la classificació tipològica i les característiques sociològiques són bases de partida de cada projecte del pla, que en fa la seva pròpia lectura i interpretació.

Cada pla cerca minimitzar les afectacions viàries centenàries –sventramentos– no desenvolupades, que en gran part han estat responsables de la degradació d’algunes de les seves parts. La cerca d’alternatives viàries es fa potenciant la idea de recinte, amb el suport del trànsit per les corones de les rondes i per les vies interiors existents. La racionalització de la situació actual s’ha assolit amb mesures d’aparcament i de resolució de petits punts conflictius.

La modernització dels edificis singulars amb usos col·lectius i institucionals és un tema recurrent per a les peces d’arquitectura –o “contenidors”– de gran volum i d’interès estilístic o morfològic.

Tanmateix, la idea d’esponjament creixent és una tònica comuna a tota la Ciutat Vella. L’estratègia que ja havia proposat el GATCPAC als anys trenta porta ara a enderrocar una o diverses illes senceres de la Ribera o del Raval. Barcelona en té ja molt altres bons exemples, com les recents places de la Mercè o de George Orwell, al teixit central.

Un cop definit el pla per a la reutilització de la Ciutat Vella, s’impulsa una societat pública, Promoció Ciutat Vella, per canalitzar-ne l’actuació operativa. Les dificultats habitacionals del sector obliguen a fer-hi una inversió pública important, que necessita comptar amb el suport supralocal per poder donar resposta a l’abandonament secular del cor originari de la ciutat. L’impuls públic d’aquest procés estableix un nou llindar de recuperació i obre formes de col·laboració amb altres operadors corporatius i privats. 29

9.f La reestructuració d’edificis residencials a Ciutat Vella

9.49, 9.50
CIVE: obres específiques de rehabilitació realitzades als darrers 15 anys.

9.51, 9.52
CIVE: nous plans per real·lotjar els residents locals afectats.
De fet, el balanç dels actuacions realitzades els anys 1988 i 2000 mostra que la inversió al districte de la Ciutat Vella –incloses la ciutat murallada i la Barceloneta– va ser d’uns 9.000 milions d’euros, amb una distribució del 50 % en equipaments i infraestructura, el 25 % en espai públic i l’altre 25 %, en habitatges. Aquest gran esforç inversor es va concentrar majoritàriament al Raval, amb el 60 % del total, essent un dels sectors més deficitaris.

Es tracta d’un procés de xoc que ha inclòs (1) tant la millora dels espais públics i de residència –en incloure en aquests programes el manteniment dels existents–, com (2) la revaloració del patrimoni cercant la reactivació de l’activitat econòmica i cultural d’aquesta part de la ciutat.30

b) Els plans dels barris tradicionals –dels sectors definits com a suburbans– han de verificar l’estructura d’ordenació que el Pla metropolità va proposar l’any 1976. La coherència urbanística d’aquestes parts de la ciutat ho demana: són barris consolidats al segle XIX i en les primeres dècades del XX, amb les lleis de la formació suburbana dels carrers, en què l’estructura tipològica de les cases, la distribució dels serveis i els equipaments urbans requereixen un reconeixement precís de cada situació. Seguint aquests tòpics de treball, s’hi van configurant alguns elements importants per a la seva entesa, que poden ser vitals en el seu reprojecte.

Per exemple, la idea de carrer major adquireix, en la situació actual, un nou contingut respecte al que tenia originàriament, però continua mantingint una jerarquia de valor pel que fa als usos centrals i comercials i, en conseqüència, sembla oportú reduir-hi la pressió del trànsit de travessia: els carrers majors de Gràcia, Sarrià i Sant Andreu, la Rambla del Poblenou i la Rambla del Carmel tenen aquest valor d’espai interior del barri amb capacitat per a ser requalificat. D’altra banda, algunes operacions de transformació urbanística forta permeten millorar-ne l’estructura. És el cas de la substitució d’antigues fàbriques o espais en desús, que es poden convertir en llocs d’interès: els parcs realitzats següent aquest procés són, entre d’altres, el de Can Fabra a Sant Andreu, el de la Paperera al Poblenou, el del Vapor Vell a Sants, el de la FECSA al Poble Sec, etc., que serveixen també per reequipar els barris. Al seu torn, la revaloració d’espais centrals amb la conversió d’algunes àrees en zones per a vianants els atorga un nou potencial.

Un capítol a part és la rehabilitació dels barris residencials produïts als anys seixanta, ja siguin de residència massiva o d’autoconstrucció. Aquest tema requereix uns especials esforços addicionals d’inversió a mesura que es va comprovant la ràpida obsolescència –arquitectònica i urbanística– d’aquelles fàbriques urbanes.

Mereixen una referència especial els barris d’urbanització marginal –que ja hem definit–, per les dificultats especials de la seva formació. La urbanització, en general, costa més del normal i a vegades s’hi han de corregir parts mal executades. El procés de legalització planteja problemes específics en iniciar-se el pla. En qualsevol cas, són plans que intervenen en realitats ja molt consolidades i que, en executar-se, requereixen esforços importants de gestió pública.  

31 Es poden veure amb més detall els diferents tipus de plans a la publicació J. Busquets et al., Plans cap al 92 (Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 1987).
9.56
Morfologia dels patis convertits en un espai obert privat. Alguns estan oberts al públic.

9.57, 9.58, 9.59
La nova ordenança preveia recuperar els patis de l’interior de les illes de cases.
L’instrument a partir del qual es fa aquesta rehabilitació per sectors urbans és el pla especial de reforma interior (PERI), que, en general, estableix un ajust entre el Pla general metropolità (PGM) de 1976, la realitat urbana i una possible dinàmica d’intervenció pública i/o privada. Es tracta de plans de sectors “diferents”, que estableixen programes d’intervenció pública i vies de concert amb l’actuació privada sempre que és possible. Per executar aquests plans especials, es defineix el concepte d’unitat d’actuació o d’intervenció integrada com a camp del nou projecte i és gestionar-se per aquests sectors de població, cosa que integren elements diferencials (una plaça i un edifici residencial, un aparcament públic i un equipament, per exemple) i que es configuren com un repte d’interès indubtable.

Al seu torn, la nova dinàmica econòmica de la ciutat fa augmentar novament la preocupació de l’administració pel tema de l’habitatge assequible. En efecte, la pressió de la demanda sobre el sòl i els edificis fa que sigui imprescindible l’oferta d’habitatge social o de preu assequible. Els plans especials inclouen espais d’actuació, i les peces de gran transformació urbanística també, que poden donar una resposta clara a la necessitat d’aquest tipus d’habitatge econòmic per als sectors de població de rendes més baixes.

c) Una consideració especial mereix l’Eixample, per la seva importància quantitativa i simbòlica dins la ciutat.32 Diríem que es tracta d’una part paradigmàtica que requereix una visió integrada i unitària per tal d’abordar operacions de conservació i millora d’un dels centres moderns més grans d’Europa, on encara sembla possible neutralitzar la fortà specialització funcional a què estan abocats, fomentant l’ús residencial com un component de reequilibri.

La situació dels edificis de l’Eixample està molt consolidada; hi queden pocs solars buits, i disposa d’una quantitat d’edificació de gran interès arquitectònic i ambiental. En aquesta situació, el problema és definir una regulació més precisa que permeti millorar els edificis sense incloure’ls al Catàleg, com també facilitar la rehabilitació de les edificacions i assegurar una bona inserció de les noves cases.

Un altre objectiu bàsic de l’ordenança és l’esponjament dels patis de d’illa, ja inclòs en el projecte inicial de Cerdà però que mai no es va desenvolupar. La geometria i el volum de l’illa fan necessari un espai interior lliure d’edificacions que doni qualitat a la façana i espai interior. L’ordenança aprovada obliga a deixar el cor de l’illa sense edificacions i a enjardinar-lo en cas de substitució o de fortes transformacions dels edificis existents. S’obre així un camí lent però incremental positiu a favor de l’espai verd interior de l’illa. D’altra banda, una sèrie de

32 Vegeu J. Busquets i J. L. Gómez Ordóñez, Estudi de l’Eixample, Op. cit., que en fa un balanç actual i mostra els tipus d’actuacions urbanístiques que s’hi van desenvolupar paral·lelament a la seva formació. Aquest estudi de reconeixement posa de manifest els problemes actuals de l’Eixample (conflictes d’ordenació, enderrocament sistemàtic d’edificis cèntrics per convertir-los en solars, pressió excessiva del trànsit que ocasiona dificultats a la residència, etc.), però també emfasitza les propostes principals del projecte d’Ildefons Cerdà, que permeten encara regir aquesta peça fonamental de Barcelona.
pats assoleixen una utilització pública, precisament aquells on és possible intervenir-hi amb facilitat i que, per la seva posició respecte als eixos i als equipaments més importants, són de més interès. Ja s’han executat una sèrie de pats pilot. Destaca, precisament, el del carrer de Llúria, que aprofita l’antiga torre de les aigües, convertida ara en un element més del nou jardí.33

IX.6 La reestructuració urbana

I) La reorganització del viari

Després de canalitzar les necessitats més prioritàries d’equipament i espai lliure urbà, era imprescindible afrontar la urbanització dels elements viaris, tant per la seva capacitat de recuèlibre com per la seva força configuradora de la imatge en una ciutat compacta. En aquest sentit, es pot produir una gran identificació entre les zones amb forts déficits d’urbanització i els barris que necessiten augmentar la mobilitat.34

És evident el fracàs urbanístic de les realitzacions viàries que consideren el trànsit com a autònom i es desentenen de les implicacions urbanes que precisament promou la seva existència. El trànsit s’ha considerat sovint una forma massa funcionalista i unidimensional, com si fos la variable més important en el projecte de la ciutat. Aquesta tendència, arrelada en el system design dels anys seixanta, en què s’establia una jerarquia entre variables funcionals ben definides, ha ocasionat forts problemes a la majoria de ciutats modernes i ha introduït una disciplina del projecte viari i del funcionament del trànsit que ha actuat excessivament i amb absoluta independència respecte d’altres decisions urbanístiques de cada ciutat.35

---

33 L’Ordenança de rehabilitació i illes de l’Eixample, aprovada l’any 1986, obliga a enjardinar els pats interiors de les prop de 500 illes aprofitant la reedificació o la transformació dels edificis existents, i preveu que una dotzena seran d’accés públic. Vegeu AA.VV., Rehabilitació de l’Eixample (Barcelona, 1991).

34 Reelaboració de l’article “De nuevo, la calle en el proyecto de ciudad: algunas reflexiones sobre el Plan de Vías de Barcelona”, publicat a Casabella, 553-4 (Milà, 1989). El punt de partida és la necessitat d’una reflexió integrada sobre el projecte viari i l’article resumeix el treball realitzat a Barcelona per establir unes noves bases de disseny en els projectes dels carrers i les vies urbanes. El procés de discussió arrenca el 1984, a partir del seminar que va tenir lloc a Sarrià, organitzat per l’Àrea d’Urbanisme de l’Ajuntament de Barcelona, en què es van debatre les diferents actituds professionals i les bases del projecte viari que s’havia de dur a terme. Va donar lloc a una publicació, Las vías de Barcelona (Barcelona, 1984), i va establir unes bases de llenguatge comú i d’actuació molt interessants.

35 La gravetat d’aquests problemes a Barcelona podria equiparar-se a la d’altres ciutats europees. Tanmateix, convé tenir en compte que, per exigències de trànsit, es va arribar a proposar als anys seixanta que l’exquisida Rambla de Barcelona fos objecte d’un projecte per a la seva transformació en via ràpida. Afortunadament, no va passar de ser un projecte.
9.h El Pla de vies va reorganitzar tota l'estructura urbana

9.60 Els carrers de la ciutat l'any 1985.

9.61 El pla de vies proposat.
L’observació conjunta dels carrers de Barcelona ofereix una imatge o graf real de la ciutat que mostra les ruptures i els talls a la xarxa (“colls d’ampolla”) que en distorsionen greument la xarxa general i obliguen a un moviment de fluxos molt importants a través del centre modern –l’Eixample.\(^{36}\) Aquesta condició fa que els viatges entre sectors de la perifèria s’allarguin a través del centre i implica alhora que el centre és el punt d’encreuament obligat, cosa que augmenta la fricció de trànsit que hi circula. L’Eixample es configurava en l’ús de la ciutat com a lloc de pas i de gir dels itineraris urbans, actuant com una gran turbina rotatòria de viatges amb origen i destinació a fora d’ell.

En qualsevol cas, el balanç porta a fer una doble valoració: una “per excés”, a causa de la fricció de trànsit que reben alguns barris centrals, que comporta normalment la pèrdua de la qualitat residencial i l’augment del nombre d’edificis abandonats o recuprats per a nova activitat terciària, i una altra “per defecte” o manca d’urbanització de les zones de la perifèria, que no disposen encara d’una estructura viària completa i, en canvi, tenen una demanda de mobilitat molt elevada.

A aquest breu diagnòstic, cal afegir totes les possibles de solucions i exemples amb què compta tota ciutat i que, en el cas de Barcelona, es manifesten en un bon catàleg de carrers i en un bon repertori d’encreuaments.

Un catàleg de seccions mostra carrers i vies “bessones”, amb mides de secció equivalents que permeten mesurar i avaluar la seva condició ambiental i la seva qualitat espacial. A més, trobem bons resultats ambientals en aquells carrers la secció dels quals es reparteix de forma equivalent entre el vianant i el trànsit rodat.

Al seu torn, el repertori d’encreuaments i places ens serveix com a referent per definir nous espais urbans que han de comptar amb certa eficiència de trànsit. Aquests elements del “manual” de cada ciutat són crusials per orientar la discussió interdisciplinària en cada context i enriquir el camp de les solucions possibles. L’estructura viària es conforma a partir de dues hipòtesis generals:

\(a\) Cal ajustar el caràcter diferencial de les diverses àrees ja constituïdes a partir de la seva pròpia especificitat viària, però buscant un esquema general de connexió interzonal.

\(b\) L’articulació viària entre sectors urbans es produeix a partir de quatre nivells:

---

9.i L’estratègia de les rondes. El Moll de la Fusta

9.64, 9.65, 9.66
El Moll de la Fusta, una solució complexa que es combina amb el trànsit urbà, cobrint parcialment la ronda per generar un eix que connecta diferents sectors urbans.

9.67, 9.68, 9.69, 9.70
Seccions de les rondes que mostren els diferents nivells per mantenir connectivitat urbana.
1. La “maxixarxa” o xarxa primària, integrada pels antics cinturons de ronda (el Litoral, el Segon Cinturó a la muntanya), que han d’actuar com a “grans distribuïdors” –que es passen a anomenar rondes–, encadenats a la xarxa secundària, per tal d’afavorir la connexió dels recorreguts mitjans entre les àrees i els barris. El seu disseny ha de fer possible un trànsit segregat, amb poca incidència en les zones tangents, i una xarxa viària urbana que serveixi de difusor i distribuïdor d’aquell trànsit, evitant formar grans nusos a diferents nivells en zones de forta configuració urbana.37

37 La necessitat d’aquests grans distribuïdors o cinturons “by-pass” és exigida, com ja hem dit, per la forma tan directa en què les autopistes es van “connectar” al sistema de grans vies de Barcelona.
2. La xarxa secundària de grans carrers i/o bulevards, el valor fonamental dels quals és incrementar la distribució cap a les vies locals. Són elements importants per al transport públic i per a l’activitat terciària i publicitària. Per la seva posició i forma, poden actuar com a elements a la vora –en situació asimètrica–, com a eixos estructuradors –donant ordre a un sector– o com un espai equipat –amb passeig o amb activitats pròpies.

3. La xarxa interna, referida als carrers que conformen el teixit urbà. Correspon a les vies de nivell local, les característiques de les quals varien d’uns sectors a uns altres. Aquest nivell està pràcticament executat a les zones ja edificades i només als barris marginals la seva execució encara s’ha de completar.

4. Els espais urbans per a vianants, és a dir, aquells elements interiors de les àrees consolidades que prioritzen l’ús per a vianants i representatiu, tractant de diversificar aquesta activitat en les diferents zones tradicionals de la ciutat, com ja s’ha vist en parlar dels eixos urbans.

El desenvolupament d’una actuació d’aquesta envergadura s’ha d’afrontar evidentment per fases. L’execució de cada projecte o sector ha de manegar dades més precises per a la seva definició executiva.

A més, en aquest procés cal prendre en consideració dues situacions típiques de projecte:

a) El projecte “per activa”, que defineix una regla d’urbanització per si mateix. Des del projecte, s’ordena la futura edificació, el ritme dels espais i de les activitats.

Barcelona té excel·lents exemples de projecte viari “per activa”, que han anat desenvolupant al llarg de seva història, com els grans carrers de l’Eixample –la Gran Via o la Diagonal– són dos exemples excel·lents de carrers que colonitzen i ordenen el territori circumdant. En els projectes recents, aquesta actitud és difícil, ja que molt sovint es tracta d’operacions d’urbanització a posteriori.

El projecte del Moll de la Fusta38 s’enfronta a aquesta actitud en desplegar, des d’una actuació suposadament viària, un ordre global sobre l’espai entre la Ciutat Vella i el port que el converteix en un projecte actiu pel que fa a la renovació del centre històric i al desenvolupament futur del port urbà. Aquesta actitud hauria de servir d’exemple en els grans elements infraestructurals que, per raó de la seva inversió i del seu impacte, s’han de convertir en la primera estructura de la ciutat futura. El seu pas entre la Ciutat Vella i el port li ha permès –gràcies a una acurada secció del projecte– conciliar el trànsit “a través” amb el trànsit urbà “superficial” i dedicar la majoria de l’espai al vianant, que, per fi, pot tornar a arribar fins a vora l’aigua.39

38 Es pot conèixer amb més detall el projecte seguint els plànols i les explicacions del seu autor, Manuel de Solà-Morales, a UR, 6 (Barcelona: LUB, 1988).

39 És un projecte molt compromès, com ho demostren les dificultats que tenen avui tantes ciutats per haver afrontat aquest tema “a la lleugera”, o bé amb unes actuacions viàries massa fortes i ortopèdiques. Gènova, Toronto, Boston o Nova York són ciutats molt problemàtiques: la sopraelevata de Gènova està dificultant molt la relació entre la ciutat històrica i el port. La John F. Fitzgerald Expressway-Central Artery de Boston, construïda als anys seixanta, arran de la gran renovació urbana de la ciutat, li va tallar la seva relació natural amb l’aigua. Ara, aquest viaducte s’està soterrat, amb un cost de més de 10.000 milions de dòlars.
b) El projecte “en passiva”, quan les condicions preexistents configuren, en gran manera, l’espai, la disposició, i en general limiten les bases del projecte. Aquesta és una situació comuna a molts projectes de reurbanització a Barcelona; tanmateix, la pròpia experiència demostra el gran marge d’actuació dels projectes “en passiva” ja que, malgrat haver de respectar unes dades forçades, conformen un camp de disseny interessant: des de la formalització dels espais fins a la seva influència en les activitats urbanes induïdes.

En aquesta línia, cal destacar el projecte de la Via Júlia,\textsuperscript{40} que configura un eix urbà de qualitat notable a la perifèria nord de Barcelona. L’edificació del sector es va realitzar abans que la urbanització i que el pendent de la muntanya obligués a una secció transversal especial per no desnivellar les cases ja construïdes. La bona elecció dels materials i la seqüència de palmeres de gran envergadura són una prova evident de les possibilitats del projecte “en passiva” avui.

\textsuperscript{40} Projecte de l’Àrea de Projectes Urbans, realitzat per B. Solà i J. M. Julià, a l’extrem perifèric de la ciutat.
En qualsevol cas, l’estratègia de Barcelona afronta, en el marc del “programa 92”, la construcció de les rondes com a grans distribuïdors urbanes. Convé destacar l’esforç de disseny urbà en la seva construcció per tal d’aconseguir-ne una bona inserció. Si s’accepta la hipòtesi que el trànsit a la xarxa principal és, per naturalesa, mixt –és a dir, que combina moviments de distància metropolitana amb fluxos de recorregut urbà–, és possible separar tots dos fluxos. Es considera que entre la meitat i dos terços dels desplaçaments corresponen al trànsit intermetropolità, de manera que es decideix segregar-lo en un espai propi –per via subterrània o a nivell–, a condició que el seu pas no produexi cap tall en el nivell urbà –és a dir, en la cota normal de la ciutat. Així, els nivells situen el trànsit més directe en una cota inferior en 2/3 parts del recorregut, soterrada o oberta. Mentrestant, el trànsit urbà discorre pel costat de la ronda –generalment pels “laterals”– com un carrer més del districte al qual dóna servei. L’estudi de cada projecte urbà –en conjunt, es realitzen una dotzena de projectes– específica la solució concreta entre les diverses seccions tipus i té present que l’usuari del vehicle també s’ha d’adonar de la seva posició urbana i reconèixer les diferents parts de la ciutat.
Un altre esforç important són els nusos d’intercanvi amb les altres xarxes. Resulta fonamental la seva selecció estratègica, és a dir, on i com es produeixen els enllaços. Cal treballar en la “urbanitat” d’aquests punts, i la història urbana de les nostres ciutats ens ensenyà que aquestes grans “portes interiors” poden ser espais representatius i adquirir un ús cívic. En alguns casos, s’utilitzen diversos equipaments com a espai de trobada –per exemple, a la plaça d’Alfons Comín– o grans parcs urbans –com al nus de la Trinitat– i, en general, les directrius de la forma urbana neixen de la cota o nivell de la ciutat.

També es fa un gran esforç complementari per augmentar la connectivitat urbana, és a dir, construir fragments de carrers o ponts per resoldre de “colls d’ampolla” de l’entramat general, o per optimitzar l’eficàcia de la distribució de la infraestructura principal.41

Mereixen una atenció especial aquells grans carrers de la perifèria que urbanitzen el sòl vacant dels barris d’habitatge massiu i que, a banda d’augmentar la connectivitat, mostren un gran capacitat estructuradora i una imatge potent, capaç de vertebrar diverses peces d’una perifèria residencial desordenada. L’exemple de la Rambla de Prim resulta especialment representatiu en aquest sentit.

En conjunt, la revisió del projecte viari en l’experiència de Barcelona és una aposta difícil orientada cap a un projecte integrat, en què el component del trànsit esdevé una variable important, en concurrència amb variables ambientals o de qualitat espacial. Els projectes del viari han estat sempre, en la història moderna de la ciutat, indicadors bàsics del nivell d’urbanitat que a cada moment es pretenia assolir.

II) Les àrees de nova centralitat

A Barcelona, els llocs centrals s’han anat desplaçant des del Portal de Mar, símbol de la representació institucional de la ciutat comercial, cap a la plaça de Sant Jaume, al cor de la Ciutat Vella i cap a la plaça de Catalunya, fins a identificar-se definitivament, al llarg del segle actual, amb l’Eixample i, molt especialment, amb el seu sector central: la Rambla i la Via Laietana configuren actualment els vincles d’aquell gran centre metropolità amb la Ciutat Vella.

Als darrers anys, la centralitat s’ha anat distribuint a Barcelona dins d’aquest centre modern que va projectar Cerdà, que ha passat a actuar com un autèntic central business district (CBD) d’una ciutat nord-europea o americana. Tot i així, l’amplitud d’espai i la diversitat de les iniciatives puntuals han configurat un model de centre intens però bastant distribuït, amb el predomini d’uns eixos però també amb una distribució funcional fortament heterogènia, que té molt present la residència.

41 L’exemple del pont de Bac de Roda es pot considerar emblemàtic: la construcció d’un pont de 200 m de longitud permet posar en funcionament el primer eix vertical de llevant que connecta la muntanya amb el mar, al llarg de 3 km de longitud. L’esforç de disseny del pont, executat per Santiago Calatrava, ve a confirmar el valor essencial d’aquell “coll d’ampolla”, ara superat i convertit en un punt d’enllaç brillant.
La discussió sobre el futur del centre metropolità o dels centres urbans a Barcelona s’ha confós massa sovint amb propostes maximalistes de centres duals, fora de la ciutat, seguint la tònica de debat d’algunes ciutats franceses i italianes als anys seixanta, i aquesta reflexió s’està reconsiderant clarament ara. La qüestió ja ha estat present en altres moments de la nostra història urbanística, dels quals han quedat alguns intents i formulacions incipients.

