

adoptarà una tipologia d'habitatge: el polígon obrer, les cases adossades, etc.) i amb l'atenuació de la multifuncionalitat del lloc central, tot plegat amb el suport de criteris de zonificació funcional que s'imposen per mitjà dels plans urbanístics.

La lògica del sistema, que s'expressa amb la confluència i amb la reafirmació del sentit quantitatiu i privat del desenvolupament adopta una nova manera de solucionar la mobilitat de les persones a la ciutat: la mobilitat individual amb vehicle privat seguint el mateix criteri (induït directament pels tècnics americans) que s'havia adoptat per a les ciutats americanes.

Però aquesta nova forma de desplaçament a les ciutats europees requereix una important renovació del teixit urbà. La base teòrica que suporta aquesta renovació són els clàssics models matemàtics i de simulació que adapten l'oferta a la demanda, i que pretenien construir tanta quantitat d'espai viari com era necessari. En aquest moment s'identifica la mobilitat urbana amb aquella regional: diferents plans regionals, entre els anys 50 i 60, de bona part de les ciutats europees segueixen aquests criteris.

Després de la crisi energètica de 1973 s'entreveu un esgotament del model de ciutat anterior. El sistema percep deseconomies i conflictes que sorgeixen per les sobredimensions tant de les unitats de producció com de la mateixa ciutat. Aleshores s'adopten estratègies conjunturals i estructurals, i s'inicia un desenvolupament qualitatiu amb l'objectiu de rebaixar costos. En aquest sentit cal reorganitzar l'espai urbà i s'opta per una ciutat metropolitana policèntrica, amb una redistribució de les activitats i de la població als pobles i ciutats del voltant de la ciutat central i també al llarg dels eixos viaris (com a llocs accessibles). Aquesta reorganització formal va acompanyada d'una transformació funcional que és el resultat de dues dinàmiques antagòniques: la dispersió i la concentració dins un procés selectiu segons la renda. En el centre s'hi concentraran aquelles activitats amb altes quotes de poder i de rendibilitat. A la perifèria s'hi localitzaran aquelles activitats "perifèriques" per al sistema. Hi haurà una relació directa entre la localització espacial i la situació estructural.

En l'àmbit de la mobilitat es perfila una crisi viària important. El volum de la congestió no ha disminuït ans al contrari, i el nivell de la contaminació (de l'aire, acústica, etc.) s'ha incrementat. Alhora es comença a pensar amb els alts costos que significa la mobilitat amb vehicle privat. En l'àmbit individual el cost és alt i

es veu agreujat per la crisi del petroli. Però també a escala col·lectiva el cost de la reconstrucció urbana està resultant massa elevat. La despesa pública utilitzada per solucionar l'adequació de la ciutat al cotxe no ha parat de créixer i ha donat poques solucions. En aquest moment s'aturen molts dels projectes de construcció de grans eixos viaris urbans a moltes ciutats del món.

També el transport urbà es percebran de forma diferent i no es restringirà a solucionar les disfuncions que genera el cotxe sinó que enfocará cap una política més global que inclourà tots els ciutadans i tots els mitjans de transport; alhora que es voldrà reconciliar la mobilitat amb l'espai construït.

Però totes aquestes estratègies de desplaçament no anaven dirigides a una reducció del transport privat sinó a assegurar-ne la supervivència, que estava amenaçada per les disfuncions que havia causat. La ciutat no podia adaptar-se completament a les exigències de la demanda de mobilitat amb transport privat i per tant calia diversificar l'oferta perquè una part d'aquella pogués continuar gaudint del cotxe. D'aquesta manera serà en els trajectes cap al centre on es potenciarà el canvi d'ús del transport privat vers al col·lectiu, per tal de no ofegar el centre i poder continuar el procés de selecció funcional. D'aquesta manera es potencien les xarxes de transport de massa en la ciutat central, que s'ha convertit en el centre de la ciutat regional real, amb una xarxa amb característiques radiocèntriques. Alhora, es redissenyan alguns carrers dels diferents centres d'aquesta ciutat policèntrica per tal que s'hi puguin comptabilitzar diferents tipus de mobilitat i puguin continuar existint les activitats "tradicionals centrals" unides al comerç i al lleure. En aquest sentit sorgeixen els carrers per a vianants i el concepte de *traffic calm*.