És en aquest sentit que s’ha d’entendre l’impacte de la urbanització de la plaça d’Espanya l’any 1929, amb motiu de l’Exposició Internacional, com a alternativa a les propostes iniciales de localitzar-la a les Glòries o al parc del Besòs. El reforçament de la plaça d’Espanya no fou estrany al desenvolupament cap a migdia i a la consolidació de l’eix de Castelldefels i de la Zona Franca. El mateix Rubió i Tudurí assenyalava aquesta plaça com a “centre actiu” de Barcelona el 1930.

En canvi, el centre geomètric dels grans eixos que han estructurat Barcelona –és a dir, la plaça de les Glòries– encara és un punt indecís de la ciutat, col·lapsat per l’ordenació de l’espai viari. Cerdà i Jaussely van coincidir a assenyalar aquest focus potencial, que encara avui està en fase de desenvolupament però que arribarà a ser un lloc central a mitjà termini.42

Així mateix, la transformació del port urbà ja havia estat intuïda pel Pla Macià del GATCPAC com a paradigma d’un centre funcional que mai no va ser una realitat.

Són imatges i propostes que la ciutat ha de repensar des d’una estratègia actual. Perquè, a més, el concepte i el contingut de l’activitat central ha canviat. Els límits entre l’activitat industrial i les oficines s’han diluït; la divisió en la producció industrial potser ja no ve definida per sectors especialitzats sinó per les funcions, i l’automatització i el procés de la informació estan influint decisivament en la definició de la centralitat actual.

Aquestes condicions han modificat les tendències sobre la dimensió, la localització i el contingut dels nous centres. Des d’aquesta perspectiva, cal entendre la nova centralitat a Barcelona i s’han de definir les estratègies de la seva nova implantació, sobretot davant la situació de nova capitalitat que s’ha inaugurat a Barcelona com a seu del govern català i atesa la creixent importància econòmica i representativa que els esdeveniments internacionals li estan assignant.

En qualsevol cas, la capacitat de reestructuració de Barcelona resideix en els grans recursos que la ciutat ja té als seus barris i a les seves àrees centrals, i que ara són valorats de nou.

A part del centre modern –l’Eixample–, l’activitat comercial de petita escala està ben distribuïda a la Ciutat Vella i, sobretot, l’ús institucional fa sentir el pols representatiu, econòmic i cultural del centre antic de Barcelona. Aquesta caracterització s’hauria de mantenir per aconseguir reactivar aquest sector tan important de la ciutat. Els eixos comercials de la Rambla i Barna Centre poden significar una actualització de la vella estructura terciària.

42 La sistematització d’un anell el·líptic viari estableix una primera ordenació, per bé que les continüïtats visuals entre els grans eixos semblen recomanables.
9.1 Les àrees de nova centralitat

9.81 Els grans centres comercials.

9.82 La densitat de les oficines, l’any 1985.
A més, els barris tradicionals –Gràcia, Sants, Les Corts, Sant Andreu, Poblenou, etc.– tenen una estructura de serveis personals i comercials ben diversificada. La localització històrica dels mercats municipals continua essent un element central en els districtes de la ciutat. La nova centralitat s’hauria de produir als intersticis entre els barris, no per negar-ne l’estructura tradicional sinó per reforçar-la, repartint aquelles activitats que puguin proporcionar un servei complementari.

La represa de la discussió dels centres direccionals o de la nova activitat direccional a tot Europa significa un canvi d’actitud respecte al quadre estructural de fa trenta anys, quan els centres direccionals representaven el paradigma de la urbanística opulenta, en què s’assignava al terciari monumental un valor demiúrgic per a la ciutat funcional que es projectava. La definició mateixa del terciari urbà era vaga i imprecisa; avui, en canvi, la transformació del sistema industrial està atorgant al terciari unes funcions de reorganització del cicle productiu. La difusió o la descentralització industrial –com la localització d’empreses en el medi rural– va acompanyada del creixement d’un terciari emergent –per exemple, les empreses de serveis– que incideix d’una forma centralitzada en el control d’aquella fragmentació en el procés de producció.

Aquest motius reobren la discussió sobre els nous centres de les ciutats europees. Ara, però, l’esca i la posició són molt diferents: la requalificació de zones obsoletes o l’aprofitament d’espais buits són característiques primordials. No existeix tant la confiança absoluta del “terciari salvador” com la voluntat de donar curs a l’actualització d’uns usos centrals, procurant-ne una bona inserció urbana.

Perquè, a més, si la base de la centralitat havia estat l’accessibilitat a les grans infraestructures viàries i al transport, avui es considera més prioritari l’accés als espais urbans qualificats i als sistemes d’informació ben alimentats.

Es van definir dotze àrees de nova centralitat; d’aquestes, quatre van ser les àrees olímpiques que l’Ajuntament es va comprometre a desenvolupar amb el 1992 com a horitzó. En les altres, s’havien d’establir formes de cooperació amb la iniciativa privada, sota la direcció del sector públic, que les promociona.43

Hi ha espais urbans que poden arribar a ser un lloc central si s’hi desenvolupa alguna activitat de reclam. Ordenar i distribuir la nova centralitat pot oferir millors serveis als barris del teixit urbà de Barcelona i, en dotar-los d’una nova centralitat, es pot reduir la seva dependència del downtown barceloní –l’Eixample. Al mateix temps, crear espais fora de l’Eixample pot reduir-ne la pressió i evitar la substitució constant de residències per oficines. També té sentit articular una política de millora urbana de l’Eixample que n’afavoreixi l’ús com a espai residencial, i penalitzi o dificulti la instal·lació indiscriminada de noves oficines.

43 Existeix una publicació específica de l’Ajuntament de Barcelona sobre les àrees de la nova centralitat, que s’ha reeditat diverses vegades. Se’n pot obtenir un resum a “Varios corazones para una ciudad”, Barcelona Metrópolis Mediterrània, 8 (1988).
Una estratègia integrada d’aquest tipus concretarà i donarà una nova dimensió a la previsió de centres especialitzats o direccionals, com ja anticipava el PGM de 1976. Precisament en el moment en què la ciutat afrontava grans projectes de sistematització viària amb les rondes, calia anticipar-se a les rendes diferencials que es puguessin crear als espais buits o indecisos. Per això, feia falta establir un procés amb iniciativa i control públic, de manera que es pogués garantir la bona inserció urbana de les actuacions privades o corporatives. No és suficient anticipar una ordenació física –encara que sense aquesta no es pot desenvolupar un programa d’activitats equilibrades–, sinó que també cal fer una avaluació precisa de les dimensions i del contingut de cada lloc central. Massa sovint es pensa que l’única activitat central és el comerç –i, més concretament, el *shopping center*–, i s’oblida que el lloc central ha estat sempre l’espai que combina terciari i lleure, oficines i espais lliures, cultura i residència central.

Les quatre àrees olímpiques tenen el seu propi ritme i seran objecte d’un comentari a part; la resta entraran en funcionament de manera seqüencial i el seu ritme variarà segons les demandes programàtiques.
L’àrea de la Diagonal-Sarrià, situada sobre l’eix d’expansió del CBD, es presenta com una zona de gran atractiu per als agents econòmics per tal de desenvolupar-hi les activitats hotelera, comercial i direccional. L’existència d’uns projectes definits hi fa preveure unes actuacions immediates –amb un paper fonamental de la iniciativa privada– en activitats lúdiques, comercials i hoteleres. Entre ells, cal destacar el projecte de l’illa de l’antic Hospital Sant Joan de Déu, l’ordenació de la qual combina un desenvolupament central molt important amb l’aportació d’uns espais públics i d’uns serveis urbans de primer ordre, de manera que el control públic permet assegurar la construcció d’una peça urbana de gran qualitat per a la ciutat, que s’anomenarà comercialment L’Illa.

L’existència d’importants infraestructures i equipaments direccionals –l’estació de Sants, la Fira de Barcelona– i la seva relativa proximitat a l’eix de l’aeroport, com també l’existència d’actuacions públiques com el parc de l’Esquinar i el de l’Espanya Industrial fan del carrer de Tarragona una àrea susceptible de reordenació urbana de forma immediata, amb un gran atractiu per a la localització d’activitats hoteleres i d’oficina.

En el cas de l’àrea de Renfe-Meridiana, la seva situació a la porta nord de Barcelona, com a punt distribuïdor del trànsit procedent del Vallès, i la població important dels barris de la zona semblaven fer-la especialment atractiva per a les activitats comercials i de serveis i, en menor grau, per a les hoteleres i d’oficines. La creació d’un parc urbà de grans dimensions emmarca la creació d’un centre comercial i recreatiu amb un gran poder d’atracció. La importància de les obres infraestructurals requereix un paper important de l’Ajuntament, que es converteix

44 El projecte es va acabar l’any 1994 i fou realitzat pels arquitectes Manuel de Solà-Morales i Rafael Moneo, després de guanyar un concurs internacional per invitació en què competien cinc grups d’arquitectes.
en agent iniciador del procés i definidor de les condicions amb què hi ha d’intervenir la inversió privada, que finalment n’haurà d’executar els espais centrals. S’obre així la possibilitat d’espais de col·laboració entre el sector públic i el privat, amb un control clar del primer sobre els continguts i el resultat final.

El *port urbà* és una àrea que oferia unes possibilitats excel·lents de desenvolupament d’activitats lúdiques, hoteleres i comercials, amb l’acabat del Moll de la Fusta, la Ronda Litoral, i la reforma i revitalització de la Ciutat Vella. És, sens dubte, l’espai urbà amb més potencial per a la ciutat a mitjà termini.

La *plaça de les Glòries*, malgrat les enormes obres infraestructurals que requeria –solució del nus circulatori, creació d’un gran parc públic, soterrament de la via del tren, obertura de la Diagonal al mar–, presentava un gran futur, per les seves dimensions, la seva localització immillorable i la seva accessibilitat futura. D’altra banda, les actuacions públiques en equipaments direccionals –espais verds, Teatre Nacional de Catalunya, Auditori, estació d’autobusos i hotel d’empreses– actuen com a motor d’una àrea on les activitats relacionades amb el lleure, la cultura, el comerç i les oficines poden acomplir un paper important.\(^{45}\)

El desenvolupament d’un programa d’aquest tipus exigeix, també, un canvi important en el procés de planejament i en la forma d’executar els projectes. Els espais intersticials han de solucionar problemes importants de context. A més, el contingut d’aquests edificis és nou i compta amb pocs precedents. Estem davant d’uns programes complexos, en què la multiplicitat d’usos i la gestió singular poden incidir en el projecte i en les seves

\(^{45}\) El Teatre Nacional de Catalunya és obra de Ricard Bofill; l’Auditori, de Rafael Moneo, i l’estació d’autobusos, situada al costat de la vella terminal ferroviària, de Fargas i Tous.
fases d’implantació. Potser per això, el procés de treball en aquestes àrees presenta un panorama molt variat de formes d’intervenció: des d’un projecte unitari en sectors d’actuació concentrada (a Diagonal–Sant Joan de Déu), a fragments encadenats (a Renfe–Meridiana), o pautes de composició general que respecten la individualitat de cada parell d’edificis (al llarg del carrer de Tarragona).

Es tracta d’una estratègia de ritme diferent per a cada àrea, que requereix un procés de treball complex. En aquest cas, el salt de nivell que va suposar el 1992 va obrir unes expectatives de centralitat que convenia canalitzar.46

La seva localització correcta permet multiplicar l’efecte requalificador dels quatre sectors olímpics. D’aquí la necessària actitud de promoció del sector públic per tal de coordinar iniciatives particulars i assegurar-ne una bona inserció a la ciutat consolidada.47

Davant d’aquesta estratègia, hi ha la tendència centrífuga de noves inversions centrals fora de la ciutat –malgrat el contrasentit–, les quals, sense exigències funcionals que ho justifiquin, fugen de la condició urbana que la ciutat els ofereix. La ubicació extrarbanal d’hospitals, centres comercials, oficines, etc., s’hauria de valorar adequadament, atès que la selecció d’un terreny fàcil i barat pot tenir grans costos socials –d’infraestructura i de transport– a mitjà termini. Hi ha activitats que necessiten desenvolupaments fora de la ciutat, però en tot cas cal que demostrin la seva incompatibilitat urbana.

Recordem, per exemple, com al segle XIX els mercats van entrar el cor dels nostres barris, enderrocant convents o ocupant places, i van contribuir a actualitzar el comerç i el teixit urbà. Aquest exemple estimula la manera com hauríem de treballar a les ciutats: acceptant la innovació i cercant la coherència urbanística amb la realitat existent.

Convé tenir present que la ciutat en si mateixa és el capital fix més important del país. D’aquí es desprèn també la necessitat de fer participar d’aquesta lògica urbana els operadors institucionals i corporatius, per tal d’evitar l’autonomia antiurbana a què les inversions en infraestructures ens tenen acostumats.

---

46 Un diagnòstic previ i una prognosi de l’activitat central a càrrec del Centre d’Estudis de Planificació (CEP), sota la direcció de A. Soy i M. M. Isla van permetre definir les necessitats i les potencialitats per a la localització d’oficines, terciari i hotels.

47 Així, per exemple, s’hi inscriuia el Pla d’hoteles, realitzat per l’Ajuntament l’any 1988, davant la necessitat de places hoteleres que havia detectat l’estudi del CEP per donar resposta als esdeveniments que s’estaven preparant. El pla permetia fer ofertes sobre solars qualificats d’equipament i que no estiguessin en ús ni tinguessin cap execució programada, en els quals s’autoritzava l’ús hoteler com a conversió temporal de 30 a 50 anys, amb l’obligació de retornar-los a la ciutat en correcte estat després d’aquest període. Així es van construir prop de 2.000 noves places hoteleres.
IX.7 Altres claus estructurals de la forma de Barcelona

A les escales d’actuació anteriors, cal afegir algunes claus sobre la “forma profunda” de la ciutat, la constància o la transformació de les quals té una gran repercussió sobre la imatge real o virtual de tota la ciutat. És evident que la Ciutadella, l’Eixample, els barris de la perifèria o els grans traçats urbans són claus de la comprensió actual de Barcelona. Vegem ara, a manera d’exemple, quatre elements que, si bé participen de l’estructura general anterior, requereixen un comentari especial.

a) La Diagonal fins al mar

La Diagonal era encara un problema pendent per a Barcelona. Cerdà la proposa a mitjan segle xix com una via fonamental: l’avinguda de la ciutat que, amb una longitud de 10 km, travessa el pla barceloní de ponent a llevant baixant suavament des d’una cota de 100 m fins al mar.

Si bé aquestes característiques expliquen la forta significació d’aquesta via en la forma general de Barcelona, cal recordar que a principis dels anys cinquanta es configura i es marca definitivament l’ús social tan característic del terç superior (sector nord) d’aquesta via per a la ciutat.

La Diagonal torna a ser un episodi clau en la reestructuració urbanística de Barcelona. El seu traçat esbiaixat sobre el teixit urbà i la topografia de la ciutat li assigna el valor magistral de tants “trets” diagonals en la història de la pintura.

Tanmateix, l’abast de les propostes “a ponent” o “a llevant” de la Diagonal és molt divers. A ponent, a la zona alta, el nivell d’intervenció s’ha de realitzar a partir del rebliment (infill) dels buits, buscant en la seva força la
capacitat d’introduir-hi lectures més generals que les del propi edifici. Es tracta, a més, d’un dels sectors en què el sòl té més valor i, en conseqüència, l’administració ha de vetllar per la qualitat urbana dels projectes i tractar que aportin nivells d’urbanització superiors als fixats per la reglamentació general, en la línia ja comentada per a les àrees de nova centralitat.

D’altra banda, a llevant, la Diagonal té necessitats importants d’estructura i d’identitat. La continuïtat del traçat passa per deprimir suauent el ferrocarril que discorre des de l’Estació de França cap a Aragó. Aquest projecte d’infraestructura permet donar continuïtat a la Diagonal i afrontar la configuració de la plaça de les Glòries com a punt de trobada dels tres grans eixos urbans.

La solució d’aquest nus possibilita que la Diagonal pugui discórrer cap al mar i aquesta obertura permet urbanitzar un dels sectors més indecisos de la ciutat. El conflicte entre l’ordre del parcel·lari agrícola i de l’Eixample ja ha estat present en les diferents fases d’utilització del sòl. Aquest projecte, a més, significa una oferta de residència central molt important a curt termini per a Barcelona. Es requereixen noves formes de gestió perquè aquest projecte estructuri el llevant i permeti la presència de sectors de residència popular en el seu desenvolupament, gràcies a la recuperació d’una part de la plusvàlua que la nova obertura genera.

La consolidació d’aquest projecte permetrà impulsar altres idees al final de la Diagonal, que com veurem més endavant.

b) Els grans “contenidors” de la ciutat: usos monogràfics a gran escala

La revaloració de grans edificis monumentals i singulars és un fet important en el projecte de Barcelona. Els usos monogràfics a gran escala, com els culturals o d’equipaments, ofereixen una gran potencialitat.

La recuperació del centre històric necessita uns usos representatius i centrals que ajudin a posar-lo en valor. Un primer projecte de 1982, “Del Liceu al Seminari”, consolida l’ús cultural de la Casa de la Caritat i del seu


49 El procés de planejament estava enllestit i paral·lelament va sorgir la iniciativa de la revista Quaderns del COAC l’any 1988 del concurs internacional per a propostes de housing a la Diagonal, tractant de revifar el tema del projecte de l’habitatge central, de contingut molt devaluat darrerament. Per al desenvolupament del projecte, es va constituir una agència específica, Diagonal, per tal d’avançar en la seva gestió futura. La importància urbanística del tema exigeix una decidida cooperació institucional per evitar les dificultats d’una nova situació d’incertesa. Més endavant, ja en el període postolímpic, es desenvolupen en aquest espai les propostes d’una nova activitat econòmica (22@).

50 Projecte iniciat amb una proposta de Lluís Clotet i Òscar Tusquets l’any 1983, que ha permès recuperar una sèrie d’edificis com el Convent dels Àngels, amb la contribució de Lluís Clotet, Ignacio Paricio, Cristian Cirici i Carles Bassó; la localització del Museu d’Art Contemporani de Barcelona (MACBA), de Richard Meier, i el llançament del Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (CCCB) al recinte de la Casa de la Caritat, gràcies a Albert Viaplana i Helio Piñón.
9.k Visions potencials de Ciutat Vella

Visions de Ciutat Vella.

La ciutat dels barris

La ciutat del comerç

La ciutat de la cultura i l'oci

La ciutat de l'art

La ciutat dels espais representatius

La ciutat de les avingudes
entorn, amb el MACBA. El nou ús del Palau Nacional de Montjuïc\textsuperscript{51} i la sistematització de l’Hospital de Sant Pau, buscant recuperar-hi els edificis singulars de Lluís Domènech i Muntaner amb una expansió moderna d’un dels centres hospitalaris més importants de Barcelona,\textsuperscript{52} són esforços de requalificació similars. Entre aquestes referències, no hauríem d’oblidar d’altres equipaments importants a la ciutat, que s’estan transformant o ho faran a curt termini, i tindran un impacte regenerador molt important en els teixits més immediats. Pensem, per exemple, en la instal·lació de la Universitat Pompeu Fabra a les antigues casernes del carrer de Llull, o en el desmantellament de la presó Model al carrer d’Entença, d’altres. La transformació de cadascuna d’aquestes grans peces d’equipaments requereix una avaluació més àmplia, que va més enllà de la del propi sector, i ha de permetre estructurar un sistema de funcions més ambiciós.

c) El paper de la Ciutat Vella en el sistema metropolità

La recuperació de la ciutat històrica, com ja hem comentat anteriorment, permet tenir l’esperança que la vella ciutat murallada podrà continuar essent el “centre” seminal de la ciutat i l’articulador del sistema metropolità central.

Com ja hem vist, la seva condició morfològica és molt singular. No s’hi han produït els grans projectes de la reialesa de les grans capitals europees, però la configuració dels seus espais i de les seves arquitectures és forta i ben travada.

Es diria que l’encant d’aquesta Barcelona abans murallada és que aplega espais urbans d’ordres molt diferents entre ells, que produeixen una riquesa espacial que encanta i intriga: els antics camins, les places d’abastament, les porxades, els espais regulars, les places monumentals... formen uns recorreguts que transmeten sensacions irrepetibles. També s’hi succeeixen els usos més diversos i contradictoris.\textsuperscript{53}

D’altra banda, els sistemes edificats, integrats pels monuments però també per un repertori molt variat de tipologies residencials, ens produeixen un complex urbà dens i bigarrat, en què la successió d’habitatges es presenta com una seqüència gairebé indescriptible. Aquestes condicions difícils de descobrir configuren encara avui un teixit d’activitats comercials, habitacionals i econòmiques, que conformen uns sectors funcionals ben imbricats i intensos.

\textsuperscript{51} Projecte molt ambiciós, que inclou el Museu Nacional d’Art de Catalunya, realitzat per un equip dirigit per Gae Aulenti i Enric Steegman.

\textsuperscript{52} Aquesta intervenció respon a un intent de racionalització del sistema hospitalari de la ciutat. Vegeu \textit{Ordenació urbanística dels equipaments hospitalaris de Barcelona} (Barcelona, 1989).

\textsuperscript{53} Vegeu el capítol 7 del llibre del LUB, \textit{La ciutat vella de Barcelona: un passat amb futur} (Barcelona, 2004).
9.1 La nova façana marítima

La nova façana marítima

9.91 L’arribada del Cobi, la mascota olímpica, a Barcelona.

9.92, 9.93 Gràfics que mostren la situació de les infraestructures al front marítim l’any 1987 i avui. La inversió pública es va concentrar en el soterrament de la línia ferroviària, la millora del sistema de drenatge i la facilitació de l’accés en vehicle. La línia costanera també es va haver d’estabilitzar per crear noves platges.

9.94 El mapa de Cerdà i el mapa actual. La ciutat ha desenvolupat la seva façana marítima.
La seva centralitat respecte al conjunt metropolità i la facilitat d’accés amb transport públic permeten assegurar-ne un gran potencial d’ús a llarg termini.

Atenent les estratègies iniciades als anys vuitanta, sembla possible entendre les diferents funcions dels seus espais i edificis:

a) En efecte, després de l’esforç per reprendre el protagonisme de la cultura i l’ensenyament, potser és el moment de dinamitzar alguns itineraris històrics perquè incrementin la seva coherència patrimonial. Per tant, enfront de la ciutat-museu, la idea de ciutat d’art permet evitar-ne una especialització negativa.

b) D’altra banda, el parc d’edificis existent en possibilita una rehabilitació més compacta, que podria fer entendre la Ciutat Vella com un conjunt de “carrers de cases” i mostrar així la seva capacitat residencial.

c) La condició de ciutat representativa que ha tingut des dels seus orígens es pot enriquir, imbricant alguns circuits més amplis que en desconcentrin i racionalitzin l’ús turístic, potser massa concentrat a l’entorn dels monuments.

d) La riquesa i la varietat del seu comerç també permeten enfortir la seva dimensió local i d’àmbit ciutadà.

e) Finalment, els atributs dels seus espais –alliberats definitivament de l’ús indiscriminat de l’automòbil– permeten introduir la idea de ciutat de passeig, que es beneficia de la continuïtat i de la riquesa morfològica ja comentades.

En definitiva, doncs, d’entre les claus estructurals de la ciutat, podem descobrir de nou, a la Ciutat Vella, unes potencialitats que durant les fases del desenvolupament frenètic i abusiu li havien estat negades.

9.95
La façana marítima l’any 1987, amb unes instal·lacions obsoletes, contenidors del port a les platges i la xarxa de clavegueram al mar.
d) El front litoral de Barcelona

La recomposició de la forma urbana de Barcelona passava, en gran part, per l’establiment d’una relació franca i ben definida amb el mar. L’orgull d’una ciutat que sempre ha aspirat a ser la capital del Mediterrani nord-occidental pren carta de naturalesa.⁵⁴

L’expansió de la ciutat al segle xix fora muralles s’obre terra endins i entre les moltes qualitats del projecte d’Eixample de Cerdà no hi ha la qualificació del front marítim. La ciutat ja havia començat a instal·lar-hi alguns serveis urbans, com el cementiri i el gas, als quals segueix l’establiment del primer ferrocarril espanyol l’any 1848, que en optar pel traçat pel litoral crearà un tall definitiu. L’Estació de França, buscant el port i el Pla de Palau —el primer centre direccional de la ciutat—, s’emplaça al costat de la vella Ciutadella. Consideracions posteriors de la ciutat tampoc no indiquen amb la contundència necessària la transformació del front litoral.

Als darrers trenta anys, hi ha una preocupació clara per “obrir la ciutat al mar”, i cal tenir en compte que quasi tots els grans projectes de transformació urbana tenen un substrat de discussió meditada, no exempt de tensions, malgrat que algunes explicacions massa simplistes tendeixen a oblidar.

En el procés de recuperació urbana de Barcelona, cal no oblidar la discussió crítica dels anys setanta contra els projectes urbanístics de clara naturalesa especulativa, com el Pla de la Ribera, que ja hem comentat oportunament.

D’altra banda, els grans projectes d’intervenció es plantejan com un estratègia de reequilibri. La Barcelona dels anys vuitanta es movia cap enfora, seguit un procés centrífug, com tantes altres ciutats europees, i l’eix de ponent n’era el sector privilegiat. Orientar la ciutat cap al mar significa, en part, transformar aquell procés i canviar les prioritats de la inversió pública. No obstant això, són processos difícils perquè la inèrcia de les ciutats i dels seus usuaris és important: només la qualitat en l’execució i la persistència en l’actuació poden oferir uns resultats efectius a mitjà termi. A Barcelona, l’establiment d’una nova relació entre la ciutat i el port amb el projecte del Moll de la Fusta permet estudiar la possibilitat d’una idea més ambiciosa: noves platges netes i un nou desenvolupament residencial (la Vil·la Olímpica), i fins i tot la transformació del port vell i la requalificació de la Barceloneta. Així, es pot encetar un procés de reconversió de gran abast del llevant de Barcelona, que en dues dècades recupera totalment la seva façana marítima, duguí la Diagonal fins al mar i, en definitiva, requalifiqui l’est de la ciutat.

Una idea-fòra per articular aquests projectes és el programa olímpic per al 1992. El tema olímpic té molts components: esportius, de seguretat, publicitaris, etc., que en si mateixos es podrien convertir al programa urbanístic. Barcelona, en canvi, integra aquells requisits programàtics en una estratègia més àmplia: funcionalment, l’olímpïada dura quinze dies, però la ciutat perdura. Per tant, l’existència d’un programa precis ajuda a entendre quins són els requisits imprescindibles, però, en canvi, l’enorme dimensió pública de l’esdeveniment permet ampliar-ne la repercussió urbanística i, en conseqüència, les possibilitats de transformació i de millora urbanes.

El programa urbanístic de 1992 es treballa des de l’any 1982, abans de conèixer l’èxit econòmic de Los Angeles ’84 i que desencadenarà una apetència desenfrenada entre tantes ciutats per acollir el fenomen olímpic. El programa esmentat es formula abans de l’estiu de 1986, tenint en compte que l’alcalde Pasqual Maragall exigeix que qualsevol element del programa estigui en execució o tingui l’aprovació urbanística i que el seu finançament es pugui anunciar com a assegurat en aquella data.

El programa de 1992 es planteja com un gran projecte de reconversió urbana de la ciutat: dins del contínium urbà, cerca articular àrees intersticials buides, o bé provoca elements de ruptura –com el propi triangle de la Vil·la Olímpica–, que desencadenen un procés de més gran abast.

Moltes altres ciutats abans ja havien adoptat un model extern: Munic, que així va justificar una gran operació residencial a fora de la ciutat, i fins i tot Los Angeles, que va repartir les instal·lacions olímpiques per tota la seva àmplia regió. La definició d’alternatives fora de la ciutat també es va considerar, davant de les possibles dificultats temporals que presenta qualsevol renovació urbana, però van resultar innecessàries.

La Vil·la Olímpica es converteix, doncs, en un referent qualificat del procés de transformació urbanística de Barcelona, per raó de la seva posició com a peça avançada cap al front marítim de la ciutat.
9.m La Vil·la Olímpica del 1992

9.97, 9.98
Els nous barris residencials, al cap de deu anys.

9.99, 9.100
Projecte de façana marítima. Traçat de la Vil·la Olímpica. Sector residencial amb serveis i dues torres emblemàtiques que marquen l'eix del carrer de la Marina que uneix l'Eixample amb el mar.
Tanmateix, portar Barcelona fins al mar no resulta tan fàcil. L’ombra de la terrible Ciutadella hi pesa molt, per bé que la circumstància olímpica ofereix una oportunitat única d’utilitzar un sòl central d’escàs valor comercial i, per tant, susceptible d’un ús reequilibrador: aquesta lògica es palesa en el contraplà al Pla de la Ribera de 1971 i assegura un gran potencial als terrenys de l’actual Vil·la Olímpica del Poblenou. Tanmateix, aquestes llums que vénen a esvair aquella ombra tan històrica han de procurar mantenir la torxa encesa.

Si l’ombra de la Ciutadella havia produït l’“esquena urbana” i havia acumulat les infraestructures ferroviàries impedint l’accés de la ciutat a la façana marítima, el nou projecte ha de transformar tots aquests aspectes.

Després d’una primera valoració de la façana marítima de l’àrea metropolitana efectuada per l’equip de Lluís Cantallops, el projecte de la Vil·la Olímpica és desenvolupat des de 1985 per l’equip Martorell-Bohigas-Mackay-Puigdomènech.

L’iter del projecte és interessant perquè la seva articulació urbanística avança simultàniament amb el feixuc procés de negociació de les infraestructures, el desmantellament del ferrocarril de la costa i el soterrament del ramal de les Glòries –procurant assegurar el manteniment funcional de l’Estació de França en el sistema regional o nacional ferroviari–, la depuració de les aigües residuals –que, en part, encara es vessaven directament al mar–, la generació i la fixació de les noves platges i l’accés viari i del transport públic a l’escala metropolitana.\[56\]


\[56\] Una anècdota permet fer-se una idea de la complexitat amb què avançaven aquestes negociacions: a finals de 1985, la primera maqueta de la Vil·la Olímpica va ser censurada a la sala d’exposicions Arquería de la Castellana perquè podria estar en contradicció amb altres previsions d’un departament ministerial.
Al cap d’unes poques setmanes de treball tècnic, es disposa ja d’una maqueta general que permet començar a negociar els termes de cada infraestructura i integrar-la com una dada més del projecte. Aquest esforç és, sens dubte, un gran mèrit del pla i l’avanç en aquest sentit és un dels aspectes més importants per augmentar la qualitat del projecte urbà. Tanmateix, es té molt poca experiència sobre com integrar els artefactes infraestructurals, que indubtablement són necessaris però que les enginyeries especialitzades els solen plantejar, com ja hem vist tantes vegades, des d’una autonomia urbana detestable.

L’estructura urbana del projecte resulta del compromís entre una malla de carrers seguint el patró Cerdà, lleugerament deformat, i unes grans traces històriques implantades abans de l’expansió de Barcelona: l’avinguda d’Icària com a gran bulevard que conduïa al cementiri a principi del segle xix passa a ser un eix urbà interior de gran interès, que entra al Parc i segueix la traça del Moll de la Fusta fins a Montjuïc, i l’avinguda del Bogatell, com a sobreexidor d’aigües que talla diagonalment la malla ortogonal. D’altra banda, la traça del ferrocarril soterrat recorda l’envolupant de la Ciutadella primitiva. La dimensió de la intervenció respon a les necessitats residencials definides prèviament i té una massa crítica suficient per induir una transformació tangencial ulterior, si bé no és prou gran per canviar la trama urbana general.

Aquesta estructura es fonamenta en un gran element lineal conformat per les noves infraestructures que es perllonguen al llarg de la costa i que són, de fet, la garantia d’una transformació positiva del llevant de Barcelona: les noves platges, el passeig Marítim, la Ronda Litoral deprimida i l’avinguda del Litoral, entrellaçats en un gran espai obert, componen aquest projecte que, sense tenir les grans dimensions dels esquemes de Burle Marx per a Aterro do Flamengo a Rio, oferirà uns signes d’identitat i d’innovació essencials.
Les illes que resulten de la malla anterior són, doncs, irregulars i de dimensions diverses. La densitat general de la zona definida pel Pla general de la ciutat és moderadament baixa, en relació amb la trama construïda, amb la qual cosa s’assaja per primera vegada un Eixample amb índex edificable raonable.

L’edificació pren el carrer com l’alineació dominant i manté l’altura del sòlid construït: s’imposen així dues regles de coherència amb l’Eixample de Barcelona. Al seu torn, aquesta densitat més baixa fa que l’edificació alineada al carrer sigui més estreta —com un bloc corregut de 12-14 m de profunditat—, la qual cosa ofereix la possibilitat de desenvolupar-hi les tipologies més variades, amb una bona ventilació encreuada. Aquesta disposició dels edificis permet alliberar el pati de l’illa per a jardins col·lectius o per a edificacions de menys envergadura.57

57 En el projecte arquitectònic, hi intervenen una vintena d’equips, que es corresponen amb els generadors dels premis FAD dels darrers anys. Vegeu AA.VV., Barcelona. Arquitectura y Ciudad (Barcelona, 1990).
Si bé l’ús dominant és el residencial —uns 2.000 habitatges—, el projecte preveu amb gran flexibilitat d’altres usos compatibles, i a la zona anterior s’estableixen els usos hoteler, d’oficines i de serveis. Es confirma així la voluntat d’un destí residencial en la transformació d’aquest sector central de Barcelona.

Fins aquí el projecte sembla que aprofita l’oportunitat d’aconseguir finalment un fragment de ciutat urbanísticament ben integrat, arquitectònicament innovador i socialment diversificat. Però el desenvolupament del projecte planteja alguns dubtes sobre el manteniment d’una estratègia progressiva i innovadora per a un fragment urbà tan important.

Perquè el projecte s’impulsa i es comença ràpidament, aplicant les fòrmules més expeditives per a l’obtenció del sòl i obtenint acords institucionals d’inversió per a les grans infraestructures. Com ja hem apuntat, l’elaboració del pla i del projecte general s’acompleixen en un any, durant el qual es negocien alhora les diferents infraestructures. Amb el tràmit del pla, es produeix l’adquisició i l’expropiació del sòl. Un cop aprovat el pla, es crea l’agència pública Vil·la Olímpica Societat Anònima (VOSA) amb un estatut d’empresa privada. Amb la negociació de les expropiacions i els desnonaments, s’avancen els projectes executius d’infraestructura subterrània: desguàs, soterrament del ferrocarril, defensa de la costa i del port. La direcció i el control de les diferents infraestructures es duen a terme des del gabinet tècnic de la nova agència.

En aquest procés, és significatiu l’enderrocament de les antigues edificacions intersticials i d’algunes de residencials l’any 1987, de manera que els ciutadans constaten que el projecte va avançant.

En aquesta fase, la inversió i la iniciativa del projecte són totalment públiques; concretament, en la inversió, hi participen les diferents administracions, d’acord amb les proporcions negociades per a cada infraestructura i sempre amb l’impuls de l’administració municipal. Per tant, el projecte i el seu desenvolupament fins llavors s’asseguren la “recuperació” (reurbanització i revaloració) dels antics terrenys industrials obsolets; un gran desplegament d’infraestructures supera les barreres i dóna centralitat a aquesta operació.

Tanmateix, en la gestió d’un sector d’aquesta envergadura es plantejen dos temes importants: (1) com s’incorpora la iniciativa privada en un procés tan complex, i (2) com es difon o es transmet el patrimoni edificat als futurs usuaris i residents. I aquests temes tenen una gran importància en el desenvolupament urbanístic i arquitectònic del projecte.

A l’hora de valorar el procés, sorgeixen importants dubtes que fan pensar que existeix un gap notable entre l’interès innovador del projecte urbanístic i la seva gestió empresarial, a la manera tradicional. I aquesta discussió és significativa perquè pot arruinar les dimensions positives del projecte general de la ciutat. La història urbanística ens recorda que l’abast i el significat real dels projectes es mesuren i es demostren en el seu procés de gestió.

58 A l’eix vertical de la Vil·la Olímpica –la prolongació del passeig de Carles I–, se situen dues torres generals gegants, que trenquen el sostre de les edificacions en altura, i així es reflecteix a l’skyline de la ciutat la força de l’esdeveniment. Les torres es destinen a oficines i a hotel.
Resumint, el Pla urbanístic de 1986 és capaç d’oferir a la ciutat un barri socialment diversificat, evitant la selecció ecològica de la llei del mercat. No es tracta d’una actitud utòpica, sinó que l’expropiació a baix preu i la gran inversió en infraestructura pública permeten evitar una plusvàlua especulativa en aquest sector tan singular.

En un context de fort encariment de l’habitatge a les grans ciutats, cal comptar necessàriament amb alguns elements de xoc contra aquella situació. En cap moment cal pensar en situacions límit, com ara lliurar el sector a l’oferta del mercat o destinar-lo totalment a l’habitatge social; Barcelona té excel·lents fragments de ciutat socialment molt diversificats.

Per això, cal estar atents als diferents estadis del procés de gestió, per tal d’evitar que la renda diferencial sigui apropiada de forma especulativa i en pugui condicionar definitivament la destinació o la demanda. Lògicament, que hi entrés el capital privat inversor, calia realçar els propis valors del projecte (p. ex., amb la publicitat, valorant la seva singularitat, etc.) i definir els objectius socials i residencials que es pretenien.

Tanmateix, l’estiu de 1988 es produeix la situació contrària i el sector privat entra en la promoció, amb accions equivalents a valors del sòl (en relació amb el sostre residencial) apparentment baixos, sense anunciar en cap quin serà el destí o el preu final de la residència. Neix així una nova empresa, NISA, per a la construcció dels habitatges, de la qual VOSA és accionista. Aquest pas no és positiu perquè s’accepta una lògica de mercat sense límits, i això pot resultar problemàtic en una operació d’aquesta complexitat i d’orientació pública. En efecte, s’encenen les alarmes quan el 1990 es presenten –ara sí, amb gran desplegament publicitari i de mass media– els prototipus d’habitatges i els preus de venda, que compiteixen amb els de lliure mercat sense oferir, d’entrada, cap estratègia urbanística mínimament elaborada, capaç de captar una demanda socialment diversificada.

Afortunadament, el desenvolupament frenètic d’aquesta nova Barcelona compta amb referents interessants: dues viles olímpiques menors –una a les illes adjacents del Poblenou i una altra a la Vall d’Hebron–, promogudes per inversors privats, que accepten un concert amb l’administració municipal, en el sentit que la tercera part dels habitatges tinguin un ús i un preu assequibles, de manera que puguin entrar en els programes especials de l’administració per canalitzar habitatges cap a sectors joves –d’ingressos moderats i que volen tenir una residència en un lloc central.
IX.8 Els Jocs Olímpics per al 1992

Com acabem de comprovar, el procés de recuperació urbana atén diferents escales d’actuació que, d’alguna manera, se succeeixen i se superposen. En elles, ens hem referit diverses vegades a l’excepcionalitat del programa olímpic de 1992, sense donar-li el valor d’exclusivitat que en altres descripcions pugui tenir. Ens sembla més just entendre que, en aquest procés, iniciat a principis dels anys vuitanta, el programa de 1992 neix primer com un fita o com un objectiu general i després passa a ser un pla o un programa urbanístic i es converteix en una sèrie de projectes separats –de contingut diferent–, de gran ambició i envergadura. Aquests projectes adquireixen una gran importància pel seu desplegament organitzatiu, el seu pes financer i el fet que han d’estar enllestits en un data concreta: el juliol de 1992.

Sembla raonable entendre que la interrelació urbana dels projectes específicament olímpics assegurava que la seva entrada en funcionament i el seu ús els convertiria en autèntiques peces urbanes. El seu contingut esportiu –altament especialitzat– permetia un canvi en l’ús d’aquests equipaments de la ciutat.\(^\text{59}\)

Una altra cosa és que l’estratègia política i de finançament considerés convenient que els projectes més importants de la ciutat tinguessin, des de 1988, l’etiqueta olímpica. Perquè els primers dossiers de formulació de la proposta olímpica són de 1982, impulsats per l’incansable Romà Cuyàs durant el mandat de l’alcalde Narcís Serra, que en presenta la candidatura davant del Rei.\(^\text{60}\)

La candidatura segueix un procés de representació a càrrec de Jordi Serra i d’un petit equip. L’autèntic encaix urbanístic s’inicia amb els plans dels diferents sectors i els avantprojectes de les grans infraestructures durant el període 1983-1986.\(^\text{61}\) El procés és veritablement complex ja que els plans presenten una hipòtesi que només la nominació olímpica podia ratificar.

\(^{59}\) Vegeu el nostre article “L’esport en la formació urbana de Barcelona, 1900-1985”, \textit{L’Avenç}, 92 (Barcelona, 1986).


En tot cas, ara que ja podem establir les dues hipòtesis, els plans per al 1992 semblen raonables en escala i és plausible pensar que algunes de les seves propostes s’haurien desenvolupat igualment –amb altres terminis i, probablement, amb un altre finançament– encara que no hagués prosperat la candidatura. Barcelona obté la nominació a Lausana el 17 d’octubre de 1986, essent president del Comitè Olímpic Internacional (COI) el català Joan Antoni Samaranch. Aquesta circumstància fa canviar radicalment l’estratègia, i les hipòtesis contingudes en els plans i els programes passen a ser els elements d’un engranatge que té al 1992 el seu output final.

L’organització olímpica barcelonina es potencia enormement i nomena cap representatiu Josep-Miquel Abad, i es crea un aparell urbanístic propi per impulsar les realitzacions olímpiques: neix l’IMPU, que després passarà a anomenar-se HOLSA.\(^62\)

9.110
L’anella olímpica de Montjuïc completava la urbanització de la muntanya, iniciada amb l’Exposició Universal de 1929.

9.111, 9.112
Seccions de l’Estadi Olímpic (ara Lluís Companys) i del Centre Esportiu (Palau Sant Jordi).

9.113
Plànol de la muntanya, que integra els dos grans projectes de 1929 i 1992.
Els quatre sectors en què es desenvolupa el programa a Barcelona⁶³ són l’Anella Olímpica, la Vil·la Olímpica, la Vall d’Hebron i la Diagonal. Es defineixen d’altres subsectors a la regió metropolitana, com Badalona, Sabadell, Granollers, Sant Sadurní, Castelldefels, etc., i alguns espectacles esportius tindran lloc al llac de Banyoles i als voltants de la Seu d’Urgell. En tot cas, el programa previst és altament compacte, atès que els quatre recintes centrals disten entre si uns 4 km i estaran connectats per la nova ronda viària. L’àrea de la Diagonal comporta una sistematització dels espais circumdants de la gran àrea esportiva privada de la ciutat –el camp del Futbol Club Barcelona, el Tennis Turó, el Club de Polo, les pistes universitàries, etc.– i incorpora l’ús d’espai obert.⁶⁴

La Vall d’Hebron, al nord de la ciutat, albergarà un palau d’esports i una sèrie d’instal·lacions esportives a l’aire lliure que després de l’esdeveniment olímpic es podran reconvertir fàcilment en el parc més gran d’aquests districtes.⁶⁵

⁶³ Vegeu-ne la descripció completa a: AA.VV., Barcelona: la ciutat i el 92 (Barcelona: Olimpíada Cultural, 1990).
⁶⁴ L’ordenació general és deguda als arquitectes O. Clos i M. Rubert.
L’Anella Olímpica, a la part alta de Montjuïc, completa la urbanització de la part superior de la muntanya, iniciada l’any 1929, amb quatre grans edificis esportius\(^{66}\) que s’ubiquen al llarg d’un gran eix central d’orientació est-oest. L’Estadi Olímpic es construeix recicllant el vell edifici que havia d’haver acollit les Olimpíades Populares de 1936, quan l’esdeveniment olímpic va ser traslladat de cop a Berlín per pressions del govern de Hitler. La ciutat va voler ser novament fidel a la seva història i va proposar que l’estadi fos el mateix, recordant aquell esdeveniment frustrat.

D’altra banda, es comprova que el projecte de 1992 insisteix en uns temes que ja s’havien definit en els grans esdeveniments anteriors: l’any 1888 amb la Ciutadella i el 1929 amb la conquesta de Montjuïc. Ara, les intervencions més destacades es concentren de nou a l’altra banda de la Ciutadella –a la Vil·la Olímpica– obrint la ciutat al mar i, a ponent de Montjuïc, obrint la muntanya cap al delta del Llobregat i iniciant un nou procés de reurbanització que cercarà esvair l’ombra que Montjuïc havia traçat sobre aquell sector.

El volum de la inversió econòmica dels Jocs Olímpics s’estimava, l’any 1990, en mig bilió de pessetes –uns 3.000 milions d’euros– d’inversió pública, i la meitat més d’inversió privada, cosa que dóna una idea de la gran magnitud d’aquest esdeveniment, sense comptar un impacte induït similar a escala global. Els sectors més representatius en aquesta inversió van ser, evidentment, el de la construcció (58 %) i el de l’electrònica, la telecomunicació i la informàtica (22 %).\(^{67}\)

Aquestes magnituds permeten fer-se una idea de la important inversió mobilitzada, però també del seu perfil. Probablement, el procés de requalificació de Barcelona i la fase del 92 hauran servit per adequar les infraestructures urbanes de la ciutat a la nova situació productiva internacional que descrimem més endavant.

Abans, però, calia millorar substancialment el nivell urbanístic de la ciutat, és a dir, les seves infraestructures de comunicació, sanejament i transport, fent èmfasi especialment en el ferrocarril i l’aeroport, però també en les infraestructures d’esport i de lleure\(^{68}\) –pròpiament, les més lligades al programa olímpic–, i dinamitzar els serveis direccionals –hotels i serveis a les empreses.

---

\(^{66}\) L’Estadi Olímpic fou reconstruït respectant-ne els murs i la traça formal per l’equip de V. Gregotti, F. Correa, A. Milà, J. Margarit i C. Buixadé. El Palau Sant Jordi fou realitzat per A. Isozaki, cercant una bona posició a mig vessant de la muntanya. L’edifici de l’INEFC és obra del taller de R. Bofill i la piscina Picornell fou coberta i remodelada per M. Gallego i F. Fernández.

\(^{67}\) Vegeu Lluís Serra, “Gestión y financiación” a: Barcelona Olímpica. La ciudad renovada (Barcelona, 1992). En aquest article, es detallen les grans xifres de la inversió i també el paper de HOLSA en aquell procés de gestió.

\(^{68}\) Com és ben sabut, les instal·lacions olímpiques han de satisfar les exigències de l’esport d’elit, que dista bastant de l’ús urbà que se’n fa normalment. Així doncs, per possibilitar un ús quotidià de les instal·lacions, la ciutat crea una agència específica, que s’encarrega de l’explotació de les instal·lacions ja finalitzades.
9.0 Els projectes “especials” a Europa

9.116
Kop van Zuid, Rotterdam.

9.117
L’Expo ’98 de Lisboa.

9.118
Hafencity, Hamburg.
També calia millorar les infraestructures de telecomunicació, que tindran una gran importància a mitjà termini en la localització de l’activitat central i/o direccional. La gran potència i l’abast de la transmissió olímpica arreu del món van servir de base per actualitzar la telecomunicació de la regió capital: la torre de comunicacions de Collserola\textsuperscript{69} i d’altres projectes inclosos al BIT 92\textsuperscript{70} ho van possible.

**IX.9 Una reflexió sobre els projectes “especials”**

En el marc d’aquesta experiència, sembla deduir-se una nova reflexió sobre l’articulació urbanística a partir dels projectes especials.\textsuperscript{71} Els plans de les ciutats han d’existir i s’han de fer des d’un coneixement profund de la realitat i des del compromís amb la intervenció resolutiva dels temes urbans propis de cada ciutat i de cada context històric. Tanmateix, les accions importants semblen canalitzar-se des de “projectes especials”, capaços d’integrar els continguts d’infraestructura de cada peça urbana amb una visió urbanística més general.

En efecte, la gran profusió de projectes urbanístics especials en les dues darreres dècades a Europa s’ha d’entendre potser des de l’\textit{impasse} relatiu de l’acció dels plans municipals i els resultats escassos que havien obtingut els programes urbans estatals (d’habitatge, equipaments, etc.).