El que no es farà és pensar el desplaçament integrat de tota la regió, és a dir tant dels desplaçaments centre-perifèria, com dels perifèria-perifèria, amb transport col·lectiu, perquè això esdevindria una alternativa real, per a bona part dels ciutadans, a la necessitat d'utilitzar el cotxe.

5.5 RETORNAR AL FUTUR, IMAGINAR EL PASSAT: VELLES TRADICIONS, NOVES ESTRATÈGIES

A cavall dels anys vuitanta i noranta la mobilitat a la ciutat ha encetat un procés de renovació teòrica que prové de la incursió en les ciències socials, i per tant en l'àmbit dels estudis urbans, de dos elements de debat conceptual. L'un gira entorn de les repercussions que les noves tecnologies de les telecomunicacions poden tenir en el mode de vida dels ciutadans en general i en els hàbits de la mobilitat en particular. L'altre prové de les noves variables que les ciències mediambientals han introduït en l'estudi del fet urbà.

En aquest subcapítol s'analitzen els nous elements, els enfocaments i les noves propostes que originen la introducció dels nous conceptes, referents a les noves tecnologies i a les dimensions mediambientals, alhora que s'exposen les últimes visions que relliguen l'organització de la mobilitat i de la ciutat.

5.5.1 NOUS ENFOCAMENTS, NOUS ELEMENTS, NOVES PROPOSTES

La dècada dels 80, després de la profunda crisi "energètica" de la dècada anterior, s'enceta com un període de reestructuració i de reorganització de l'estructura productiva a escala mundial, amb repercussions tant en l'àmbit local com en el global. Paral·lelament dos elements irrompen en l'escenari urbà. D'una banda, la inserció de noves tecnologies (sobretot les telecomunicacions), en els processos de producció. De l'altra, el paradigma mediambiental que s'incorpora a les anàlisis de les ciències socials i per tant a l'àmbit urbà. Tot plegat fa que s'iniciï, en el món occidental ric, una nova manera de "pensar la ciutat", que apuntarà innovacions en els desplaçaments dels ciutadans i en la manera d'organitzar-los.

5.5.1.1 Les noves tecnologies i l'entorn urbà

Com ja s'ha dit i s'ha repetit, la incorporació de noves tecnologies no es pot interpretar sols com un procés substitutori de velles màquines per noves, sinó per un procés d'innovació en l'organització social (FISCHER, 1992). En aquest sentit les noves tecnologies es defineixen com un conjunt integrat de tècniques, tant socials com mecàniques (conjunt de màquines, d'organització del treball, de

substrats culturals) amb capacitat per innovar un procés social, que en cap cas no és lineal ni previsible (GASPARINI & GUIDICINI, 1990).

Un dels efectes territorials que poden tenir les noves tecnologies (de telecomunicacions i de transports especialment) és incidir en la reinterpretació de la noció de la distància espacial clàssica (BROTCHIE *et al*, 1991), perquè ja no estarà relacionada directament i únicament amb mesures espacials sinó també amb mesures temporals i monetàries (el cost de transmissió). Aquesta reinterpretació repercutirà directament en els conceptes de mobilitat, d'accessibilitat i de localització ⁸⁷.

L'increment de l'ús de les telecomunicacions, segurament, no reportarà una reducció del volum de desplaçaments (MONTI, 1990) sinó un canvi en el concepte i en la percepció. La informació passarà a formar part de la mobilitat. Aquesta deixarà de ser una activitat exclusiva de les persones i el fet d'incloure la informació serà una activitat tan real com virtual (TOLOMELLI, 1990) cosa que farà que tan importants siguin les tecnologies que permetran moure la població com les que facilitin la difusió de la informació (WACKERMANN, 1991).

Com ja s'apuntava en el capítol 3, es transforma també el concepte clàssic de la mobilitat obligada. Aquest tipus de mobilitat s'identificava amb uns desplaçaments per motius laborals amb horaris i recorreguts fixos, que provocaven una concentració de demanda màxima en unes determinades franges horàries durant el dies laborables. Cada vegada més, aquesta concentració diària i setmanal dels desplaçaments es va ampliant a totes les hores del dia, de qualsevol dia de la setmana, com a conseqüència de l'ampliació dels motius que duen a moure's; que ara cada vegada més estaran relacionats amb les activitats d'oci, amb l'increment de la informació i amb l'augment del volum de les activitats terciàries, que són més flexibles pel que fa a la localització i a l'horari. La mobilitat ha deixat de ser només l'expressió que relacionava dos punts allunyats del territori i s'ha incorporat com una activitat urbana més de la ciutat metropolitana (AMAR, 1993).

Un altre concepte que en sortirà modificat serà l'accessibilitat. L'accessibilitat era una característica adherida a un territori concret. No era possible utilitzar aquest concepte si no es feia referència a les característiques d'un lloc. Ara,

⁸⁷ En el capítol 3 se'n fa una referència àmplia.

però, l'accessibilitat ha passat a ser un concepte utilitzat tant per qualificar un territori com un cert tipus d'informació (MONTI, 1990), com els mateixos ciutadans (AMAR, 1993). En els processos de producció i en les activitats urbanes en general, tan important és estar físicament localitzat dins un espai accessible (al costat de la xarxa viària, en el centre de la ciutat, etc.) com estar introduït dins les xarxes de comunicació que permeten fer ús de la informació. Si bé és important recalcar que aquestes diverses dimensions de l'accessibilitat no són incompatibles, sinó al contrari, i, encara que sembli una paradoxa, com més accés a la informació es té, més accés territorial cal.

5.5.1.2 Les dimensions ambientals: repensar la ciutat

El nou paradigma mediambiental que impregna les anàlisis de les ciències socials en l'última dècada ha reportat un nou enfocament en les interpretacions del medi urbà: la ciutat és un lloc que genera recursos però que sobretot en consumeix, especialment de no renovables. L'espai urbà, sota aquesta nou prisma teòric, a més de ser el lloc tradicional on es generen les activitats econòmiques i culturals, és el lloc on es (mal) gasten recursos de tot tipus. També la ciutat és el lloc on es produeix contaminació, que en molts casos s'envia cap a l'exterior de l'àrea urbana (el mar, l'atmosfera, el subsòl, regions perifèriques més o menys allunyades, etc.) (DEELSTRA, 1994).

Davant d'aquesta situació, el nou enfocament aposta per dur a terme una política urbana de desenvolupament sostenible que faci possible reduir els impactes sobre l'entorn (mitjançant el reciclatge i la disminució de la contaminació) i limitar el nivell de consum dels recursos no renovables, bàsicament l'energia, l'aigua i les matèries primeres (WHITELEGG, 1993), la qual cosa traduïda en termes formals vol dir fer una aposta per la ciutat compacta⁸⁸, amb les diferents funcions (d'esbarjo, de residència, laborals, etc.) localitzades intercaladament en el mateix espai (KOHR, 1976). Això permet reduir les distàncies entre les activitats i fa que els ciutadans puguin tornar a ser, en la major part dels seus trajectes, vianants i no usuaris o conductors de mitjans de transport mecànics que, en termes de recursos significa una reducció del consum energètic renovable i del nivell de contaminació (LOWE, 1986).

⁸⁸ El mot anglès utilitzat és *compactcity*.

Per als ciutadans de l'Europa continental aquestes propostes signifiquen anar cap al futur a través del passat, perquè (re)descobreixen la ciutat europea tradicional⁸⁹.