Cal tenir en compte que la idea de projecte especial o monogràfic havia tingut la seva vigència i havia estat el motor que va dinamitzar els grans plans d’algunes ciutats. Només cal pensar en els Estats Units, per impuls de D. H. Burnham o de F. L. Olmsted, amb les grans propostes per a Chicago, San Francisco, Boston o Nova York. També el nou habitatge va ser el motor que va impulsar grans plans per a Berlín, Frankfurt, Hamburg o Viena.

Ara, es donen algunes circumstàncies específiques que emmarquen espacialment aquests projectes:

1. D’una banda, moltes ciutats europees inicien un procés de reurbanització en virtut del qual la ciutat tradicional torna a centralitzar noves activitats urbanes i, fins i tot, alguns tipus de residència. Si bé aquesta interpretació palesa les dificultats del procés “desurbanitzador” dels anys setanta i indica la consolidació d’una forta transformació del sistema econòmic amb el creixement potent del sector dels serveis, caldria evitar un excessiu determinisme que atorgui a aquestes variables el paper d’antecedent de qualsevol dinàmica urbana.

\textsuperscript{69} Torre dissenyada per l’equip de Norman Foster després d’un concurs restringit de projectes realitzat l’any 1988. La força d’aquest projecte, situat en un enclave realment difícil, el van convertir en un autèntic símbol de la Barcelona del ’92.

\textsuperscript{70} Programa “Barcelona Informàtica Telecomunicacions”, que inclou una sèrie de projectes de telecomunicació, entre ells els de la companyia Telefónica, mot importants per centralitzar aquests serveis a escala metropolitana: la torre de Montjuïc, realitzada per S. Calatrava, forma part d’aquesta iniciativa.

\textsuperscript{71} Reelaboració de l’article de J. Busquets, “Villages and Cities”, \textit{Lotus International} (Milà, 1991).
2. D’altra banda, aquesta nova recentralització serà possible gràcies a l’existència de moltes “oportunitats” a més o amagades en tantes ciutats que es comencen a mobilitzar.

Als anys vuitanta i noranta es consoliden noves àrees de transformació a la ciutat existent:

a) Antics ports centrals, obsolets arran de l’augment de les dimensions dels vaixells, dels canvis en els sistemes de descàrrega i del protagonisme dels contenidors (els grans ports de Londres, Anvers i Rotterdam en son bons exemples).

b) Les estacions ferroviàries, que s’han d’actualitzar periòdicament, cada 20-25 anys, i que ara incorporen nous usos. (París actualitza una dotzena d’estacions en una dècada i Londres, una desena.)

c) El canvi de jerarquia de les estacions amb les opcions de tren d’alta velocitat i el desmantellament de grans platges ferroviàries, ara sense servei (l’exemple de Lilla i la seva nova estació de TGV n’és un paradigma).

d) Grans sectors industrials, perden el seu ús principal (com les cèlebres Bicocca a Milà, Lingotto a Torí, Billancourt a París, etc.).

e) Fins i tot el desenvolupament de barris experimentals amb programes específics, ja siguin residencials o de serveis (les actuacions IBA alemanyes en són un referent excel·lent).

3. D’altra banda, aquestes “oportunitats” seran ocupades majoritàriament per les noves “activitats innovadores” generades o potenciades pels canvis en el sistema econòmic. Els nous serveis, el gran comerç central, l’oficina intel·ligent, els espais representatius, la residència ben equipada, etc., seran els usos dominants als projectes especials.

L’evolució espacial de les ciutats troba la seva explicació central en aquestes transformacions, com ho confirmen els estudis recents sobre la dinàmica de l’activitat del terciari avançat a París, veient la seva instal·lació als sectors de ponent.

4. Però, sobretot, aquests processos es produeixen molt sovint a través d’“etiquetes” que motiven l’atribut “especial” de les operacions. Per exemple, les Olimpíades a Barcelona, com hem vist, per justificar les obres d’infraestructura que la ciutat tenia pendents des dels anys seixanta i obrir per primera vegada la ciutat al mar. Els Docklands de Londres, per donar ús al principal enclavament portuari europeu, bloquejat durant vint anys per dubtes sobre el contingut dels plans i convertir-lo en el gran centre d’oficines internacionals d’Europa, amb l’eslògan del Mil·lenni. L’Expo ’92, per modernitzar Sevilla amb la urbanització de l’illa de La Cartuja i la regularització del riu quan passa per la ciutat. Amb l’Expo ’98, Lisboa busca una excusa per establir la seva primera façana urbana sobre el riu Tajo cap a l’est de la ciutat.

En altres casos, però, se simula amb un objectiu local la mateixa energia que d’altres ciutats concentren en l’“esdeveniment” especial: així, Munic, amb el seu nou aeroport al nord, cerca l’oportunitat de plantejar un desenvolupament urbanístic ambiciós, amb grans oficines, la nova Fira, residència i serveis en els terrenys recuperats de l’aeroport anterior, situat a l’est de la ciutat, etc. Rotterdam, amb l’enfonsament del ferrocarril, busca la definició d’un primer eix urbà nord-sud amb l’estrategia de reconvertir el seu gran vell port en un enclavament de residència, però també un “petit Manhattan” al Kop van Zuid.
En qualsevol cas, és evident la voluntat de “fixar” en el temps l’operació, i la idea de màrqueting és consubstancial a la seva pròpia definició: les ciutats semblen estar convençudes que, a més dels seus ciutadans, han de convèncer altres operadors perquè “comprin o desenvolupin” unes oportunitats tan excel·lents.

Aquestes característiques generals tenen una incidència definitiva en la manera com es produeix i s’administra la nova dinàmica urbanística a les grans ciutats. Convé destacar-ne els aspectes següents:

1. El procés urbanístic no segueix ja el patró teòric de pla general, pla parcial i projecte arquitectònic, sinó que s’articula a partir d’accions i/o projectes amb capacitat executiva i que, en conjunt, són capaços de posar també en moviment la ciutat o un gran sector seu. Per tant, tenen força pròpia, però també una gran capacitat inductora.

2. D’altra banda, es torna a posar en relleu el compromís amb la forma de la ciutat. Els projectes “especials” aborden parts difícils i sensibles de la ciutat: esquenes urbanes, zones abandonades..., per tal de reutilitzar-les com a espais urbans de primer rang. Sorgeixen així estratègies de disseny molt sofisticades. També s’elaboren processos molt compromesos de definició de la forma urbana i d’intervenció.

3. La relació entre el sector públic i el privat en l’actuació urbanística també canvia radicalment. La segregació aparent d’interessos i competències queda difuminada. Conceptes com el de *partnership* (cooperació) assoleixen un relleu primordial. Es produeixen experiències difícils de justificar, com la “desregulació” límit que es produeix als Docklands londinenecs a principis dels anys vuitanta, que en menys de deu anys provoca un *impasse* greu a causa del descontrol urbanístic i del règim altament especulatiu d’algunes de les seves promocions immobiliàries. Haurà servit d’antídot, o bé serà un referent que s’adoptarà fàcilment?
D’altra banda, el *partnership* té precedents destacats de cooperació entre els sectors públic i privat. Sens dubte, a cada conjuntura s’ha de fer un esforç per definir adequadament i amb claredat el paper de tots dos sectors i establir els patrons de la seva relació.

Barcelona, com qualsevol altra ciutat, té alguns precedents clars d’aquest *partnership*, com els que van possibilitar el desenvolupament de l’Eixample al segle xix amb les comissions de l’Eixample, en les quals participaven tant els propietaris com els regidors municipals.

4. Com a conseqüència del compromís temporal de les accions i els projectes, i de les noves formes de col·laboració publicoprivada, apareixen noves formes de gestió i instrumentació urbanística. La creació d’òrgans específics –públics i/o mixts– és a l’ordre del dia. Els seus atributs principals són una eficiència més gran i l’organització de *task-forces* ad hoc.

Tanmateix, cal evitar el perill de la duplicació administrativa i/o política que aquestes estructures poden comportar. És imprescindible definir amb precisió les seves comeses i les seves relacions amb el “centre” institucional o corporatiu. D’altra banda, cal assegurar el compliment dels objectius generals, urbans i ciutadans, amb els mecanismes de control pertinents, per evitar que l’eficiència de gestió “justifiqui” la privatització absoluta de les tasques més ambicioses socialment.

A aquests atributs generals, però, es contraposen alguns interrogants que planteja l’aplicació superficial d’aquests processos. Perquè ens estem acostumant al fet que el màrqueting es converteixi en propaganda i que projectes irrellevants o parciaus siguin venuts com a idees urbanístiques genials. És evident el pes dels mitjans de comunicació en el nou urbanisme, com també ho és la competència entre ciutats per disputar-se l’espai de la innovació i del reclam amb vista a obtenir el premi del reconeixement i de l’exemplaritat. Tanmateix, cal una discussió més profunda sobre el “per a què”, el “com” i l’hui d’aquests projectes a cada ciutat.

a) El “per a què” demana una valoració més profunda que el “tot s’hi val, a condició que s’hi inverteixi”, que han esgrimit algunes ciutats desesperades en aquestes darreres dècades. Els *hinterlands* i les capacitats econòmiques de les ciutats han demostrat que eren una mica més potents del que se n’esperava en aquelles circumstàncies crítiques. Els projectes especials han d’ofereixi la possibilitat de “balancejar” la ciutat existent, promovent aquells sectors oblidats en el model ecològic de cada ciutat. El sector de llevant sol ser el més crític en moltes ciutats; s’entenen així els programes de recuperació de Barcelona, París –en la seva part est, amb el projecte de Bercy– o Roma, d’altres... El que pot mitigar els problemes de segregació entre les diferents parts de la ciutat és més una idea de “contrapèrs” que d’equilibri”.

b) El “com” requereix definir unes garanties que reduixin al mínim l’apropiació privada en els processos que generen plusvalu en qualsevol actuació de transformació urbana. Cal avançar en aquest sentit a través de la gestió compartida, presentant comptes de resultats transparents.

c) L’“on” ens situa en la necessitat de seleccionar els punts estratègics de la ciutat, a partir dels quals poder difondre els canvis i les innovacions. De fet, són moltes les ciutats que tenen “temes pendents”, expectants, que amb aquesta instrumentació poden afrontar i en què serà relativament fàcil assolir un “consens” sobre les idees de transformació. Els ports vells usualment s’inclouen en aquests tipus d’espais –només cal pensar en els ports d’Anvers, Rotterdam, Gènova, Hamburg, Marsella o Trieste, entre d’altres.

En qualsevol cas, s’han d’explorar els aspectes crítics d’aquesta situació “especial” perquè actuïn profundament en la renovació del corpus disciplinari de l’arquitectura urbana i de la urbanística, massa encarcarats en tasques merament administratives i burocràtiques. Només així es podrà treure profit d’un període revulsiu i contradictori però que té la virtualitat d’haver obert noves capacitats d’actuació a la ciutat existent.

En definitiva, observant-ho amb optimisme, ens podem imaginar que s’obren les portes per a una reflexió més profunda sobre les formes d’intervenció a la ciutat. I estem segurs que només des d’aquí les nostres ciutats tenen més possibilitats d’obtenir el “premi” d’aquesta nova dinàmica, que “busquen desesperadament”.
X.

Barcelona, capital europea.
Un altre canvi d’escala?

X.1 La Barcelona postolímpica

La ciutat supera el gran esdeveniment olímpic amb èxit i Barcelona és objecte d’un reconeixement internacional notable, que influirà decisivament en els anys posteriors. Afortunadament, ja no cal pensar de nou en els “llumàtics” de 1888 i en el descoratjament de 1929.

Tanmateix, el ritme i l’eufòria dels darrers anys vuitanta i primers noranta minven, pel que fa tant al desenvolupament econòmic com al cultural.

Gran part dels serveis que es desenvolupen amb motiu de l’esdeveniment olímpic promouen el desenvolupament d’una atracció forana constant: hotels, comerços i serveis. El valor representatiu i de capitalitat de Barcelona en resulta potenciat. Gran part de les grans infraestructures culturals en execució l’any 1992, com la Casa de la Caritat, el MACBA, l’Auditori, el Palau Nacional, el Liceu, etc., afavoreixen aquesta singularitat, a la qual caldrà afegir altres esforços institucionals.

En un altre sentit, l’Acta Única Europea canvia l’àmbit dels mercats i l’organització productiva, en general. El nou paper de Barcelona a Europa passa per una bona orientació de les seves capacitats intrínseques, entre les quals destaquen les qualitats urbanístiques i geogràfiques.

1 Es va fer cèlebre l’expressió de Joan Antoni Samaranch en clausurar els Jocs, quan els va descriure com “els millors Jocs Olímpics de la nova era”, participant de l’entusiasme general d’aquells dies. En qualsevol cas, el que sí que és cert és que el model urbanístic de Barcelona per a les olimpíades marca una fita respecte de la forma de plantejar aquests grans esdeveniments. Només cal pensar en el referent previ de Los Angeles ’88, en què les motivacions dels desenvolupaments privats o dels patrocinis van incidir decisivament en l’evolució urbanística. Per la seva banda, Lisboa a l’Expo ’98 i Sidney 2000 adopten les apostes de Barcelona i desenvolupen també un projecte “de doble cicle”, pensant en el futur, perquè poder justificar les inversions del gran esdeveniment a llarg termini.

2 Des de mitjan anys vuitanta, proliferen els assaigs i els treballs sobre la ciutat, la seva història i els seus projectes actuals. A escala local, cal destacar l’obra La ciudad de los prodigios, d’Eduardo Mendoza (Barcelona, 1985), traduïda a molts idiomes, en què se simula el procés dels grans esdeveniments del passat. Aquesta ciutat que s’enlaira a aquest ritme havia estat descrita com el “Titanic” per Félix de Azúa als darrers anys setanta, referint-se a aquell cèlebre enfonsament per ironitzar sobre l’escassa dimensió cultural de Barcelona.

10.02, 10.03
El MACBA i el CCCB a finals de 1993.

10.04
L’Auditori i el Teatre Nacional de Catalunya al costat de la plaça de les Glòries.

10.05, 10.06
Secció i vista aèria del reconstruït Liceu, a les Rambles.

10.07
Can Casarramona, el Caixa Forum de Barcelona.
X.2 Les noves dinàmiques espacials

Les actuacions de reordenació urbanística permeten un desenvolupament del sector dels serveis que propicia una internacionalització creixent de la base productiva.

Es postula la possibilitat d’un model econòmic –que s’emmarca dins el nou context post-industrial– darrere de la transformació urbanística de la ciutat i de la seva àrea d’influència. És cert que el pes industrial s’ha anat desplaçant cap a corones més exteriors i que gran part del treball central és fonamentalment del sector terciari i de serveis. En aquest canvi d’emplaçament, els sectors industrials han anat incorporant sistemes tecnològics més refinats, buscant incrementar la productivitat.

L’existència d’unes ciutats “madures” –amb un desenvolupament industrial sostingut al llarg dels darrers cent anys– fa que es puguin incorporar en una nova fase productiva, encara que d’una forma diferent a la primera industrialització. En aquest sentit, la vella ciutat industrial que basava l’hegemonia política en la reserva del mercat interior i el proteccionisme duaner passa a tenir una estructura oberta, integrada en els fluxos internacionals de serveis, de factors de producció i de mercaderies.

Trullén assumeix el rol de lideratge de l’economia del coneixement en les nostres ciutats avançades i hi detecta una forta transformació en aquesta direcció.3 D’altra banda, l’estudi dels diferents territoris i les seves connexions el porta a detectar uns sistemes de ciutats en xarxa –dientre de la regió metropolitana– que actuen com a subsistemes dins el conjunt global. Aquests grups de ciutats s’estructuren al llarg dels vuit eixos radials que parteixen de Barcelona com a centre.

Aquesta nova articulació espacial es comprova sobretot en la mobilitat de les persones en l’ampli sistema metropolità i configura uns subsistemes ben tensionats, com els que s’han descrit anteriorment.4 Per tant, el nombre total de viatges en els diferents modes augmenta, però és la mobilitat privada la que creix més, principalment en el context metropolità.5

---

5 La mobilitat obligada al municipi de Barcelona té una distribució modal dels sistema de transport privat, públic i a peu del 42, el 35 i el 19%, respectivament, mentre que a la regió metropolitana global és del 55, el 19 i el 21 %.
Així doncs, en l’última dècada del segle, es constata un augment de la dispersió del sistema metropolità cap a les corones interiors. Des dels anys vuitanta, l’antiga àrea metropolitana, integrada per Barcelona i els seus 27 municipis més immediats, comença a quedar superada per la dinàmica creixen de la “regió” metropolitana, que es configura com una realitat de facto pel que fa a les relacions quotidianes de residència, treball i serveis.6

En termes globals, la població de la regió de Barcelona es manté relativament estable, amb un lleuger creixement.7 Però el consum de sòl continua creixent, a uns nivells constants una mica superiors a les 600 ha a l’any.8

La distribució espacial d’aquests nous sòls urbans segueix ara un model distint, si atenem els resultats d’un estudi recent que ha realitzat l’equip d’Antoni Font,9 que observa en la formació metropolitana el desenvolupament –des de mitjan anys vuitanta– d’un sistema de “creixement per polarització”, respecte als sistemes “per agregació” o “per dispersió” dels anys seixanta i setanta, respectivament.

Alhora, es constata amb força l’atració creixent de la costa arreu de la gran forma triangular del Principat.10 En efecte, els espais litoral i prelitoral concentren la dinàmica més gran de creixement i experimenten una gran evolució en les formes del creixement urbà. Si el model industrial fou el protagonista fins al final dels anys setanta, les formes relacionades amb el lleure, la segona residència, el turisme i els serveis comencen a ser molt rellevants en la nova dinàmica urbana.

Ens trobem, doncs, en una situació de fort consum de sòl sense creixement de la població, amb l’aparició de nous models de distribució espacial que van més enllà de la lògica municipal pròpiament dita, i es constata, tant al Principat com a tot l’arc mediterrani occidental, una forta atracció del litoral com a lloc d’assentament prioritari per a les noves activitats urbanes residencials i de gran part de les econòmiques.

6 En termes poblacionals, el municipi de Barcelona ha perdut un 6 % de població en aquestes dues darreres dècades, sense reduir l’ocupació total, però l’antiga àrea metropolitana també ha perdut població –en un 0,4 %–, si bé la seva capacitat laboral ha augmentat. En canvi, la nova regió metropolitana ha crescut més del 12 %, tant en població com en ocupació.

7 L’estabilitat poblacional és deguda a la reducció del nombre de naixements, acompanyada de l’envelliment progressiu de la població en augmentar l’esperança de vida, que té com a resultat final una reducció dràstica del creixement natural. Vegeu, entre d’altres, Carme Trilla et al., Estudi de les necessitats d’habitatge a la província de Barcelona (Barcelona, 2002).

8 Vegeu Joan Antoni Solans, L’ocupació de sòl en el sistema metropolità central durant el període 1980-1998 (Barcelona, 2002). Durant la gran expansió dels anys setanta, aquesta xifra fou superior a 1.880 ha/any.

9 Vegeu Antoni Font, Carles Llop i Josep M. Vilanova, La construcció del territori metropolità (Barcelona, 1999). Per bé que el treball finalitza l’any 1994, la tendència es manté seguit aquest model.

10 Vegeu J. Busquets. et al., Coast Wise Europe (Rotterdam: NAi, 1994), concretament el capítol sobre Catalunya. Vegeu també Las formas urbanas de la costa catalana (Barcelona: Diputació de Barcelona, 2003).
X.3 Les diverses escales dels nous projectes urbanístics. Barcelona, a partir del 1993

Les principals actuacions urbanístiques d’aquest període es basaran en programes o projectes anteriors i estaran marcades pel pes de la iniciativa privada. Lògicament, el sector públic canvia el ritme d’inversió i orienta els pressupostos a estabilitzar i recuperar els deutes contrrets. En qualsevol cas, la promoció de la millora de l’espai urbà en els districtes es manté i s’estableix com una pràctica comuna de la gestió urbanística de Barcelona, alhora que s’instal·la també en molts dels municipis de la regió metropolitana i en altres ciutats catalanes. Es produeix així una transformació qualitativa de l’espai públic, i es reformulen alguns valors de la ciutat mediterrània pel que fa a l’apreciació i al respecte dels llocs col·lectius.

Els canvis més destacats d’aquest període els podríem agrupar en tres blocs:

a) La redefinició del viari

L’entrada en funcionament de les rondes com a gran projecte urbanístic impulsat per les olímpies permet canviar radicalment els volums de trànsit de pas a través del centre de la ciutat.11 Tanmateix, en realitat, es comprova –també a Barcelona– que, en augmentar la capacitat de la xarxa, la distribució s’ajusta, però fàcilment s’indueix o es propicia un augment del trànsit. Per això, immediatament els grans eixos urbans, com la Meridiana o la Gran Vía, entre d’altres, canvien de secció, redueixen la capacitat viària i recuperen espai per als vianants, les bicicletes i la vegetació.

Com ja hem vist, la discussió sobre el trànsit no s’ha de separar de la mobilitat en general i, per tant, és aquí que cal incidir en els canvis de comportament dels usuaris, tractant d’evitar l’ús innecesari de l’automòbil privat. A les nostres ciutats,12 aquest gran tema passa simplement per “modular” la mobilitat privada, l’aparcament i el transport col·lectiu des d’una lògica integrada, i caldrà ponderar els esforços realitzats en el marc del PDI, com expliquem més endavant. En qualsevol cas, aquesta articulació entre els diferents modes ens porta a pensar en formes híbrides, enfront de la confrontació clàssica entre el transport públic i el privat.

A banda d’aquesta discussió general, convé apuntar alguns altres temes, motivats per la nova xarxa viària.

---


10.b Projectes per redefinir el sistema viari

10.10, 10.11
Diagrames de fluxes, abans i després de les Rondes.

10.12, 10.13
Nou desenvolupament entre les noves rondes i els barris existents.
D’una banda, el valor central que estan adquirint els espais al costat de les noves rondes: es constata que, en comptes de línies de “tancament” de la ciutat, es converteixen en inductors de noves activitats. Això explica el gran esforç que es fa per reurbanitzar aquests espais residuals, un cop executades les infraestructures. D’altra banda, aquesta nova pressió sobre aquests espais requereix la incorporació de formes de transport col·lectiu per tal d’evitar una orientació massa suburbana —només servida per l’automòbil— de les noves funcions.

13 Aquesta tendència s’experimenta en altres capitals europees, que van fer aquesta sistematització abans: per exemple, Munic, Frankfurt o París. Com a referència, vegeu Tomato, Paris: La ville du périphérique (Baume-les-Dames, 2003).
Al seu torn, aquella millora de les grans vies internes porta a requalificar espais o avingudes que s’havien creat des de la lògica exclusiva de l’automòbil. És el cas de la transformació de la plaça de Cerdà –reconvertida finalment en un espai urbà, en comptes d’una intersecció viària–, la Gran Via de Carles III –ara denominada avinguda del Brasil– i fins i tot la Gran Via cap a llevant, i després cap a ponent... Per exemple, Carles III ha passat de ser una via deprimida oberta a convertir-se en un llarg i costós túnel, de més de 2 km, fet que planteja una nova discusió sobre la conveniència de fer reconversions tan dures perquè, en definitiva, tornen a especialitzar el trànsit, segregant totalment la seva funció. És que potser no s’hauria de “modular” el trànsit intern per reduir així la necessitat d’una especialització tan dramàtica?

Podríem arribar a acceptar que el cotxe a la ciutat ha de participar d’unes determinades condicions urbanes –velocitat, soroll, etc.– i, per tant, reservar les solucions “ortopèdiques” als punts clau, integrant aquesta forma de mobilitat a les condicions ambientals que puguem assumir en cada moment. En qualsevol cas, com és fàcil d’entendre, aquesta és una discusió fonamental que encara resta oberta.

b) La culminació d’algunes àrees de nova centralitat

Podem destacar especialment l’Illa Diagonal –que s’acaba l’any 1994–, perquè passa a ser un referent dels centres comercials urbans que produeixen una veritable peça urbana a la ciutat: la integració d’usos diversos dins d’un macroilla aporta a la Diagonal una transició interessant entre la ciutat de tipus compacte i la d’ordenació oberta.

També finalitzen les obres del Port Vell, com a gran operació de lleure, comerç i serveis al moll d’Espanya. Amb la iniciativa de l’Autoritat Portuària, culmina una operació que té com a atribut principal la construcció d’un
El Port Vell, un focus d’entreteniment, compres i serveis al Moll d’Espanya.