Es tracta, en definitiva, de reinterpretar la política de planificació urbana com una part d'un àmbit polític molt més ampli, que és la política mediambiental, per tal de poder abordar la problemàtica urbana d'una manera integral. S'abandonen totalment les polítiques segregacionistes de les activitats urbanes, que començaren en els primers decennis del segle XX i es popularitzaren amb la difusió de les idees funcionalistes i racionalistes del "moviment modern", ja que aquest model estimula una ciutat basada en el consum irracional de matèries primeres, espai i energia (SCHOONBRODT, 1993; SCHOONBRODT, 1994). Es tracta doncs d'anar (o de retornar, segons el cas) cap a una ciutat compacta i diversa, on es valorin els termes vianant, proximitat, cohesió, diversitat, etc. (KENNEDY, 1994).

Però cal preguntar-se si aquesta proposta de ciutat, en un món actual cada vegada més desigual, fragmentat, desintegrat, polaritzat i exclouent (ZUMIN, 1994), pot ser possible i on? O és que es tracta de reinventar una nova ciutat del món ric, com si es tractés d'un procés de selecció de la centralitat a escala planetària?

5.5.2 REPENSAR LA MOBILITAT SENSE REPENSAR LA CIUTAT, (IM)POSSIBLE?

Les anàlisis teòriques, els treballs crítics i les revisions postfordistes de l'organització de la ciutat apunten dos tipus de solucions per reorganitzar la mobilitat de les persones en l'espai urbà actual. L'una parteix de les mateixes innovacions tecnològiques, l'altra emergeix de les propostes ambientalistes que repensen l'organització de la mobilitat en relació amb una reproposta de l'organització de la ciutat.

Les tecnologies apunten solucions per tal d'alleugerir els conflictes que avui viu la ciutat respecte al transport privat. Són solucions que no sols no incideixen (ni volen incidir) en els orígens del problema sinó que aprofundeixen en la

⁸⁹ Molts d'aquest estudis s'han efectuat en el món anglosaxó, on no hi ha aquest tipus de ciutat.

dependència del vehicle privat. Dues són les línies de recerca tecnològica: l'una intenta reduir al màxim la utilització del petroli i les emissions alliberades a l'atmosfera (amb vehicles elèctrics, per exemple); l'altra intenta reduir els embussos de trànsit a base de comunicacions electròniques que preveuen que convertiran els vehicles i les carreteres per les quals circulen, en intel·ligents. Aquesta segona solució, els anomenats "sistemes intel·ligents d'autopistes i vehicle", té com a objectiu principal reduir els embussos i maximitzar, així, la capacitat efectiva de les infraestructures. Encara que és un avenç respecte a la solució donada en dècades anteriors, quan només s'optava per ampliar l'oferta, és a dir, la xarxa viària, es tenen moltes reserves pel que fa a l'eficàcia real del sistema, alhora que deixa al marge problemes tan importants com l'aparcament (LOWE, 1994).

Una segona línia de propostes parteix del desplaçament com una conseqüència de l'estructura i la morfologia urbanes i amplia el problema del trànsit cap a la ciutat, de la qual han de partir també les possibles solucions. Per a aquesta línia resolutiva, que emergeix dels principis mediambientals, no n'hi ha prou a reinventar el transport (per molta etiqueta ecològica que porti) sinó que cal reinventar un mode de vida que faci el menys necessari possible els desplaçaments amb mitjans mecànics; i que quan faci falta s'utilitzin els transports més eficients (en relació amb l'energia, els costos, la contaminació, l'ús de l'espai, etc.), que són els transports col·lectius.

En aquesta línia s'apunta una proposta de ciutat més compacta, més densa⁹⁰ i en la qual les diferents funcions estiguin intercalades, per tal de facilitar els desplaçaments a peu en les distàncies curtes i amb ferrocarril en les llargues. Aquí no serà important el desplaçament per si mateix sinó l'accés als béns i als serveis que se n'obté. Es comencen, doncs, a dissenyar propostes, encara que tímides, de viure sense cotxes (KRÄMER-BADONI, 1994; WARD, 1992).

⁹⁰ Cal establir la diferència entre "densitat" i "atapeïment". Mentre la primera significa un nombre de persones per hectàrea, la segona es refereix al nombre de persones per habitació o llar (LOWE, 1994).

5.6 RECAPITULACIÓ

5.6.1 LA DIMENSIÓ TERRITORIAL EN UN ARC TEMPORAL DE LLARGA DURADA

En aquest capítol s'ha introduït el tercer element d'anàlisi, el territori urbà, del tot imprescindible per dur a terme una recerca sobre les relacions entre els transports (entesos com l'element que ordena la mobilitat) i la ciutat.

El tractament d'aquest element, a diferència del que havien tingut els anteriors (la mobilitat, estudiada en el capítol 3 i els mitjans de transport, en el capítol 4) es consolida dins un marc teòric que, com ja es comentava en el capítol 2, formen part de la mateixa hipòtesi de recerca. Així, per tal d'examinar la dimensió territorial de la mobilitat dels ciutadans (i consegüentment dels transports) sembla del tot adequat (i potser imprescindible) emmarcar l'anàlisi en una perspectiva temporal de llarg abast, dividida en períodes segons diferents característiques socio-econòmiques de cada un d'ells.

Aquesta aposta s'explica per la mateixa naturalesa dels canvis territorials, que quan es tracta d'implantacions infraestructurals, de relocalitzacions de les activitats o de canvis formals de l'espai urbà, formen part de processos de llarga durada. És doncs per aquesta raó que s'ha optat per una dimensió temporal que es pot definir com a *longue durée* (amb terminologia de Giddens), com a *time in large scale* (amb terminologia de Parkes & Thrift) o com a *largo plazo histórico* (amb terminologia de Solà-Morales)⁹¹. Malgrat la dificultat i la singularitat que implica el marc temporal triat, sembla del tot necessari per entendre el funcionament de les dinàmiques urbanes en relació amb la mobilitat de les persones.

A més d'aquesta singularitat que imposa l'arc temporal escollit, les transformacions del territori urbà s'han explicat en relació amb el sistema socio-econòmic que l'indueix, sense el qual es fa del tot impossible entendre i explicar el perquè de les transformacions urbanes que s'han experimentat en la ciutat moderna. És per això que l'anàlisi s'ha iniciat amb les primeres transformacions urbanes que el capitalisme imposa a la ciutat (a cavall dels segles XVIII i XIX), que en bona part dels llocs (encara que no en tots) està relacionat amb la

⁹¹ Les obres de referència en què s'utilitza aquesta terminologia són (GIDDENS, 1984; PARKES & THRIFT, 1980; SOLÀ-MORALES, 1977).

introducció de la producció fabril. A partir d'aquí, la transformació urbana s'ha dividit en tres grans etapes (la ciutat-capital, la gran ciutat, i la metròpoli) cada una de les quals s'identifica, es concreta i es delimita per unes característiques pròpies i diferents de les etapes que les precedeixen o les succeeixen.

Aquestes característiques fan referència a la localització de les activitats urbanes, a la dinàmica demogràfica, a la forma física de la ciutat i a la dimensió espacial. En relació a tots aquests referents urbans, i en cada una de les etapes assenyalades, hi ha una referència explícita a les característiques de la mobilitat de les persones en el territori urbà, referència que adopta diverses formes d'acord amb el moment històric en què s'emmarqui. D'aquesta manera es pot parlar de la reforma del traçat viari, de l'increment de la velocitat —i per tant dels temps de connexió—, del canvi de funcions que va experimentant la via urbana, de la substitució dels transports col·lectius per privats, dels motius del desplaçament o de la construcció d'autopistes. En totes aquestes referències, malgrat es parli indistintament d'infraestructures o de canvis sociològics dels desplaçaments, el que s'analitza és la transformació de l'activitat de desplaçar-se amb relació als canvis en el marc territorial urbà induïts pels models de desenvolupament socio-econòmic que el capitalisme ha generat de forma seqüencial. Aquest enfoc teòric fa possible percebre la congruència i les relacions dialèctiques entre el territori i el transport.