10.22
Vista aèria del recinte de la Fira 2.

10.23
El centre de lleure de Can Dragó a l’àrea de RENFE-Meridiana.

gran conjunt dedicat al lleure, amb espais oberts de qualitat i amb una passarel·la per als vianants que recull els fluxos urbans de les Rambles cap al port. Una fase posterior del moll de Barcelona cerca racionalitzar les terminals i d’altres espais d’arribada dels bucs de passatgers –principalment de les illes Balears– i introdueix un gran conjunt d’oficines que, amb la pretensió inicial de donar suport a l’activitat portuària, esdevé excessiu, tenint en compte la posició compromesa del moll i el seu impacte en les perspectives visuals des de la Ciutat Vella.

L’eix del carrer de Tarragona, que incorpora noves torres seguint la composició general i la singularitat del seu emplaçament, podria haver trobat unes respostes arquitectòniques més ambicioses. En qualsevol cas, l’ampli passeig estableix una bona relació entre els carrers de Sants i la trama de l’Eixample.

El vell sector industrial de la Maquinista a Sant Andreu donarà pas a un conjunt comercial de grans dimensions, amb un barri residencial format per una sèrie d’illes que fan un nou salt a l’altra banda del ferrocarril. La nova dinàmica que es desenvolupa en aquests projectes es pot veure com una anticipació del gran impacte que pot provocar la inducció de la futura estació de la Sagrera. El sector de Renfe-Meridiana avança més lentament, però va omplint els espais entre Sant Andreu i Nou Barris. Diferents activitats de serveis –com el centre de lleure de Can Dragó– acompanyen els equipaments i els parcs construïts als anys vuitanta.

c) L’Eixample com a paradigma

L’Eixample es consolida com la imatge urbana de Barcelona, de la mateixa manera que la trama dels gratacels compon la de Manhattan. L’any 2009, l’Ajuntament decideix celebrar el 150è aniversari del projecte de Cerdà. Entre els actes, es fa una exposició al CCCB que mostra el contrast entre la realitat actual, construïda al llarg dels darrers 150 anys, i el projecte seminal tal com el va concebre el seu autor i es va implementar als primers anys de
la seva gestació. El repertori d’estudis i maquetes va permetre avançar la hipòtesi que, malgrat que una primera intuïció ens mostraria el projecte com a ideal i complet, la realitat en demostra la seva gran versatilitat i riquesa, en ser capaç d’integrar moltes dimensions programàtiques i operatives, impossibles d’incloure en el projecte. En aquesta mateixa línia, l’exposició mostra les transformacions recents de l’Eixample i dóna pistes de com aquest sector tan emblemàtic pot respondre a les demandes urbanístiques actuals: en aquest aspecte, qüestions com la integració entre el subsòl i els edificis, entre el nivell exterior de les façanes que donen al carrer i el dels patis, poden oferir opcions creatives i innovadores.

4) Els nous grans eixos urbans

Al seu torn, la Fira emprèn finalment el desenvolupament d’un nou recinte d’exposicions al polígon de la Pedrosa, al costat de la Zona Franca, al terme municipal de l’Hospital. Es beneficia de la proximitat del recinte històric de Montjuïc i dels avantatges de l’eix de l’aeroport a l’entrada per la Gran Via. La primera instal·lació, l’any 1994, són dos pavellons amb accessos i tecnologia moderns, que aviat rebran noves ampliacions. Es pretén que tingui un funcionament complementari, de manera que els salons més urbans tenen lloc al vell recinte, i els més moderns i pesants –que requereixen nous serveis–, al nou. Un tema pendent encara és establir una connexió de transport públic potent entre els dos recintes, separats entre sí 2,5 km. La construcció d’aquest polífal a la Zona Franca marca l’inici d’una sèrie de transformacions futures, ja sigui la requalificació d’alguns espais urbans com la plaça de Cerdà –finalitzada l’any 2000– o el canvi d’ús d’antigues factories del sector, com la Phillips o la SEAT, que es trasllada a Martorell-Abrera. Són indicis que apunten una transformació més important del polígon industrial més gran del país cap a una nova dimensió econòmica i productiva.

D’altra banda, l’obertura de la Diagonal esdevé una realitat i la traça singular plantejada per Cerdà troba ara la seva continuïtat, en completar-se el quilòmetre que li falta per enllaçar les Glòries fins al mar. Es tracta ara de la construcció del passeig amb un bulevard central i de les edificacions residencials que l’acompanyen. Tanmateix, més endavant aquest projecte adoptarà una nova dimensió, quan es proposa canviar els vells usos industrials del sector. En efecte, la introducció d’una nova zonificació per a l’activitat industrial terciària vinculada a la “nova economia” —anomenada 22@— al Poblenou permetrà reactivar l’activitat productiva a la ciutat. L’ambició d’aquest programa es fonamenta en unes mesures d’incentivació de l’edificabilitat i de millora dels serveis tecnològics, tan necessaris per a aquest tipus d’ús. Sens dubte, la centralitat d’aquesta part de la ciutat pot ajudar molt a assolir uns objectius que, d’altra banda, no són gens fàcils, com és el fet d’influïr en la localització d’unes activitats que, per definició, cerquen precisament emplaçaments poc estipulats.

10.c Les aproximacions metropolitanes. Entre la Gran Via i el riu Llobregat

La Gran Via com a nova aproximació metropolitana atrau noves activitats com la Fira 2, la Ciutat de la Justícia i nous centres comercials, demandant una estricta coordinació espacial per prevenir la construcció d’una ciutat fracturada.
10.d La Diagonal al Poblenou

10.29, 10.30
La continuació de la Diagonal com a connexió urbana amb el Poblenou.

10.31
Diferents transformacions: la construcció de la Diagonal, el sector 22 @ i els projectes costaners.

10.32, 10.33, 10.34
Transformació i propostes.
10.e La escala intermèdia. Transformació interior i espais públics intersticials

10.35
Habitatges de La Maquinista.

10.36
Cinc blocs del Poblenou.

10.37, 10.38
Antic camp de futbol del RCD Espanyol.

10.39
Jardins botànics.

10.40
Parc de Diagonal Mar.

10.41
Passeig Joan de Borbó.

10.42
Passeig de la Barceloneta.
D’altra banda, a la façana litoral del Poblenou es realitzen cinc illes que participen de la mateixa volumetria, encara que s’executen amb arquitectures diferents. Cada illa combina els usos residencials amb els terciaris i incorpora un terç d’habitatges de preu taxat.

En aquest període, cal destacar la dificultat creixent de les relacions institucionals entre l’Ajuntament de Barcelona i la Generalitat de Catalunya per resoldre les qüestions relatives als tipus d’actuacions descrites; l’atapeïda agenda durant el procés olímpic va forçar el ritme de les decisions i els acords llavors potser van resultar més fàcils. A partir de l’any 1993, aquesta serà una tònica dominant que es mantindrà tant en els aspectes pròpiament urbanístics més ambiciosos com en les grans infraestructures de l’AVE, l’aeroport, etc. Mentrestant, els projectes de recuperació de places i petits espais urbans es mantenen entre els programes més efectius a Barcelona. En aquest escenari, la rehabilitació de la Ciutat Vella aconsegueix una gran efectivitat i es converteix en una de les grans claus del procés urbanístic de Barcelona. Per a aquest nucli històric, s’obren noves oportunitats de futur si se’n potencien les diverses capacitats.

**X.4. Els grans projectes plurimunicipals del tombant de segle**

A finals dels anys noranta, es recupera la iniciativa de grans projectes, relacionats sobretot amb l’actualització de les infraestructures principals de la ciutat: l’ampliació de l’aeroport, el traçat de l’AVE i el Pla per al transport públic. Des de 1997, el nou alcalde és en Joan Clos, que assumeix les noves responsabilitats de la ciutat des de la seva experiència en la renovació de la Ciutat Vella.

Si la preparació de 1992 ja havia posat sobre la taula algunes d’aquestes qüestions, és ara quan prenen carta de naturalesa la reestructuració d’aquests grans elements d’infraestructura i, sobretot, la interacció entre ells.

Cal destacar el seu caràcter metropolità i/o regional, amb la qual cosa la ciutat central està impulsant l’actuació de temes que, com l’aeroport, físicament es troben en altres municipis. Aquesta condició plurimunicipal o metropolitana és, doncs, la característica fonamental d’aquest moment. El fet de no comptar, ara com ara, amb un organisme metropolità integrat és una font de dificultats per a aquestes iniciatives.


17 Vegeu LUB, Ciutat Vella a Barcelona. Present i futur (Barcelona, 2003), principalment els capítols 5 i 6, en què es mostra el gran esforç rehabilitador iniciat pel sector públic, que ha permès canviar el contingut tan negatiu d’aquest districte de Barcelona. Aquesta estratègia permet tenir esperances per a la recuperació d’altres sectors també problemàtics en el context metropolità.
10.43
Vista del port l’any 1996.

10.44
Projecte pel delta del Llobregat: desviació dels quilòmetres finals del riu, construcció d’una depuradora i ampliació de l’aeroport i el port industrial (Àrea d’Activitats Logístiques) en terrenys recuperats al mar.

10.45
Futura estructura del port a mig termini.
En destaquem les més importants:

El Pla del delta del Llobregat, 18 que comprèn una sèrie de grans intervencions d’infraestructures, inclòs el desviament del riu als últims 5 km i la construcció d’una depuradora; l’ampliació de l’aeroport amb una tercera pista –paral·lela a la principal i al costat del litoral– i amb una nova terminal; 19 l’extensió del port –d’unes 600 ha, duplicant-ne la capacitat actual– als terrenys guanyats al riu i al mar, per crear una plataforma logística, i l’arribada del ramal de l’AVE i l’autovia del Llobregat.

Es tracta d’una actuació que posa l’accent en la naturalesa de l’intercanvi 20 –principalment, de mercaderies– entre els diversos modes de transport en una zona molt cèntrica del sistema metropolità, però sobretot d’una

---

18 Vegeu el número monogràfic de Papers titulat “El Baix Llobregat: planejament urbanístic i problemàtica territorial” (Barcelona, 1994).
BARCELONA, CAPITAL EUROPEA. UN ALTRE CANVI D’ESCALA?

gran importància mediambiental. Tinguem present el protagonisme creixent del sector de la logística, degut a l’increment de la mobilitat de les mercaderies que permeten les noves tècniques de transport i la gestió informàtica.21

Convé recordar que el delta del Llobregat ha tingut una forta presència en els diferents episodis de la formació de Barcelona, encara que sigui des d’aquest buit privilegiat per la seva condició topogràfica i la seva fràgil estructura natural. D’aquí ve la importància dramàtica d’aquests projectes, que s’han de poder compatibilitzar al màxim amb el sistema territorial del Delta. Si als anys trenta, tenia una clara vocació d’espai d’entrada i de serveis, com assenyalaven les propostes de Rubió i Tuduri, avui es constata l’existència d’un sistema potent de ciutats del delta, amb una dinàmica econòmica i poblacional molt forta, deguda precisament a les expectatives que

21 Aquesta lògica cerca minimitzar la ruptura de càrregues amb l’objectiu d’arribar a un model ideal, en què l’emmagatzematge sigui quasi zero. Vegeu Alfonso Rodríguez Bayraguet, "La logística i la circulació de mercaderies a la regió metropolitana de Barcelona", Papers, 10 (Barcelona, 1992).
Li ha generat aquesta nova condició logística i d’intercanvi. L’important és assegurar que aquesta doble condició no sigui contradictòria amb el manteniment dels atributs del delta, degudament actualitzats. Segurament, estem davant d’un dels reptes més importants per aconseguir finalment compatibilitzar l’herència d’aquest gran pulmó verd a ponent de la gran ciutat amb les infraestructures d’intercanvi a escala nacional. El delta ha de passar a ser preservat activament, evitant la seva deterioració progressiva per la qualificació de sòl agrícola, quan aquesta activitat en si no és capaç avui de garantir la seva subsistència.22

D’altra banda, es va completant la transformació del Port Vell i, al moll de Ponent, s’obre el nou pont mòbil Porta d’Europa i dóna accés al moll “Adossat” del trànsit pesant sense passar per la ciutat. L’esquema s’ha de completar amb l’obertura d’una nova bocana que s’obre al costat de la Barceloneta a mitjan 2003, amb accés al fons de la làmina d’aigua per a les embarcacions de pesca i d’esbarjo. Aquesta operació comporta la construcció d’un hotel de gran altura que es justifica com a suport al finançament de les obres d’infraestructura. Aquest és un exemple més d’una orientació creixent d’utilitzar nous gratacels per donar sortida a solucions individuals sense tenir massa en compte la morfologia històrica i la composició precisa que en resulta en el paisatge urbà. Al seu torn, l’atracament de creuers al port ha augmentat de forma espectacular als darrers deu anys (va assolir la xifra de 2,6 milions l’any 2011) i ha convertit Barcelona en la segona ciutat del món en trànsit de creueristes; el moll Adossat i la dàrsena del Morrot ofereixen la superfície necessària per a les terminals de passatgers actuals i futures.

L’AVE connecta Barcelona, Madrid i Sevilla l’any 2008, i la connexió amb la xarxa francesa s’esdevé l’any 2014, tot i que el fragment entre la frontera i Narbona és de xarxa tradicional. El somni dels nostres avantpassats de principis del segle XX es converteix en realitat: un transport ferroviari europeu ràpid i eficient. L’estació central es disposa a La Sagrera, buscant un complement per a l’Estació de Sants al nord. El caràcter raonable d’aquesta decisió hauria pogut estalviar moltes hipòtesis alternatives, fruit de discussions estèrils, com la de Sant Cugat, que trobarà el seu espai a mitjà termini, però no ara, o la de Sants, ja saturada, que han fet poc racional el procés de discutí i han convertit la fase executiva en una marató innecessària.

La localització de la nova estació –de naturalesa intermodal, amb metro i ferrocarril regional– permetrà desenvolupar un conjunt de serveis i d’activitats al seu voltant que dinamitzaran els sectors de la Sagrera i el Clot.

Al seu torn, el nou Pla director d’infraestructures (PDI) cerca reforçar la distribució del transport públic a la regió metropolitana real.\textsuperscript{23} S’assigna una gran prioritat a la xarxa de metro, amb la prolongació d’algunes de les línies existents\textsuperscript{24} i també amb la creació d’una línia nova, la L9, amb un traçat no central que pretén establir una connexió clara entre algunes d’aquestes noves realitats econòmiques metropolitanes –des de Badalona, Santa Coloma, Sagrera, la Fira, el Prat, l’aeroport, entre d’altres–, establint un arc superior d’uns 40 km de recorregut.

Com en tantes altres ciutats europees, el tramvia recupera la presència al sistema metropolità i se’n planteja una primera línia des de la Diagonal –a la plaça de Francesc Macià– fins al Baix Llobregat, que en una primera instància arriba a Sant Feliu amb el projecte del Trambaix. I, després, també des de les Glòries fins al Besòs.

D’altra banda, la preocupació de la ciutat per esdevenir un referent internacional porta l’Ajuntament a plantejar el projecte del Fòrum Universal de les Cultures 2004 al Besòs, novament en terrenys de Barcelona, però també d’un altre municipi metropolità, en aquest cas Sant Adrià.\textsuperscript{25} Es pretén ara crear un nou tipus d’esdeveniment –sota els auspícis de la UNESCO–, que tracta de la diversitat cultural, les condicions per a la pau i la ciutat sostenible. Durant cinc mesos, ha d’oferir una sèrie de debats i exposicions on es pugui expressar la diversitat cultural del món.

\textsuperscript{23} El transport públic col·lectiu està experimentant un cert creixement com a conseqüència de la integració tarifària. El metro i l’autobús han passat de tenir 691 milions de passatgers l’any 1997 a 800 el 2001; la Renfe i els Ferrocarrils de la Generalitat, de 114 milions a 138 en el mateix període.

\textsuperscript{24} Vegeu Josep Parcerisa i Maria Rubert de Ventós, \textit{Metro} (Barcelona: UPC, 2002).

\textsuperscript{25} Vegeu AA.VV., \textit{Barcelona 1979-2004} (Barcelona, 1999). També \textit{Barcelona: una ciudad abierta a la nueva economía} (Barcelona, 2000).
10.g La Diagonal abraça el riu Besòs. Forum 2004

10.56, 10.57
L'edifici del Fòrum i vista aèria de la desembocadura del riu Besòs.

10.58
Simulació del conjunt d'intervencions al entorn del Fòrum 2004.
El projecte urbanístic s’emplaça al final de la Diagonal, quan arriba al mar, i s’amplia cap al Besòs i crea un espai d’unes 200 ha en zones de molt baixa qualitat residencial i ambiental, que d’aquesta manera es volen recuperar. Es tracta d’uns grans espais lliures per a ús massiu, que després han de donar lloc a un centre de convencions, a la nova localització del parc zoològic i a d’altres activitats aquàtiques a la façana marítima. Aquest gran projecte urbanístic ha de permetre completar el front litoral de Barcelona rellançant la iniciativa del projecte de Diagonal-Mar, que inclou una sèrie d’edificis residencials i un gran parc que remata la traça de la Diagonal.

X.5 Les grans ciutats d’Europa

Al nou mapa europeu, l’obertura d’un espai més gran de mercat desferma més competència entre els ciutats. Concretament, les grans ciutats, amb els seus hinterlands i regions, es converteixen en oferta competitiva singular. S’ha comparat la nova situació amb aquella que durant el període renaixentista va portar les ciutats a representar la producció, el comerç, la cultura, etc., d’amplis territoris.

En aquesta definició del nou espai, els responsables polítics tant de Barcelona com de Catalunya busquen consolidar les seves posicions en el mercat europeu. Barcelona adquireix una posició més central en el mapa europeu. Passa de ser la perifèria respecte del centre d’Espanya a ser la porta dels Pirineus amb Europa i també novelament un port natural d’Europa al Mediterrani i a ultramar. Aquesta vocació ja la marquen inicialment les autopistes, però en la nova organització política i administrativa adquireix carta de naturalesa.

En qualsevol cas, es tracta d’una situació totalment nova: fins i tot la pròpia Unió Europea (UE), que segueix unes polítiques específiques per als sectors industrial, agrícola o de les grans infraestructures, no incorpora cap política respecte a les grans ciutats que sigui capaç de “balancejar”, dinamitzar o equilibrar els processos de transformació urbana que s’hi estan esdevenint.

26 L’operació es concentra en uns grans edificis, dissenyats per Herzog & De Meuron, José Luis Mateo, Elías Torres i J. Antonio Lapeña, entre d’altres, sobre els quals recau el protagonisme de l’operació.
27 Ordenació en torres verticals realizades per l’equip d’Óscar Tusquets al voltant d’un gran parc dissenyat pel malaguanyat jove arquitecte Enric Miralles. El conjunt inclou també un gran centre comercial, de caràcter molt introvertit respecte al nou context creat.
28 Ch. Jensen-Butler et al., European Cities in Competition (Aldershot, 1997).
29 D’una banda, des de la perspectiva de la ciutat, Barcelona està fent lobby amb el grup de les ciutats importants més properes: Saragossa, València, Palma de Mallorca, Montpellier i Tolosa de Llenguadoc, per definir una oferta conjunta complementària i més solida. També potencia la plataforma d’Eurocities, que aplega ciutats com Rotterdam, Lió o Munic, que, sense tenir un paper de capitalitat formal, presenten una dinàmica econòmica i urbanística que les defineix com a principals interlocutors en el nou escenari europeu. A més, la Generalitat està impulsant una relació estreta de Catalunya amb tres regions europees: la Llombardia, Roine-Alps i Baden-Wurtemberg, amb la denominació dels “quatre motors d’Europa”, per guanyar més credibilitat en el mercat europeu.
Cada vegada resulta més necessari que, de manera conseqüent amb l’important paper econòmic i social que acompleixen, les ciutats siguin considerades un “objecte” específic actiu de les polítiques generals de la UE i, per tant, deixin de ser només el “subjecte” passiu que rep les conseqüències indirectes d’altres polítiques sectorials, que gairebé mai no tenen en compte l’impacte urbà que produeixen.

En aquest sentit, convé recordar les dificultats urbanes provocades per determinades polítiques de reestructuració industrial i/o agrícola, que, en el cas millor, s’han vist “agraciades” per algun tipus de polítiques d’ajuda –per exemple, per combatre la desocupació o per fomentar noves inversions industrials, etc.–, però mai lligades al tipus de ciutat o al problema específic d’un sistema urbà concret.

A més, cal tenir en compte que el rol social i econòmic que acompleixen les ciutats les ha convertit en la causa i en el motor del desenvolupament econòmic en alguns períodes –com demostren els estudis d’evolució històrica–, a més, també són crucialment transcendents en períodes de recessió o de crisi, com s’ha vist recentment.30

Per això, cada vegada tenen més adeptes les hipòtesis que assignen a les ciutats europees no tan sols un paper central en la seva estructura territorial, sinó la millor base potencial per a una transformació coherent d’un sistema econòmic en mutació.

Disposem ja d’uns estudis bàsics de classificació de les ciutats i les categories urbanes,31 i convindria apuntar la necessitat d’aprofundir la discussió en el camp de les polítiques d’intervenció i dels problemes i/o els desajustos urbans.

Entre aquests estudis, cal destacar el que Brunet va fer per a la DATAR de París l’any 1989, que ofereix una interpretació general sintètica per entendre el futur dels problemes de la urbanització; per exemple, estableix el model de la “banana” que, des de Londres, passant per París i Frankfurt, fins a Milà, defineix un espai central europeu seguint les hipòtesis estructuralistes dels anys seixanta.32

30 Serveix com a referència l’expressió d’Andreu Mas-Colell a l’article “L’economia de les ciutats”, Barcelona Econòmica (Barcelona, 1993), quan diu que la ciutat és una de les màquines productives més potents que la humanitat ha inventat.


32 Quan el fenomen de la urbanització s’explicava amb models formals de gran escala com els de Lloyd Rodwin o Jean Gottmann per a la ciutat americana. No cal dir que aquest informe va causar un gran impacte quan el va publicar Le Monde i va suscitar l’interès de ciutats properes a l’eix, que s’hi van sentir incorporades.
Sense negar el seu valor interpretatiu, convé recordar que expliquen una part del fenomen i que, a més, els processos de transformació actuals són molt més subtils. Com se sap, per a determinades variables, l’espai és molt més discontinu que abans. És important no oblidar que, malgrat aquestes interpretacions macro, les autèntiques operacions de transformació adopten formes molt difuses: molt sovint, amb grans possibilitats de compatibilitat amb formes urbanes precedents; d’altres vegades, amb models urbans molt innovadors.

En aquest sentit, l’informe de Kunzmann i Wegener a porta una sèrie de tendències espacials a les ciutats de l’occident europeu i n’enuncia els problemes més importants. Confirma el paper significatiu de la ciutat europea en el desenvolupament econòmic i social del continent i confirma el seu valor imprescindible a mitjà termini. L’informe posa l’accent en les desigualtats urbanes, les quals, si bé es basen en la història de cada país, poden tendir a incrementar-se com a conseqüència de la internacionalització creixent de l’economia que potencia el mercat únic europeu.

D’altra banda, en la majoria de les ciutats europees es detecten una sèrie de tendències urbanístiques generals que, a grans trets, hem pogut comprovar a Barcelona:

La població de les grans ciutats s’envelleix com a resultat de la disminució de les taxes de naixement i del descens de les grans onades d’immigració. No obstant això, s’observen moviments importants de població a dintre de les regions metropolitanes arran dels canvis de fase en el procés d’urbanització que es descriu més endavant. El volum del nucli familiar es reduceix, cosa que produeix una desdensificació suau de les fàbriques urbanes. Augmenta la participació femenina al treball i apareixen nous estils de vida, que afecten tant la residència com el treball. En general, hi ha una tendència a reduir les hores de treball i a augmentar el temps lliure i, per tant, apareixen noves demandes a favor del lleure, que ha estat un sector urbanístic normalment poc desenvolupat.

Les activitats econòmiques urbanes són objecte d’una reorganització profunda de la producció i de la distribució: s’adverteix una polarització de la dimensió de les empreses i la presència de formes “anormals” de producció a través de l’economia submergida, potenciada arran de la crisi dels anys setanta i que es manté. Els tòpics que marquen el sector de l’economia són, fonamentalment, la liberalització, la “desregulació”, la privatització i la internacionalització.34

34 Vegeu Jordi Borja, Barcelona y el sistema urbano europeo (Barcelona, 1990), Col. Eurociudad, 91.
Al seu torn, els canvis tecnològics en els sistemes de comunicació i de transport estimulen la mobilitat de les persones i de les mercaderies: el transport per carretera esdevé dominant i el tren d’alta velocitat emergeix com a estructurador regional. Augmenten notablement el volum del transport aeri i l’ús dels sistemes de telecomunicació. De resultes de tot plegat, els problemes mediambientals comencen a valorar-se com a més greus i els objectius ecològics a la ciutat esdevenen prioritaris.

Aquestes tendències generals s’observen a les grans ciutats europees, les quals, d’altra banda, han experimentat un procés d’urbanització de ritme canviant. Si prenem la classificació de Leo Klaasen, hi podem observar ciutats properes que estan desenvolupant fases d’urbanització de naturalesa distinta. Les quatre fases detectades per l’estudi i que es presenten de forma seqüencial són:

a) **Urbanització tradicional.** Quan el creixement urbà es produeix a l’espai central.

b) **Suburbanització.** El suburbi creix més de pressa que el centre. El desenvolupament de la residència central disminueix i la nova residència es desplaça cap enfora, mentre que el treball es manté al centre. Per tant, aquest pot perdre població i els llocs de treball centrals poden disminuir en una fase ulterior.

c) **Desurbanització o contraurbanització.** Quan l’ocupació segueix els passos de la residència i, per tant, el centre perd població i ocupació. Enfront dels avantatges dels sistemes de baixa densitat, tan benvinguts per la població, especialment per les classes mitjanes, la desurbanització planteja problemes greus a les ciutats que no tenen grans nivells d’infraestructura: unes millors dotacions de treball i de serveis creen més demanda de transport i incrementen el consum d’energia. En consèquencia, augmenta sensiblement el consum de sòl.

d) **Reurbanització.** Correspon a la quarta fase del procés i es caracteritza pel retorn al centre tant de noves activitats econòmiques com d’un cert grau de residència. Aquesta fase, que ha caracteritzat el renaiixement dels centres urbans europeus amb un augment positiu del seu ús comercial i turístic, ha fet augmentar paral·lelament la pressió especulativa sobre la ciutat central.

Aquesta classificació és útil per entendre la dimensió general d’aquests processos i la seva influència en les demandes d’infraestructura, en l’evolució del mercat del sòl i en l’ús de la ciutat construïda. No obstant això, detectem que en moltes ciutats les fases se superposen i que el joc d’interessos en retarda o n’accelera la successió o la superposició. Sobretot, que les infraestructures –físiques i no físiques– permeten un ús del territori més obert, potenciant a vegades formes d’ocupar-lo o de transformar-lo, sense la relativa “continuïtat” espacial dels models tradicionals. Així, es prodiguen fenòmens de creixement dispers i/o difús que requereixen noves formes d’interpretació que ens permeten entendre’ls dintre del sistema general de transformacions espacials.

---


37 Vegeu, per exemple, l’estudi de Stefano Boeri et al., *Il territorio che cambia* (Milà, 1993).
El context europeu reforça la dominància de les grans ciutats en el protagonisme del desenvolupament econòmic i social a mitjà termini, amb una sèrie de característiques noves. D’una banda, sembla que augmenta la competència entre les ciutats per oferir espais adequats a les noves demandes de localització d’indústria i serveis. També sembla que aquesta condició de competitivitat farà que la inversió pública torni a ser urbana per tal de millorar la seva posició relativa. La gran ciutat podrà continuar representant el centre d’un *hinterland* més extens, que s’articula al voltant seu. D’altra banda, la polarització regional s’incrementa a partir dels eixos estructuradors de comunicació i de transport. Entre ells, l’alta velocitat, els aeroports, els teleports, etc., s’endevinen com a elements de primer ordre.

**X.6 Oportunitats i febleses**

En el nou marc europeu, Barcelona i Catalunya presenten perspectives més bones que les que s’haurien donat en una situació similar als anys setanta. Tanmateix, les seves “oportunitats” i “febleses” s’han de mesurar en un espai més obert que l’anterior.

Per això, són interessants els intents d’avaluar i corregir les “febleses” de l’àrea de Barcelona com els que es van emprendre amb el Pla estratègic de Barcelona a partir de 1988, amb la finalitat de definir-ne els punts febles i estudiar els mitjans per reduir-ne l’impacte en el perfil de l’oferta de Barcelona. El Pla estratègic es realitza amb una gran participació corporativa i institucional, de manera que es pot dir que la societat civil en general pren part en aquest procés o consensua en gran part la discussió que s’estableix en aquests documents. El pla es va actualitzant i darrerament se n’ha fet la tercera versió.

---

Sense dubte, les dificultats per territorialitzar les estratègies definides als plans estratègics no nega la força d’aquesta discursió, que obre vies de treball institucional i corporatiu molt útils.

En les circumstàncies actuals, és difícil pensar que un Pla territorial de Catalunya pugui i hagi d’emprendre un “diseny” físic del territori, com era propi als anys trenta. És potser des de l’estudi i el diseny dels patrons urbans innovadors (de la residència, del treball, de l’espai lliure, o sistemes mixtos) que es podran conèixer millor les necessitats territorials a mitjà termini i establir així unes pautes de regulació o d’incentiu.

La redefinició de l’Àrea Metropolitana de Barcelona i la seva creació com una nova entitat política neix d’una llei del Parlament català i es constitueix l’any 2010. Retorna el rol a una entitat territorial suprimida l’any 1985, que resultava imprescindible. El seu àmbit, una mica més gran que l’entitat anterior que es va suprimir, engloba 36 municipis, en comptes dels 28 anteriors, és reduït respecte a la influència urbanística “real” de Barcelona, però en qualsevol cas sembla un instrument amb molta capacitat operativa: tant per al transport públic com per a l’aigua i per als sistemes de reciclatge, que eren mers consorcis, però també per assegurar una visió completa del planejament urbanístic i les accions supramunicipals. Constitueix, doncs, una plataforma potent per repensar el sistema metropolità des de la perspectiva de la nova cultura urbanística del segle xxi.

D’altra banda, la modificació dels plans urbanístics vigents exigeix també unes quotes d’actualització importants. L’exemple de l’evolució del Pla general metropolità de Barcelona mostra, però, els límits de la modificació sense variacions d’una estructura metodològica.

L’elaboració del model territorial català en la perspectiva europea ha de suposar potser una interpretació del procés de condensació produït a la capital, com a capaç de generar una “nova visió” de l’espai català a mitjà termini, amb uns components formals essencials. La manca d’una visió pròpia pot produir de nou una desarticulació territorial, fruit de la pressió conjuntural d’un “mercat” europeu creixent.

40 L’elaboració del Pla territorial general de Catalunya s’hauria de fer d’acord amb el mandat de la Llei Territorial del Parlament de Catalunya de 1989. El document s’elabora amb un gran retard i, d’acord amb les informacions obtingudes, no sembla que encaixi gaire amb les components conceptuals i operatives exigibles a un pla d’aquest àmbit en el context actual, sobretot si es té en compte l’experiència interessant de planejament –a diverses escales– que Barcelona i Catalunya han acumulat als darrers cent anys.
43 Manuel Ludevid, “Barcelona en el mercat europeu. Punts forts i punts febles de l’Àrea Econòmica de Barcelona”, *Revista Econòmica de Catalunya*, 10 (Barcelona, 1989). Estudi realitzat per a l’Agència de Desenvolupament del Consorci de la Zona Franca. Segons aquest treball, els punts febles més importants se situen en el camp de les infraestructures (telecomunicacions i sòl industrial), de la formació (formació professional, recerca, organització d’empreses, etc.) i de l’aparell administratiu (burocràcia, inseguretat jurídica), mentre que els punts forts són el seu potencial econòmic i de mercat i la seva tradició industrial i empresarial. A aquesta definició precisa de l’àrea econòmica, s’hi poden afegir altres característiques i febleses del perfil urbanístic de Barcelona dins el panorama previsible als anys noranta.
D’una banda, el potencial geogràfic que té la ciutat per raó de la seva situació i del seu clima: les regions fortament urbanitzades de les ribes del Mediterrani són vistes, dins el marc europeu, com a àrees potencials per al turisme i la nova residència. També les ciutats eficients en aquest sistema poden aspirar a acollir indústria d’alta tecnologia o serveis especialitzats, la mà d’obra dels quals valora molt la qualitat de l’espai urbà i la suavitat del clima.44

D’altra banda, es poden experimentar uns canvis poblacionals com a resultat de l’evolució de la demografia catalana, i barcelonina en particular, i les demandes de mà d’obra que produeixen els nous desenvolupaments.45 Així doncs, és obligat referir-se a l’increment de la immigració com a variable que compensa la pèrdua de fertilitat i a la disminució consegüent de la mida de les famílies que s’estan registrant en les darreres dècades.

Aquesta nova condició demogràfica es fa sentir en noves demandes d’habitatge o en la reutilització d’algunes parts de la ciutat –principalment, els seus barris antics– pels nous residents. És un tema que requereix unes estratègies correctes per evitar l’amuntegament i l’infrahabitatge que ja es van veure durant el període del “desenvolupisme”.


45 Vegeu l’article d’Anna Cabré, “Algunes reflexions sobre el futur de la població de Barcelona”, Papers, 6 (Barcelona, 1991). L’article sintetitza, de forma brillant, l’evolució de la població de Barcelona. Davant la tendència de Barcelona a reduir població, presenta el relatiu “augment d’edat” de la població i la necessitat tant de fixar la població jove –amb polítiques com les dels habitatges assequibles– com de tenir en compte que es necessitarà una immigració –de mà d’obra barata i qualificada– en el procés de transformació del sector industrial i els serveis. Vegeu també el treball de M. Antònia Monés i Josep M. Carrera, La regió metropolitana de Barcelona. Els propers vint anys. Prospectiva del mercat de treball, demografia i habitatge (Barcelona, 2003), facsímil.
D’altra banda, aquestes formes de desenvolupament requereixen un espai central, però també nous espais a la regió metropolitana. Hem comprovat que l’estructura urbana de Barcelona i del seu *hinterland* tenen una gran impedància –els corredors naturals n’estan marcant el desenvolupament. També observem la importància que tindran en els grans eixos territorials –infraestructures com el tren d’alta velocitat, les autopistes, etc. Són elements que poden canviar la distribució de l’accessibilitat a escala regional i metropolitana, i constituir nous nodes o punts de centralitat. Al seu torn, l’evolució cap a una societat urbana tecnològicament més desenvolupada configura un sistema social organitzat més a partir de “xarxes” de relacions –de comunicació i intercanvi– que de “continuïtats”, com en el sistema tradicional. En aquestes escenaris, la xarxa de ciutats ha de donar una resposta específica i unes formes d’actuació adequades.\(^{46}\) En aquest sistema, els avantatges de localitzar determinades activitats innovadores –nova indústria i nous serveis– respecte d’altres centres urbans poden ser importants.

En efecte, el pas a l’anomenat sistema de producció postindustrial o postfordista està influint en la forma d’organització de la regió metropolitana.\(^{47}\) Té sobretot una gran influència en l’articulació del territori produït per la nova mobilitat i també enfront de les formes com les peces o els fragments urbans s’estan produint. Tanmateix, calen estudis molt rigorosos per entendre també com es transforma la ciutat existent per les exigències d’aquestes noves demandes del sistema social i productiu, i com altres parts simplement evolucionen aprofitant la gran adaptabilitat de determinades morfologies urbanes i/o projectes urbanístics. Un exemple d’aquests darrers pot ser la reinterpretació constant de l’Eixample al llarg del Poblenou als darrers 20 anys.\(^{48}\) D’altra banda, l’adaptació dels sistemes urbans es produeix a partir de reentendre les estructures preexistent que es modifiquen, com ha passat en períodes precedents. Tanmateix, convé prestar una gran atenció a aquests fenòmens innovadors que poden aportar millors condicions ambientals que els processos industrials tradicionals. De nou, el projecte i l’actuació urbanística troben el seu espai de desenvolupament.

En aquest punt, és bàsic reforçar la capitalitat de Barcelona, amb els seus serveis culturals i institucionals, per acollir funcions direccional del nou sistema productiu. En la caracterització futura d’aquesta capitalitat, la dimensió històrica i cultural de la ciutat i de la seva gent és, sens dubte, l’atribut principal que cal potenciar. El seu contingut divers i variat, els seus contrastos i petits desajustos, el seu cosmopolitisme i la seva quotidianitat són valors fonamentals.


\(^{48}\) Per exemple, el seminar que va tenir lloc a Viena, amb el títol ”Conceiving Urban Form in the Post-Fordist Networked Economy”, amb la comparació d’aquests nous fenòmens en ciutats tan distants com Viena, París, Barcelona i Los Angeles. Vegeu Eve Blau i Renate Banik-Schweitzer (ed.), *New Urban Forms* (Viena, 2003). La nostra potència desenvolupa la gran adaptabilitat de les estructures urbanes plantejades per Cerdà, ponderant fins i tot l’adequació dels nous programes funcionals a la idea original de l’illa.
10.65
Els sistemes de ciutats "madures" funcionen com una xarxa dintre de la Regió Metropolitana.

10.66
El nou port de Badalona.

10.67
Eixample de Mar, Vilanova i la Geltrú.

10.68
L'Eix Macià, Sabadell.

10.69
L'Eix Ferroviari, Vilafranca.

10.70
Les Casernes, Girona.
D’altra banda, l’impacte de la inversió estrangera pot ser una limitació, però tot depèndrà, en gran part, de si actua només com a pol productiu o requereix també un espai direccional i un altre tipus de serveis. En efecte, aquesta inversió pot ser depredadora o pot actuar com a factor de dinamització del sector productiu local –com, de fet, ja va succeir al tombant de segle i va consolidar el sector industrial català. Aquí, el paper que exerceixen els sectors industrials i empresarials catalans pot resultar fonamental per arrelar aquella inversió forana.

Des d’aquesta perspectiva, ha de ser prioritàri corregir els problemes existents i copsar els que presumiblement hi haurà en el futur. Perquè, d’una banda, coneixem les febleses introduïdes pel “desenvolupisme” a la nostra fàbrica urbana: barris residencials molt deficitaris i estructures urbanes que encara avui necessiten inversions i millores. De l’altra, les prognòstics del mercat europeu ens indiquen que els avantatges del nou desenvolupament industrial també poden portar-nos desajustos en els sistemes urbans existents: els problemes mediambientals i de major demanda de transport estan sent vists com a principals, també l’augment de la pobresa urbana fruit d’un mercat de treball molt desequilibrat.

Novament, el protagonisme excessiu que el mercat del sòl continua tenint en els nostres sistemes urbans exigirà mesures de control de la plusvàlua especulativa que estan hipotecant, en gran part, els assoliments de la rehabilitació urbana. Una articulació més gran del territori –tant des del punt de vista administratiu com operatiu– permetria potser una eficiència més gran en les polítiques del sector públic.

En qualsevol cas, per desenvolupar aquestes potencialitats i corregir aquestes febleses es requereix un camp d’acció ben definit a la ciutat i a la seva regió urbana, que permeti combinar projectes de transformació amb altres de rehabilitació. Podem observar importants espais d’actuació en sectors intersticials de l’àrea metropolitana tradicional o, fins i tot, de la pròpia ciutat. La façana marítima es va iniciar amb la Vila Olímpica i amb la gran infraestructura de la costa, però encara permet desenvolupaments de residència, serveis i espais centrals; també es pot eixamplar el front litoral metropolità cap al Maresme o cap al Llobregat i el Garraf. Les grans ciutats del sistema metropolità –però també d’altres ciutats catalanes “madures”– estan experimentant processos de reestructuració molt interessants.

51 Si bé el funcionament del mercat del sòl és un ingredient representatiu del rellançament econòmic d’una ciutat, la inflació dels preus –fruit de la retenció especulativa en un mercat monopolista– constitueix una autèntica amenaça per al propi desenvolupament urbà. Aquesta ha estat l’experiència que es va observar a Londres, a París, a Munic, a Madrid, a Barcelona i en moltes altres ciutats a final dels vuitanta, unes ciutats en què l’expectativa de valor feia inassequible qualsevol operació d’obtenir habitatge per a les classes treballadores. A Barcelona, per exemple, entre 1983 i 1989 el preu de la construcció es va doblar i el del sòl es va triplicar. Si bé es coneixen les dificultats d’operar en aquest mercat en un sistema capitalista de mercat líliure, també s’admet generalment que, en un segment “especial” del mercat com és el de l’habitatge assequible, hi ha experiències de planejament i d’acció que han donat uns resultats excel·lents als països centreeuropeus.
52 En aquest sentit, la desaparició de l’àrea Metropolitana de Barcelona, i també de moltes altres ciutats europees, ha limitat la capacitat politicoadministrativa dels municipis per afrontar realment aquest tipus de problemes. A Europa, creix el sentiment que cal trobar una nova articulació: a Holanda, els grans municipis es configuren l’any 2000 com a conurbacions urbanes; Londres restableix la seva Autoritat Metropolitana l’any 2001. Potser en l’àmbit europeu aquest tema pot trobar un marc més racional que permeti desenvolupar-lo d’acord amb la idiosincràsia de cada país i dels diferents sistemes urbans.
Projectes com l’Eix Macià de Sabadell, Can Mulà de Mollet, el Port de Badalona, la Pirelli de Vilanova i la Geltrú, l’Eix del Ferrocarril de Vilafranca del Penedès o el Campus de Terrassa són alguns dels molts exemples en curs que indiquen aquest potencial de transformació incipient.\(^{53}\)

Aquesta és segurament la manera de tirar endavant –reconèixer un àmbit d’actuació més ampli, com és l’espai de la regió metropolitana. L’experiència ha mostrat grans processos de descentralització residencial, però també de la feina, i al mateix temps hem d’evitar una compactació excessiva o l’expansió vertical de la ciutat central, que és preocupantment incipient a Barcelona i en altres ciutats europees.

Una altra observació a favor de les oportunitats pot ser tenir en compte la relació potencial entre la Catalunya de litoral i la de l’interior o “continental”. És cert que són entitats cada vegada més antagòniques o independents, pel grau divers de desenvolupament i per les diferents dinàmiques d’urbanització. I segurament és així per les condicions de la seva geografia natural, per bé que poden ser vistes com a complementàries i formant part d’un mateix sistema funcional i econòmic. El *Regional Planning* de 1936 ja cercava incrementar la relació espacial i la primera llum d’una bombeta elèctrica a Barcelona es va encendre gràcies a l’energia elèctrica del Pallars.

El funcionament de l’alta velocitat i la potenciació de la xarxa d’infraestructures locals com el ferrocarril permeten pensar que aquest territori continental de Lleida fins al Pirineu i Andorra pot desenvolupar una economia compatible amb el territori, amb unes noves formes d’energia, agroturisme i gaudi del medi natural que, sense perjudicar la riquesa dels seus valors paisatgístics, potenciïn usos del territori amb un alt nivell de sostenibilitat ambiental.\(^{54}\)

\(^{53}\) Vegeu, per exemple, el compendi AA.VV., *Transformacions urbanes* (Barcelona: COAC, 1997). També el número 39 de *Papers*, titulat ”Estratègies territorials a les regions catalanes” (Barcelona: Institut d’Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, 2003).

\(^{54}\) Vegeu l’estudi acadèmic de Joan Busquets et al., *Catalonia Continental: Rail Infrastructure as the backbone for development* (Harvard Graduate School of Design, 2007), resultat d’una recerca realitzada a la GSD amb el suport de FGC.
X.7. La nova àrea metropolitana com a àmbit de referència

La nova Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) té una extensió de 636 km$^2$ i una població de 3.228.000 habitants (2015). Cal dir que aquest és l’àmbit de la ciutat quasi contínua, malgrat que per la influència econòmica i els fluxos quotidians hauríem de parlar de la regió metropolitana, que englobaria una població total de prop de 5 milions de persones i un àmbit territorial quatre vegades superior.

Si ens referim a l’àmbit més immediat, podem constatar la gran millora dels serveis d’equipament i de les formes de mobilitat en aquesta ciutat contínua.

Utilitzem alguns elements de la recerca feta per l’AMB i per un equip universitari de recerca extern, que va donar lloc a l’exposició “Barcelona: Metròpolis de ciutats” l’any 2015 al Disseny Hub Barcelona de les Glòries, i que després s’ha reproduït a Boston, a Illinois, a Toronto i a Xangai, entre d’altres, els anys 2016 i 2017.$^{55}$

$^{55}$ Vegeu el catàleg de l’exposició en tres volums, de la qual l’autor va ser el comissari. AA.VV. *Barcelona: Metròpolis de ciutats*. AMB, 2015. Un agraïment especial a l’equip de l’AMB, especialment a R. Torra (AMB), J. M. Carreras (AMB), H. Santcovsky (AMB), E. Saurina (AMB), J. C. Montiel (BR), M. Montlleó (BR), V. Guallart (Ajuntament de Barcelona), S. Udina (Ajuntament de Barcelona), C. Crossas (UPC), X. Roig, X. Mariño (PDU-AMB), N. Martínez (PDU-AMB), i les col·laboracions de F. Baqué (BAU), E. Gómez (PDU-AMB), J. M. Solé (PDU-AMB), J. Bohigas, P. Martínez (PDU-AMB), M. Santamaria (PDU-AMB), J. Parcerisa (LUB-UPC), M. Rubert (LUB-UPC), A. Garrido (IEB), M. Parellada (CYD/IEB), V. Galletto (IERMB), A. Jover (PROACSA), M. Morell (PROACSA), A. Domingo (CED), A. Blanes (CED), S. Sarasa (IERMB), E. Ruiz (AMB), J. Serra (AMB), A. Font (UPC), M. Corominas (UPC), C. Llop (UPC), S. Jornet (UPC), E. Batlle (UPC), A. Farrero (AMB), C. Conill (AMB), F. Ximeno (ERF), M. Villalante (BR), M. Pérez (IERMB), C. Jiménez (BR), M. Roure (MIT Senseable City Lab), B. Marrugat (PDU-AMB), A. Ferrer (URL), E. Serra (UPC), M. Roa (UPC) i M. Ruisánchez (UPC).
Algunes dades d’aquesta recerca ens expliquen els continguts de la naturalesa metropolitana de Barcelona. En efecte, als darrers quaranta anys, l’AMB ha duplicat el consum de sòl amb un increment de població de només del 10 %. Això vol dir que s’ha passat una fase expansiva, probablement per la demanda de nous espais per a l’activitat econòmica, per una descongestió dels habitatges i per la reducció del nucli familiar, cosa que requereix la construcció de noves llars. La població s’ha envellit –hi ha menys naixements– i és més diversa, com a fruit de la immigració internacional: actualment, un de cada cinc habitants ha nascut a l’estranger, quan vint anys enrere la proporció era d’1 de cada 20.

Els trenta-sis municipis que conformen la nova AMB tenen l’origen en un conjunt de viles i ciutats ben situades en el territori. Totes van registrar un creixement important als segles xix o xx i van tenir un fort component residencial fins a principi del segle passat. Més tard, sorgeixen uns àmbits especialitzats, amb uns usos específicament metropolitans.

Si tenim en compte la naturalesa dels teixits residencials, els que formen una ciutat més compacta concentren el 45 % del sòl i el 70 % de la població.

El teixit més extens, el d’habitatges aïllats, ocupa el 30,8 % del sòl i només hi viu el 4,0 % de la població.

El creixement suburbà, que ocupa el segon lloc en extensió, amb el 15,8 % del sòl, és el que té més població, 783.515 habitants, el 24,4 % de l’AMB.

Dins el conjunt de les 36 ciutats metropolitanes, Barcelona inclosa, hi detectem 929 teixits residencials, dels quals podem constatar algunes característiques tipus interessants.

La seva edificabilitat mitjana és d’1,14 m²st/m²s, pràcticament al llindar de la compacitat moderada. Cap teixit dels estudis no té una edificabilitat superior a 4 m²st/m²s. La densitat mitjana dels teixits residencials és de 209 habitants per hectàrea. És una densitat elevada, per comparació d’altres ciutats europees. D’altra banda, la vulnerabilitat dels barris es mesura per la seva capacitat de prevenir, resistir o sobreposar-se a les dificultats. És un concepte que barreja indicadors de naturalesa diversa –urbanístics, demogràfics, econòmics i socials–, que requereixen una acció intensa en el temps i en l’espai, i transversal pel que fa a les millores i als objectius. De fet, la Llei de barris vigent els darrers anys així ho ha demostrat.

La identificació dels teixits residencials vulnerables pren diverses morfologies urbanístiques: centres històrics, polígons aïllats, creixements suburbans, barris autoconstruïts, que encara ocupen una part significativa de la geografia metropolitana.
D’altra banda, la mobilitat de persones i mercaderies a la metròpoli ha augmentat en gran mesura als darrers quaranta anys, alhora que s’ha passat d’un model radial centrat en Barcelona a una configuració de la xarxa viària articulada a partir de subcentres municipals. El sistema de rondes ha permès descongestionar Barcelona, tant en els desplaçaments que es produeixen dins de la mateixa ciutat com en els que provenen de les poblacions situades a la seva corona.

Les xarxes de transport públic estan més ben connectades gràcies a les polítiques d’integració tarifària i a una major intermodalitat. L’estructura urbana compacta afavoreix el desplaçament majoritari a peu i amb bicicleta dins els centres urbans, un dels punts forts de la mobilitat de l’AMB, especialment en el sector central. Davant l’amenaça de l’efecte hivernacle, cal treballar per una mobilitat sostenible que ajudi a reduir la contaminació causada per la mobilitat privada. En conjunt, hi ha més d’11,5 milions de desplaçaments al dia, una mitjana de 3,73 desplaçaments per persona/dia.

L’AMB planteja uns perfils molt diferents, pel que fa als tipus de mobilitat. Les ciutats centrals presenten un equilibri entre els mitjans mecanitzats i no mecanitzats, mentre que a la corona metropolitana el cotxe guanya força. En termes globals, la mobilitat «tova» és un dels punts forts del model de l’AMB respecte d’altres àrees metropolitanes europees. A peu o amb bicicleta es fan 6.139.131 desplaçaments, és a dir, el 53,1 %; en transport públic, 2.619.131 desplaçaments, el 22,7 %, i en transport privat, un 24,2 %.

Cal destacar els nous paisatges metropolitans. Als darrers anys, la realitat metropolitana ha passat de la cultura urbana de la compacitat, les places i els carrers, a experimentar una dilatació progressiva dels àmbits, a la incontinència dels límits i a la indecisió dels intersticis. L’aparició de nous espais especialitzats ràpidament i dedicats únicament a garantir el moviment eficaç dels cotxes ha portat a incorporar-hi subjectes nous i potents, que estructuren els paisatges contemporanis. Són vores i espais latents que caldrà entendre per assegurar una millor imbricació metropolitana.
Entre aquests nous paisatges, destaquen les arquitectures de la mobilitat. La incorporació de la mobilitat – eminentment rodada, motoritzada i privada – ha significat, al seu torn, la incorporació al paisatge metropolità d’un seguit de nous àmbits estrictament especialitzats, com ara nusos i recintes. Al servei d’uns requisits tècnics basats tan sols en la millora de l’eficàcia i la velocitat dels automòbils, aquests espais han comportat una simplificació de l’equació urbana de la complexitat del pla de terra. La segregació de la secció ha disseminat una sèrie de barreres, talls, tanques, terraplens, bosses i orelles sobre un territori cada cop més dispers; ha ocupat una gran quantitat de sòl –fèrtil, en molts casos–, i ha reduït els espais de fricció entre escenaris.

Cada nus és un món. Alguns pengen de la topografia, altres la incorporen i d’altres, fins i tot, la generen. N’hi ha de plans que tallen cursos d’aigua o vies de tren i altres que els salven per mitjà de ponts i passeres. Els grans cartells publicitaris els representen convertint-los en una façana-promesa. Tan sols el cotxe, aparcat o en moviment, se sent cómode a l’hora de colonitzar-los i ocupar-los. Acostumen a ser espais d’un sol ús, monotemàtics i infranutilitzats. Molts d’ells ja són obsolets, o ho seran en un futur no gaire llunyà, i reclamen, evidentment, incorporar el ferment de la complexitat com a estratègia de base. Sense recepta universal, l’èxit dels processos de transformació depèndrà, en gran manera, de la capacitat de fer-los permeables i multifuncionals, d’acostar els límits i colonitzar les vores amb un seguit d’usos compatibles que proposin noves sinèrgies i donin identitat a aquests espais clau en la metròpoli del futur.
X.8. Les noves formes metropolitanes

En les darreres dècades, la consolidació metropolitana ha servit tant per densificar les morfologies urbanes prèvies com per provocar l’extensió de noves formes urbanes, ja siguin residencials o d’activitat econòmica.

L’existència de la metròpoli es pot explicar des de l’òptica macroeconòmica: té grans infraestructures d’accés, singularitats productives i de consum, i concentra l’oferta laboral. Però avui, en un sistema competitiu tan obert i ample, la regió metropolitana està composta d’unes economies molt difoses i imbricades a les ciutats. Aquesta disseminació de l’activitat als teixits fonamentalment residencials fa pensar en la conveniència de les formes híbrides per organitzar una metròpoli més harmònica.

Hi ha molts espais buits, sense activitat o amb molt poca, que poden ser objecte de reactivació: el sector immobiliari va experimentar un gran creixement en el període 1995-2008, coincidint amb la bombolla immobiliària. Ara cal pensar a mobilitzar el sòl vacant existent, a orientar les necessitats de nou estoc amb la moderació necessària i rehabilitar gran part dels teixits consolidats per les noves demandes de sostenibilitat.

L’activitat econòmica a l’àrea metropolitana es pot explicar a través de tres formes contemporànies: la del comerç quotidí que es desenvolupa a l’entorn dels mercats i d’alguns grans formats comercials –grans magatzems, centres comercials–; la de l’oci i el lleure, que serveix els turistes però també els locals en el nostre temps lliure, i la dels espais especialitzats, dedicats a la producció, la logística, el coneixement i el terciari.

1. L’economia industrial va ser clau en el desenvolupament de la metròpoli. Avui, la producció s’ha deslocalitzat en part; s’ha desplegat una economia de serveis a la industria i a la logística, i s’està consolidant una economia basada en el coneixement i la recerca.

Els espais d’activitat econòmica no són només polígons industrials: contenen serveis a la producció, naus de logística, magatzems de construcció, tallers de reparació, centres comercials i grans peces de lleure. Es dispersen per la metròpoli i cerquen el contacte i l’accés des de les grans infraestructures.

Els centres d’alt valor afegit que es poden establir en aquests espais d’activitat econòmica, com ara universitats, centres de recerca i hospitals, parcs tecnològics i fab labs, i grans eixos de terciari, tenen la capacitat de barrejar-se amb els barris residencials i queden accessibles des del sistema de transport públic.

La posició propera a les grans infraestructures és a l’origen de la seva localització i les seves vores s’enllacen amb realitats urbanes molt diferents. La trama regular de carrers que defineix els espais d’activitat econòmica travessa teixits propers d’una escala més menuda i dedicada a altres usos que conviuen amb aquests sectors.

2. Els espais de l’oci i lleure, els equipaments i els serveis culturals metropolitanos orientats als ciutadans i als visitants es distribueixen de manera heterogènia a la metròpoli: la forma més intensiva se situa al cor de Barcelona.

L’economia de les activitats destinades als visitants i als turistes que es desplega des de les rutes que els desembarquen al port i a l’aeroport. En canvi, la dimensió local de l’activitat del lleure, distribuïda pels recorreguts a través dels grans espais lliures oberts metropolitanos, els eixos i els pols culturals de teatres, museus o cinemes i vinculats a la restauració, es concentra majoritàriament en espais no distants dels teixits residencials, amb alineació al carrer i sense deixar de servir cap racó de la metròpoli.
10.76
Fragments de les formes de l’economia de la metròpolis.
3. A l’àrea metropolitana, hi ha 94 mercats i més de 130 peces comercials de gran format. Mentre els mercats i els grans magatzems han consolidat tradicionalment àmbits de polaritat comercial als seus voltants, els grans formats especialitzats –de venda de mobles, de material esportiu, de material de construcció– i els centres comercials s’estenen per la metròpoli als espais de la perifèria, sempre en contacte amb les infraestructures i alimentats pels núvols propers. Són centres de consum que no necessiten el carrer: al seu interior, comprar es converteix en una activitat més de lleure i la quotidianitat no està en la necessitat del que es compra, sinó en el fet en si de consumir.

Els aparadors i les botigues dibuixen la forma dels carrers de la ciutat. N’hi ha que estan destinats al comerç de proximitat i abasteixen els ciutadans de productes bàsics i de primera necessitat.

A la ciutat de Barcelona, el Pla d’establiments comercials alimentaris (PECAB) determina les àrees on els mercats i el comerç de proximitat dels voltants treballen en xarxa. A la resta de municipis de l’àrea metropolitana, aquest tipus de comerç es densifica en una àrea d’influència accessible a peu per als compradors i s’estén a les plantes baixes dels carrers que envolten el mercat.

Mercabarna és el centre de distribució majorista que alimenta la metròpoli: abasteix els mercats de l’àrea metropolitana i la majoria dels comerços de fresc.

Els equipaments, com els espais públics, garanteixen l’estat del benestar i asseguren la qualitat de la vida metropolitana. Són els espais dedicats a l’ensenyament, la sanitat, l’esport, el lleure, la cultura i l’abastament. A les darreres quatre dècades, se n’han construït molts –més de 3.000– i s’ha fet un esforç per articular-los amb els preexistents i enriquir significativament el teixit de les dinàmiques quotidianes. Millorar la relació espacial i de la gestió d’aquesta xarxa metropolitana d’equipaments serà, sens dubte, un dels objectius principals per garantir un ús més racional i confortable del conjunt.
En la distribució dels equipaments per usos, destaquen els docents (42 %), seguits dels culturals (26 %), els esportius (12 %), i els sanitaris i els educatius (9 %).

La diversitat d’usos, la barreja d’equipaments i la seva integració en els teixits residencials són un valor d’urbanitat i un instrument per garantir la cohesió social. Els equipaments barrejats poden compartir vorera, o respondre a una fórmula més complexa que acosti programes, hibridi espais i integri l’arquitectura i l’espai públic com a actius del projecte. Poden ser recintes en què els equipaments comparteixin mitgera o edificis en què els diferents usos i usuaris comparteixin porta i escala.

La ciutat equipada promou una societat més cohesionada i integradora. L’àrea metropolitana és una metròpoli equipada; tanmateix, la importància dels equipaments no és tant el nombre com la qualitat de la seva gestió i la seva capacitat d’infiltrar-se en la ciutat, d’adaptar-s’hi i de teixir urbanitat a través del diàleg actiu amb l’espai públic. Per potenciar l’efecte positiu dels serveis que ofereixen, els equipaments han de dilatar els seus programes en l’espai per passar de la constel·lació individual a la xarxa.

Però el sistema metropolità ha de tenir un funcionament eficient per tal d’aconseguir una ciutat sostenible: aquí hi intervé el que anomenem metabolisme metropolità. En efecte, la ciutat és l’hàbitat principal de l’espècie humana: un espai físic i, sobretot, és un espai funcional. La vida quotidiana s’hi desplega i s’hi manté gràcies als fluxos constants d’aliments, matèries primeres, energia, aigua i també persones. Tot plegat genera productes manufacturats, residus i emissions. Aquest cicle permanent és el metabolisme metropolità. Si no hi parem prou atenció, apareixen disfuncions ambientals i la nostra qualitat de vida disminueix. El funcionament òptim de la ciutat ajuda a reduir les emissions i el seu impacte en el canvi climàtic.
Si l’èsser humà és un organisme complex, amb un metabolisme encarregat de processar i transformar els aliments en energia, depurar i excretar tòxics, i capturar l’oxigen necessari per als processos vitals, la ciutat és un sistema integrat per molts sistemes diferents (transport, residus, energia, aigua, etc.), que hi acompleixen funcions diverses.

Els diversos fluxos d’aigua, energia i residus es distribueixen al llarg del territori metropolità d’acord amb uns cicles propis per a cada sistema, generalment integrats i circulars, que componen unes xarxes vistes i ocultes a les quals poques vegades fem atenció, però que són fonamentals per a la vida quotidiana.

Finalment, cal tenir en compte que la metròpoli de Barcelona té tant espai ocupat per a residència, treball o equipament com espai verd real o potencial, és a dir, el 50 % d’espai no construït.

Els carrers, les places i els parcs de les ciutats metropolitanes es poden connectar amb els parcs urbans i els espais agrícoles i naturals que encara es conserven.
La metròpoli de Barcelona disposa d’un conjunt de parcs metropolitans que tenen orígens i característiques molt diferents. Uns procedeixen de la geografia natural que encara perviu a les nostres ciutats, d’altres responen a la voluntat de mantenir i fomentar l’agricultura metropolitana, i la resta configuren el sistema d’espais públics de cadascuna de les 36 ciutats metropolitanes.

Els elements d’espais verds poden formar la matriu ecològica metropolitana, és a dir, la superposició intencionada de la matriu ambiental que conformen muntanyes, rius, rieres, platges i espais agrícoles amb els sistemes d’espais públics que es poden anar construint a l’interior dels diversos teixits urbans que componen la metròpoli.

La metròpoli ha d’intentar avançar projectes que resolguin les vores urbanes, que promoguin les infiltracions entre la matriu ecològica i els teixits urbans i que resolguin les interrupcions repetides de les continúïtats volgudes. Precisament, la definició correcta del límit entre espai verd i urbà no és una línia “recta”, com el planejament tendia a fixar, sinó que la configuració de la topografia i de les vores crea línies més inclusives que potser poden beneficiar tant els usos urbans com els “naturals”. El projecte d’aquests límits pot crear noves aportacions qualitatives a la ciutat existent. D’altra banda, la continuïtat del verd en forma d’avingudes que relacionen els parcs entre ells pot fer la “xarxa verda” més adaptable i eficient.56

X.9. Barcelona i la crisi econòmica de l’Europa del sud

La crisi econòmica va començar l’any 2008 i va afectar molt els sectors bancari i immobiliari, que havien estat sectors pròsperos des del tombant de segle. La situació provocada pel crèdit barat i un sector de la construcció molt dinàmic van crear la “bombolla immobiliària”, que va arribar a unes condicions insostenibles, quan es va evidenciar l’existència de grans quantitats d’habitatges buits, sense vendre i, per tant, sense la possibilitat de retornar el préstec que s’havia obtingut per construir-los. La situació era molt generalitzada –s’explica que hi havia un 20 % d’habitatges buits per vendre en el parc de tot Espanya– que va acabar arrossegant la majoria del sector de la construcció, que representava el 15 % del PIB, i això va provocar un augment galopant de l’atur fins a unes xifres inassumibles. Aquesta desocupació tan generalitzada impedeix retornar els crèdits personals a la banca i, per tant, la situació esdevé molt greu. En aquesta espiral, els ajuntaments deixen de rebre gran part dels ingressos que obtenien de la dinàmica immobiliària i, per tant, la seva capacitat d’influència es veu reduïda dràsticament.

Això afecta notablement el sistema de l’estat del benestar, que s’havia desenvolupat tant en el període democràtic: les pensions, la salut, l’ensenyament, la cultura es veuen afectats per la reducció pressupostària.

S’havia instaurat un model basat en el “creixement pel creixement”, que desbaratava el bon equilibri entre les necessitats i la producció, i que porta al desencís.\(^{57}\)

El col·lapse amenaçava els bancs, que van haver de ser rescatats per l’Estat. En aquest procés, sempre hi ha el dubte de si no calia aprofitar aquest excés d’oferta per donar sortida a una demanda real d’habitatge que, si bé no tenia la mateixa solvència, a través d’altres formes de tinença podia trobar solucions a les seves necessitats; potser el problema s’hauria pogut convertir en una oportunitat interessant.

Barcelona ja havia experimentat la crisi l’any 1987 i immediatament després de 1992, però se’n va recuperar i va assolir fites importants: entre 1992 i 2010, l’ocupació a la ciutat va créixer un 53 %, en passar d’1,8 milions a 2,8 milions el nombre d’ocupats. Tanmateix, la crisi actual fins al 2012 ha fet perdre un terç d’aquest creixement.

La crisi, doncs, trunca una dinàmica molt singular, que s’havia caracteritzat pel desenvolupament de nous serveis a les empreses, una recuperació i una modernització manufacturera en l’àmbit metropolità, un creixement

57 Vegeu, per exemple, el treball detallat de Christopher Marcinkoski (2016): The City That Never Was: Reconsidering the Speculative Nature of Contemporary Urbanization (Princeton Architectural Press), que detalla la gran transformació dels afores de Madrid i d’altres indrets.
del sector logístic i, sobretot, la consolidació de l’economia del coneixement (knowledge-based economy), que es demostra tan interessant en la competència global entre ciutats. A més, el turisme respon al gran atractiu de la ciutat i multiplica per cinc la seva presència després de 1992, fins a convertir-se en el 15 % del producte Interior de la ciutat.

Probablement, aquesta diversificació relativa de l’economia pot haver estat un avantatge en un període tan crític i cal confiar en una recuperació més general del sistema que permeti estendre més la demanda de mà d’obra i regularitzar així la situació a mitjana termini.

La culminació d’algunes infraestructures internacionals, com el tren d’alta velocitat, i la millor interrelació entre el port i l’aeroport són factors que poden ajudar a millorar el rang de la ciutat en l’àmbit europeu. Aquí, la consolidació del Corredor Mediterrani que s’obre des del Roine fins a Alacant, ofereix unes perspectives immillorables: a escala internacional, destaca el gran corredor interior que s’obre entre Figueres, Girona, Barcelona i el Camp de Tarragona com un sistema lineal obert amb una gran capacitat de desenvolupament.

La geografia i la força del litoral com a eix d’assentaments es veu reforçada per les autopistes i per la doble línia ferroviària, però sobretot per l’existència d’alguns “pols urbans” forts, com Barcelona i la seva àrea metropolitana, que poden donar sentit i valor a aquesta estructura territorial. Aquesta dialèctica entre el territori natural i el territorial antropomorfitzat pot adquirir un valor paradigmàtic.
X.10 La nova cultura urbanística emergent

Avui, però, estem en una nova cultura urbanística que ens obliga a tenir en compte nous paradigmes. Voldria apuntar-ne alguns per començar a entendre la seva implicació en el projecte urbanístic de les realitats grans i metropolitanes.\(^{58}\)

1. Les ciutats i, sobretot, les metròpolis són obertes i estan relacionades entre elles, i els espais “urbanitzats” són molt sovint discontínus i, per tant, funcionen i interaccionen en xarxa, cosa que no vol dir que tot el territori hagi de ser ciutat; ben al contrari: cal seleccionar bé els indrets en què l’activitat urbana és prioritària, per aconseguir situacions més harmòniques amb el territori. El desenvolupament a mitjà termini no exigeix un gran creixement físic, com en dècades precedents.

2. Les ciutats grans estan sotmeses a la competència global.\(^{59}\) Com bé sabem, l’estructura econòmica cada vegada és més global; la densitat d’informació i l’accessibilitat global reflecteixen les posicions més favorables per captar els sectors punta de l’economia. A escala europea, la competència entre regions metropolitanes és continua i fèrrega; d’altra banda, la ciutat clàssica resulta massa petita i poc flexible, per això es passa a l’organització d’espais regionals. Aquests espais agrupen diverses àrees metropolitanes que són, alhora que competixen entre elles, també funcionen com a entitats complementàries. Aquí la qualitat de la ciutat i dels seus serveis es demostra com un valor fonamental.

El territori es transforma amb nous patrons tenint en compte que el seu espai està mesurat pel temps del trajecte, i no per la distància.

\(^{58}\) Les diferents hipòtesis s’han desenvolupat al Seminari de Recerca del GSD de Harvard, en el marc dels “New Urban Challenges in the 21st Century”. Es pot trobar més informació sobre els diferents paradigmes al Quadern núm. 7 del PDU metropolità: Busquets, J. et al. (2014): Ciutats i plans urbanístics al segle XXI: per comprendre les noves dinàmiques i els instruments urbanístics (AMB). Per la seva relació amb ciutats concretes, vegeu la col·lecció de casos (case studies) realitzats al Seminari de Recerca del GSD de Harvard.

Dins l’estructura de les grans metròpolis globals, a Europa es distingeixen alguns clústers o eixos de desenvolupament “naturals”: el Corredor Mediterrani europeu n’és un exemple paradigmàtic. Dins d’ell, hi ha competència i complementaritat entre elles per fer-se fortes davant de les altres.

Aquests sistemes macroregionals es troben també al Japó i als Estats Units: són les formes de la nova urbanització que ja anticipava Lloyd Rodwin⁶⁰ com a base del futur de les metròpolis.

3. La millora de les condicions mediambientals és una de les garanties de la qualitat metropolitana. Cal entendre el territori metropolità com uns fragments que integren l’espai natural, i que la “natura urbanitzada” és part de la ciutat, i no tan sols un contorn exterior que l’envolta. Tot això cal mirar-ho amb les especificats d’una ciutat mediterrània, amb la manera com la vegetació pot ser més protagonista de l’espai, com l’aigua hi és ben utilitzada, els residus són reciclats i l’energia s’estalvia. Es tracta d’enriquir i fer més eficient el metabolisme metropolità: pot crear en el seu conjunt una entitat més atractiva.⁶¹

4. Entendre la revolució en les formes de comunicació i en les tecnologies de la informació, i el seu impacte en l’urbanisme, com també l’evolució de les formes i de les tecnologies de transport prosseguint els canvis dels segles xix i xx, però a un ritme més ràpid. I també les noves formes d’edificis, en què la informació permet respostes intel·ligents davant del canvi físic.

Es pot distingir entre infratructures “hard”, d’alt cost i més habituals, a les quals cal introduir conceptes de reversibilitat per justificar la seva inversió a llarg termini, tenint en compte com evolucionen la mobilitat privada i el transport públic, amb el tren com a protagonista. La mobilitat no deixa d’augmentar, en moviment de persones, mercaderies i dades immaterials, i contribueix en gran manera a la urbanitat contemporània. Cal buscar formes d’organització i de distribució dels modes de desplaçament que siguin més sostenibles.

---

D’altra banda, hi ha els elements “soft”, més distribuïts i en transformació contínua, que garanteixen l’ús intel·ligent entre els ciutadans de moltes infraestructures “hard”, pesades i costoses. Cal no oblidar que molts fluxos avui no requereixen un espai propi —no passen per canals—, però activen l’espai i senyalen els llindars de l’àmbit d’influència metropolitana.62

5. Les estructures socials i productives estan canviant. La demografia evoluciona, l’envelliment creix; el nombre de famílies monoparentals augmenta i demanen més unitats residencials; les formes de viure canvien i afecten els espais cívics i els equipaments.63

Les formes de treball es diversifiquen i es comprova que la metròpolis ha de proporcionar espais urbans de naturalesa diferent, segons el sector de població resident, i les demandes canvien en funció dels diferents grups d’edat. La “proximitat” als espais cívics apareix com un valor en si mateix.

6. Els sistemes metropolitans són més diversos. Cal entendre que la diversitat morfològica i funcional pot ser un potencial per a la metròpoli. Hauríem de superar el concepte de zonificació que separa i segrega, i descobrir que hi ha usos que podem compartir i que formen estructures híbrides; d’altres usos són conflictius i s’han de mantenir segregats. Fins i tot els sectors productius poden combinar entitats diferents i coexistir: espais per a la indústria, la recerca, els serveis més punters; també l’agricultura urbana pot tenir el seu rol.

7. Les morfologies urbanes residencials o mixtes han de tenir en compte l’evolució de les demandes demogràfiques i de les formes de viure. Estudis recents indiquen que l’habitatge no és només el lloc de dormir, sinó també un lloc de treball i de relació; la privacitat és un valor que s’ha de tenir en compte. Les exigències de sostenibilitat, l’estalvi energètic i la reducció d’emissions poden generar noves demandes sobre el parc residencial tradicional, que es pot millorar. La ciutat sostenible ens demana una certa densitat, si volem aconseguir tenir-hi uns serveis a un cost raonable.

8. Sens dubte, l’evolució de la metròpoli i dels seus fragments urbans a gran escala crea “espais d’oportunitat” que poden aportar solucions a les noves demandes funcionals i de serveis. Unes oportunitats per crear:
- continuïtats entre els sistemes verds, que poden formar malles ben estructurades;
- noves centralitats metropolitanes,
- espais intercanviadors, que posin en relació espais molt diferents,
- espais “entre” o en procés de “consolidació”, etc.
9. Avaluar els models productius possibles i encaixar-hi els emergents: sectors com la logística demanen una reflexió profunda, com també l’economia online. Aquestes són algunes de les conseqüències de l’accés continu a la informació, dels sistemes de disseny i de fabricació basats en l’ordinador, i això té un gran impacte en la producció i en la provisió de serveis. Cal entendre quines lògiques espacials demanen al sistema metropolità.
10. L’instrumental operatiu ha de ser accessible. Si observem altres experiències recents, hi descobrim una revisió profunda de les formes de control de la forma urbana i propostes de gestió amb orientacions molt diferenciades. D’altra banda, no es pot abandonar l’estudi específic dels espais o dels sectors metropolitans, que han de ser objecte d’una atenció especial, ja sigui per la seva necessitat o per la força de la seva oportunitat.

Pensar com assolir aquests paradigmes a la Barcelona del futur no és una tasca fàcil i directa, però la seva història ens demostra la capacitat de les seves estructures urbanes i de les seves organitzacions socials i polítiques.

X.11 Barcelona, una ciutat amb futur

Els darrers paràgrafs d’un llibre com aquest permeten fer unes reflexions obertes, que són possibles gracies a l’existència del treball sintètic i que expressen potser el desig velat d’una aposta de futur per la nostra ciutat. En part, perquè el procés urbanístic que s’ha obert en les darreres dècades significa, sens dubte, un repte cap endavant, en què la millora de la qualitat dels espais i dels edificis es pot veure com el catalitzador d’un procés més ambiciós. I també perquè la recuperació de Barcelona ha demostrat la força enorme de la seva actual estructura urbana, i dels organismes socials i cívics que operen en el sistema metropolità.

Per això, bo i apostant per una visió optimista de la nostra ciutat i la seva capacitat de futur, sembla oportú plantear uns punts de reflexió sobre les condicions amb què les seves perspectives urbanístiques s’haurien de formular:
a) Diversitat vs. homogeneïtat. Com s’ha vist, l’evolució de Barcelona ens mostra precisament la diversitat de les seves peces urbanes, que encara es poden llegir amb una forta identitat. Les “barcelones”, com diu l’escriptor Manuel Vázquez i Montalbán, poden ser encara un patró de referència de gran utilitat. Però aquesta opció – generalitzable a la regió metropolitana– exigeix uns projectes o unes accions decidides per evitar l’uniformisme de moltes polítiques sectorials, o la pròpia acció del mercat del sòl, que pugna per un espai més homogeni al qual afegir la seva plusvàlua.

b) Innovació i tradició. La ciutat avui es pot veure des d’aquests dos angles, sempre en competència però també amb gran coherència. La gran capacitat de transformació de la nostra cultura actual i els nostres mitjans de construcció urbana han de fer pensar en els nous projectes amb l’atribut innovador constant de Barcelona, però també amb la preocupació per la inserció urbana dels mercats, els teatres i tants altres episodis de l’antiga història urbana que encara reflecteix la Ciutat Vella.

c) La dimensió creixent de les actuacions i la coordinació. La internacionalització progressiva de les intervencions urbanes pot aportar aspectes positius sempre que siguin verificades a l’escala que la pròpia ciutat requereix. Com s’ha comprovat, Barcelona és una ciutat amb “formes” molt específiques, a partir de les quals pot operar amb una gran eficiència. La cooperació interinstitucional a escala administrativa és imprescindible per garantir la bona compatibilitat dels projectes urbans d’envergadura.
d) La ciutat compacta i la seva evolució. El model de la ciutat europea del sud s’ha definit com el de la ciutat compacta, en què s’observen grans avantatges respecte a l’evolució històrica i la seva “sostenibilitat” ambiental. Tanmateix, és imprescindible discutir dels models evolutius de la ciutat compacta. Cal evitar establir associacions directes entre la compacitat i la densificació sistemàtica, entre la compacitat i la continuïtat territorial...; per això, cal reclamar una nova conceptualització dels nous problemes urbanístics, que permeti elaborar referents o models que, després d’una discussió àmplia, puguin orientar el desenvolupament a mitjà termini.

e) La redefinició de les relacions entre la planificació i l’actuació urbanística. La tradició barcelonina de l’època moderna ens presenta una seqüència de plans o projectes d’escala general cada 20-25 anys. La seva capacitat resolutiva ha variat molt segons el marc polític, però ofereixen encara moments de reflexió sobre la ciutat i introdueixen successivament nous temes urbans de gran interès.


65 Richard Rogers et al., *Towards an Urban Renaissance. Final Report of the Urban Task Force* (Londres, 1999). Sèrie de treballs per reestructurar urbanisticament el Regne Unit, que participen d’alguns criteris ja experimentats a Barcelona i que cerquen, sobretot, una interpretació estructural dels nous fenòmens urbans.
La ciutat manté i incrementa la seva condició d’organisme veritablement complex en la seva definició i en la seva administració: l’urbanisme amplia els seus camps; la pròpia gestió del fet urbà incrementa la seva importància. Convé fer una reformulació conceptual i de contingut dels plans i dels projectes d’actuació. No sembla cert que el projecte anul·li el pla i es converteixi en un mètode omnipresent. Però sí que és evident que el contingut del “projecte” —és a dir, que té una visió cap endavant— ha nodrir tots els nivells de la formulació urbanística per tal d’evitar que es converteixin en mers tràmits burocràtics.66

f) L’arquitectura urbana catalana en el món. Podem entendre que el moment estel·lar del període postolímpic dóna a l’arquitectura catalana una etiqueta de singularitat i maduresa apreciada arreu. Barcelona esdevé un far capdavanter entre les grans ciutats europees i la seva recuperació urbana és un referent i és premiada. Això fa

que alguns dels arquitectes més implicats siguin sol·licitats per desenvolupar projectes, tasques d’assessorament o d’ensenyament a ciutats i universitats estrangeres. Per exemple, Oriol Bohigas i MBM treballen a Aix-en-Provence i a Salern; Manuel de Solà-Morales, a Bèlgica i a França; Beth Galí, a Hamburg, i Esteve Bonell, a Lausana, entre tants d’altres.

Això s’esdevé en un mercat de treball molt més obert, que fa que la seva presència a Catalunya es mantingui i no implica el tall que va comportar el llarg exili de Josep Lluís Sert a Massachusetts o d’Antoni Bonet a l’Argentina.

Aquest major reconeixement de l’arquitectura catalana troba una fita singular en l’adjudicació del Premi Pritzker –de gran renom internacional– als arquitectes del grup RCR d’Olot l’any 2017. La seva tasca rigorosa i contínua a favor d’una arquitectura poètica, que busca crear noves atmosferes amb un llenguatge minimalista, emprant materials molt simples i ben seleccionats, constitueix un moment àlgid.

L’arquitectura catalana contemporània ha assolit, doncs, un nivell alt perquè ha demostrat una gran consistència a l’hora de resoldre problemes urbans i constructius d’índole molt diversa. Entre els aspectes més notables de la seva especificitat, en podríem destacar la reinterpretació d’una certa tradició constructiva, que porta cap a un realisme assajat a l’Escola de Barcelona; la voluntat de compartir les innovacions internacionals més importants del camp, per exemple en el període del GATCPAC, i sobretot la capacitat d’entendre l’arquitectura com una part de la ciutat, que porta a dissenyar els espais urbans més enllà dels límits del projecte o del mateix objecte.

g) L’espai urbà i la integració dels programes. Tampoc no podem oblidar, d’acord amb la nostra experiència urbana, que els nous projectes han de comptar tant amb la ciutat existent com amb els diferents agents socials que defineixen les propostes. Com s’ha anat reiterant, les infraestructures i la ciutat, l’espai públic, el col·lectiu i el privat s’han d’analitzar i proposar amb una visió integradora, com hem aprés de les peces exquisides de Barcelona.

I la major “complexitat” actual, o la nostra més gran capacitat executiva, no poden servir de coartada per a noves “infraccions” urbanes com les quals fa poques dècades van inundar les nostres ciutats. A Europa, la rehabilitació de l’espai urbà es mostra com un veritable motor de la recuperació de les ciutats.

En definitiva, la ciutat pot continuar incubant les noves formes de vida urbana i ser la base per asentar-hi les activitats econòmiques més avançades. I això s’hauria de produir assegurant-ne el futur. O bo i admetent que, sens dubte, el compromís i l’afecte amb la ciutat en què s’ha treballat tant de temps poden haver distorsionat la pròpia orientació del treball, aquest es podria veure legitimat si contribueix al fet que, a mitjà termini, la ciutat pugui ser vista com la “capital del futur”, sense elucubracions visionàries, sinó simplement com aquella ciutat que continua essent capaç d’obrir-se espais que n’asseguri la millora i la subsistència. En aquesta sentit, un petit llibre només pot contribuir a crear la il·lusió que això és possible.

---

67  Format pels arquitectes Rafael Aranda, Carme Pigem i Ramon Vilalta. Per comprendre la seva obra, vegeu el número 190 de Croquis (Madrid, 2017).


XI. **Mapes de la ciutat**

Il·lustracions monogràfiques de la ciutat de Barcelona, de la seva àrea d’influència i/o d’altres parts rellevants que aporten informació complementària.

11.03. Seqüència del creixement del projecte d’Eixample fins a la seva consolidació, 2009.
11.04. La transformació del front marítim. Infraestructura i seqüència, 1985-2012.
11.08. Fotomapa de Barcelona en quatre enquadraments, 2011.
11.10 Superposició de l’espai construït i l’espai lliure de la Barcelona metropolitana.
11.12 Les “capes” que permeten llegir la Metròpolis, 2015.
11.13 Interpretació de la geografia de la AMB i els nuclis històrics metropolitan, 2015.
11.01
11.02
11.03. Seqüència del creixement del projecte d'Eixample fins a la seva consolidació, 2009.
11.04 La transformació del front marítim. Infraestructura i seqüència, 1985-2012.
11.08. Fotomapa de Barcelona en quatre enquadraments, 2011.
11.09
El litoral català.
Il·lustració dels sistemes urbans
i territorials, 1995.
11.10 Superposició de l’espai construït i l’espai lliure de la Barcelona metropolitana.
11.12 Les "capes" que permeten llegir la Metròpolis, 2015
11.13 Interpretació de la geografia de la AMB i els nuclis històrics metropolitans, 2015.
Aquest llibre conté moltes notes a peu de pàgina que contribueixen a ampliar la lectura dels seus diversos episodis. Tanmateix, a continuació s’ofereix una referència als llibres que es poden considerar “clàssics” en la història de la ciutat:


CIRICI, Alexandre. Barcelona pam a pam. Barcelona, 1970. Guia interessant de la ciutat, organitzada per itineraris de recorregut per a vianants, que conté molts dibuixos dels edificis i una explicació completa dels seus episodis urbanístics.


També es pot recomanar la lectura d’altres llibres de caràcter més monogràfic i que en gran part s’han referenciat al text:

**Acebillo, Josep; Folch, Ramon.** *Atles ambiental de l’Àrea de Barcelona.* Barcelona, 2000.


**Alemany, Joan; Mestre, Jesús.** *Els transports a l’àrea de Barcelona: diligències, tramvies, autobusos i metro.* Barcelona, 1986. Resum il·lustrat de l’evolució de les formes de transport públic a la ciutat.


**Busquets, Joan; Correa, Felipe.** *Catalunya Continental: Rail Infrastructure as the Backbone for Development.* Harvard Graduate School of Design, 2007. Treball de recerca sobre la relació entre el sistema metropolità i l’espai de muntanya.


**Fabré, Jaume; Huertas, Josep M.** *Tots els barris de Barcelona.* 7 vol. Barcelona, 1976. Sèrie de volums dedicats a explicar els diferents barris que componen l’amalgama de teixits urbans de Barcelona.

**Font, Antonio; Llop, Carles; Vilanova, Josep M.** *La construcció del territori metropolità.* Barcelona, 1999.


Algunes webs també proporcionen informació actualitzada sobre la ciutat.

*www.bcn.cat*

*www.amb.cat*
Crèdits de les il·lustracions

Les il·lustracions del propi autor i el seu equip no apareixen en aquest índex.

P. Frigerio: *Antichi Instrumenti Technichi*. Como, 1933: 1.04
Museu Arqueològic de Barcelona: 1.09
Biblioteca de Catalunya: 1.10, 2.36
Arxiu Històric de la Ciutat – Institut Municipal d’Història: 1.11, 1.13, 1.24, 1.40, 1.43, 2.02, 2.06, 2.09, 2.13, 2.14, 2.17, 2.20, 2.21, 2.25, 2.32, 2.35, 3.04, 3.06, 3.10, 3.11, 3.12, 3.14, 3.15, 3.18, 3.22, 3.26, 3.33, 3.34, 3.35, 3.41, 3.43, 3.45, 3.46, 3.54, 3.55, 3.71, 3.74, 3.82, 4.01, 4.02, 4.06, 4.07, 4.08, 4.15, 4.43, 4.46, 4.47, 4.48, 4.49, 4.50, 4.55, 5.11, 5.13, 5.14, 5.16, 5.17, 5.40, 5.46, 5.48, 5.69, 5.70, 5.71, 5.73, 5.75, 6.02, 6.17, 7.43, 7.79, 9.37
AHC – Col·lecció privada de Ramón Manent: 1.20, 1.21, 4.18, 4.36, 4.37, 4.42, 5.08, 5.45, 6.04, 6.12, 6.14
AHC – Arxiu Fotogràfic: 1.44, 1.45, 4.41, 4.51, 4.52, 4.54, 5.04, 5.05, 5.06, 5.07, 6.03, 5.72, 7.14
AHC – Fons Cerdà: 3.47, 3.48, 3.49, 3.50, 3.51, 3.52, 3.53, 3.56, 3.57, 3.58, 3.60, 3.61, 3.62, 3.63, 3.64, 3.66, 3.68, 3.73, 4.38, 4.39
Bibliothèque nationale de France, Paris: 1.22, 2.16, 3.16
A. Durán i Sanpere: *Barcelona i la seva història* (3 vol.). Barcelona, 1973: 1.23, 7.02, 7.06
F. Carreras Candi: *La Ciutat de Barcelona*. Barcelona 1914: 1.26
Museu d’Història de la Ciutat: 1.27, 1.28, 1.29, 2.04, 2.05, 2.22, 2.26, 2.31, 3.02, 3.13, 3.21, 3.24, 3.29, 5.01, 7.83
Museu Marítim: 1.37
Arxiu MAS, Barcelona: 1.41, 3.05, 5.58, 10.54
Reial Acadèmia Catalana de Belles Artes de Sant Jordi: 2.03
Arxiu Històrics d’Urbanisme, Arquitectura i Disseny. Col·legi d’Arquitectes de Catalunya: 2.10, 2.18, 5.38, 5.39
Arxiu Històric de l’Hospitalet de Llobregat: 2.19, 10.27
Musée du Louvre, Paris: 2.23
Pusey Map Collection, Cambridge, Mass: 2.24
Museu Militar de Montjuïc: 2.28
2.37, 2.38, 9.41, 9.47, 9.66, 9.74
AB: Barcelona, Memoria desde el cielo. Barcelona, 2002:
3.20, 7.07, 9.10, 9.38, 9.44, 9.77, 10.14, 10.15, 10.17, 10.26, 10.38
AB: 'El Parc de la Ciutadella', L'Avenç. Barcelona, 1984:
4.03
Ajuntament de Barcelona, diversos departaments municipals i divisions:
AB: Pla Especial de l'Equipament Comercial Alimentari de la Ciutat de Barcelona. Barcelona, 1988:
4.33
AB: Retrobar Barcelona. Lunwerg, Barcelona, 1986:
4.40
AB: Les Construccions Escolars de Barcelona. Barcelona, 1923:
5.36, 5.37
AB: Barcelona Espai Públic. Barcelona, 1991:
7.53, 9.11, 9.12, 9.29
AB: Estudi de L'Eixample. Barcelona, 1986:
7.64, 7.65, 7.67, 7.68, 9.59
AB, Arxius d'Urbanisme:
8.08
AB: Barcelona, Metròpolis Mediterrània. Barcelona, 2003:
8.24, 8.25, 9.36, 9.113
AB: La Gaceta Ilustrada. Barcelona:
8.30, 8.31, 8.32
9.20
AB: Urbanisme a Barcelona. Barcelona, 1999:
9.33, 10.61
AB: Ciutat Vella, Àrea de Rehabilitació Integrada. Mimeograph, 1989:
9.35
AB: Les Vies de Barcelona, Materials del Seminari. Barcelona, 1984:
9.60, 9.61, 9.62, 9.63, 9.64
AB: Barcelona 1979-2004: Del desenvolupament a la ciutat de qualitat. Barcelona, 1999:
9.68
AB: Àrees de Nova Centralitat. Barcelona, 1985:
9.80, 9.81, 9.82
AB: 'Barcelona en Joc', CAU. Barcelona, 1986:
9.111
Gaspar: Barcelona desde el aire. Barcelona, 1929:
2.37, 2.40, 3.76, 4.44, 5.42
Biblioteca de la Prefectura d'Enginyers:
3.01
Col·lecció ATP, Sant Feliu de Codines:
3.03
Col·lecció de Manufacturas Villadomiu, SA, Barcelona:
3.07
J. Bacardit i Sagüer: Tres Itineraris per la Terrassa Industrial. Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya, Terrassa, 1984:
3.08
La Expresión, May 1887:
3.09
A. García Espuche: *El Quadrat d’Or. Centre de la Barcelona Modernista.* Barcelona, 1990: 3.36
W. Wolfang: *Barcelona 1923-1928.* Barcelona, 1993: 3.37, 3.38, 5.34, 5.35, 7.70, 7.71
Col·lecció privada Mataró: 3.44
Arxiu Municipal Administratiu de Barcelona: 3.65
Laboratori d’Urbanisme de Barcelona: 3.75, 3.80, 3.81, 3.83, 3.84, 3.85, 6.15, 6.16, 7.01, 7.09, 7.10, 7.11, 7.17, 7.21, 7.22, 7.23, 7.24, 7.25, 7.28, 7.29, 7.30, 7.31, 7.32, 7.33, 7.34, 7.35, 7.37, 7.38, 7.39, 7.40, 7.41, 7.45, 7.46, 7.47, 7.48, 7.49, 7.50, 7.55, 7.56, 7.58, 7.66, 7.75, 7.76, 7.80, 7.81, 7.82, 8.35, 8.38, 8.39, 8.43, 8.44, 8.45, 8.46
Centre de Cultura Contemporània de Barcelona: 3.86, 5.15
O. Tusquets: *Palau de la Música.* Barcelona, 2000: 4.19, 4.20, 4.21, 4.22
Ll. Doménech i Montaner: *Hospitales de la Santa Cruz y de San Pablo.* Barcelona, 1903: 4.23
Museu d’Art Modern: 4.35
Museu Gaudí: 4.28, 4.29, 4.45, 5.50, 5.54
PROCIVESA: 5.02, 10.02
Museu Picasso de Barcelona: 5.09
Diputació de Barcelona: 5.18
Col·lecció privada de Joan Prats: 5.27
D. Giralt-Miracle: *Avantguardes a Catalunya, 1906-1939.* Barcelona, 1992: 5.28, 5.29, 5.30, 5.31, 6.06, 6.41, 6.43
Arxiu de S.A. El Tibidabo: 5.41
J. Villoro: *Guia dels espais verds de Barcelona.* COAC, Barcelona, 1984: 5.55, 5.56
C. Soldevila: *Guía de Barcelona.* Ed. Destino, 1951: 5.57
I. Solà Morales: *L’Exposició Universal de Barcelona; 1914-29: Arquitectura i Ciutat.* Barcelona, 1985: 5.59, 5.60, 5.61, 5.64, 5.67, 5.74, 5.76
E. Roca: *Montjuïc, La Muntanya de la Ciutat.* Barcelona, 1984: 5.62
Arxiu del MOMA: 5.63, 5.65
M. Galera et al.: *Atlas de Barcelona.* COACB, Barcelona, 1972: 5.68
N. Rubió i Tudurí: *La Barcelona Futura.* Barcelona, 1930: 5.77
Arxiu del GATCPAC: 6.01, 6.22, 6.23, 6.24, 6.30, 6.31, 6.33, 6.34, 6.35, 6.36, 6.37, 8.12, 8.13, 8.14

D. Giralt-Miracle: *Avantguardes a Catalunya, 1906-1939.* Barcelona, 1992: 5.28, 5.29, 5.30, 5.31, 6.06, 6.41, 6.43
Arxiu de S.A. El Tibidabo: 5.41
J. Villoro: *Guia dels espais verds de Barcelona.* COAC, Barcelona, 1984: 5.55, 5.56
C. Soldevila: *Guía de Barcelona.* Ed. Destino, 1951: 5.57
I. Solà Morales: *L’Exposició Universal de Barcelona; 1914-29: Arquitectura i Ciutat.* Barcelona, 1985: 5.59, 5.60, 5.61, 5.64, 5.67, 5.74, 5.76
E. Roca: *Montjuïc, La Muntanya de la Ciutat.* Barcelona, 1984: 5.62
Arxiu del MOMA: 5.63, 5.65
M. Galera et al.: *Atlas de Barcelona.* COACB, Barcelona, 1972: 5.68
N. Rubió i Tudurí: *La Barcelona Futura.* Barcelona, 1930: 5.77
Arxiu del GATCPAC: 6.01, 6.22, 6.23, 6.24, 6.30, 6.31, 6.33, 6.34, 6.35, 6.36, 6.37, 8.12, 8.13, 8.14
Col·lecció privada de J. Suñol:
6.05, 6.07
Fundació Le Corbusier, París:
6.18, 6.19, 6.20, 6.26, 6.27, 6.28, 6.29
Museo Nacional Reina Sofia, Madrid:
6.38, 6.39, 6.40, 6.42
Quaderns, Col·legi d’Arquitectes de Catalunya:
7.04, 7.15, 7.27, 7.36, 8.15
Comissió d’Urbanisme de Barcelona, Corporació Metropolitana de Barcelona:
7.05, 8.01, 8.05, 8.10, 8.26, 8.27, 8.28, 8.29, 8.41, 8.42, 9.02, 10.28, 10.47, 10.48, 10.62
M. Andreu, J. M. Huertas: *La Ciudad Transportada*. Barcelona, 1997:
7.19
Col·lecció privada de J. A. Solsona:
7.20
Revista CAU, Barcelona. Col·legi d’Arquitectes Tècnics de Catalunya:
7.52, 8.33, 8.34
F. Terán: *Planeamiento Urbano en la España Contemporánea*. Barcelona, 1978:
8.02
8.23
AA.VV.: *Antonio Bonet*. Barcelona, 1996:
8.36, 8.37, 8.40
10.05
*Papers 24*. Barcelona, 1995:
10.08
J. B. et al.: *Coast Wise Europe*. Rotterdam, 1994:
10.09
Arxius de La Vanguardia, Barcelona:
10.37
Novetats Catalunya no. 2:
10.55, 10.68
Ch. Jensen Butler et al.: *European Cities in Competition*. Aldershot, 1997:
10.59
10.60
M. Echenique, A. Saint: *Cities for the New Millennium*. London, 2001:
10.82
AA.VV.: *Transformacions Urbanes*. COAC, Barcelona, 1997:
10.70
J. Parcerisa; À. Clua: “Hipòtesis territorials al cap de quaranta anys de modificacions del PGM”, *Quaderns PDU*. Barcelona, 2015:
10.75
Institut Cartogràfic de Catalunya, Landstad 5:
10.89, 11.08, 11.14
11.06
AA.VV.: *Les formes urbanes del litoral català*. Diputació de Barcelona, 2003:
11.09
J. Busquets; F. Correa: *Catalunya continental: rail infrastructure as the backbone for development*. Cambridge, 2007:
10.84, 10.85, 10.86
J. Busquets; M. Corominas: *Cerdà i la Barcelona del futur: realitat versus projecte*. Barcelona, 2010:
3.59, 3.67, 7.57, 7.59, 7.62, 7.63, 7.69, 9.56, 9.57, 10.63, 10.64, 10.90, 10.91, 11.03, 11.05, 11.07
AA.VV. Barcelona: *Metròpolis de ciutats*. AMB, 2015:
10.71, 10.72, 10.73, 10.74, 10.76, 10.77, 10.78, 10.80, 10.83