5.6.2 LA INTRODUCCIÓ DE LA MOBILITAT QUOTIDIANA I LES CONSEGÜENTS TRANSFORMACIONS DELS ESPAI I ELS TEMPS CONNECTIUS

En el primer subcapítol s'emmarquen els canvis de la primera ciutat capitalista. La transformació de la base productiva (amb la introducció de la producció fabril) i el consegüent augment de la població impulsen la relocalització de les funcions i els canvis formals; així el centre es comença a associar amb el consum de les classes benestants i deixa de ser el lloc exclusiu de la representació del poder. Alhora hi ha un engrandiment de la superfície urbanitzada i una difuminació dels límits construïts. Paral·lelament s'introdueixen a la ciutat unes peces edificadores fins aleshores inexistents: la fàbrica com el lloc on es concentra el capital, i el treball i la casa amb pisos independents, com a conseqüència de la desaparició de la funció de la casa menestral com a unitat productiva i reproductiva.

L'espai urbà es comença a organitzar seguint tendències que culminaran en etapes posteriors. La ciutat esdevindrà, seguint el model que marca el mateix sistema econòmic de concentració-centralització, d'interdependència i segregació, un espai desequilibrat (apareixeran fronteres internes entre espais privilegiats com el centre, i espais marginats com les perifèries) i fragmentat (entre la producció, la reproducció i el consum; amb unitats familiars més petites, etc.).

Aquesta tipologia de ciutat que en aquesta etapa s'entreu (i que es farà del tot evident després) fa necessària l'aparició d'una activitat obligada, perquè la unitat funcional urbana pugui continuar existint: la mobilitat quotidiana dels seus ciutadans, per tal d'unir els espais de la producció i del consum, de les fàbriques amb els obrers, per tal que es puguin continuar relacionant els membres de la mateixa família. Això fa que a l'espai urbà s'imposi la necessitat d'integrar un espai i un temps connectiu, i així es puguin connectar realitats diverses però complementàries.

Això implica i explica l'inici de la remodelació de l'espai públic, perquè esdevingui espai viari, on destaquí la funció de la circulació per sobre d'altres activitats (sobretot de l'encontre) que fins aleshores es realitzaven en aquest espai exterior. Les característiques físiques que va adoptant aquest espai viari (en aquesta etapa encara de forma tímida) informen sobre quin és el tipus de desplaçament que comença a ser necessari a la ciutat. Els carrers són rectilinis, uniformes pel que fa a les línies arquitectòniques i extensibles a tota la ciutat: el desplaçament ha de ser fàcil per a tots els ciutadans i a tota la ciutat. Aquest serà un estadi inicial que després, en altres condicions i en d'altres èpoques, s'acabarà de desenvolupar.

A la meitat del segle XIX es comencen a percebre les ineficiències urbanes que l'actuació aïllada dels agents privats han generat, tant pel que fa al control social i econòmic com a la circulació de béns i persones. En aquest punt s'estableix un pacte entre l'esfera pública i la privada, perquè aquella organitzi la ciutat i aquesta hi pugui continuar actuant. En aquest ambient s'inicia l'urbanisme com la ciència que vol organitzar la ciutat. Amb relació a aquesta ciència o de forma independent la ciutat s'expandeix, en forma d'eixample o de suburbanització, o bé reorganitza el seu centre. D'aquí sorgirà el que hem anomenat la ciutat-capital.

En aquestes actuacions urbanes tant a escala teòrica (l'urbanisme) com pràctica (les remodelacions i les expansions) s'incideix en la remodelació del traçat viari. La crisi de la viabilitat és un dels aspectes més evidents a través del qual es manifesta la crisi urbana, per això es del tot necessari construir una xarxa viària que connecti tota la ciutat i que tingui unes dimensions apropiades als volums de desplaçaments que la ciutat genera. Seran els principis ja formulats en l'època anterior, que aquí es redimensionen. Tant en les perifèries (construïdes de bell nou) o en el centre (una vegada remodelat el traçat medieval) es construeixen grans avingudes, carrers rectes, amplis, llargs i arbrats. La mobilitat en aquesta ciutat no sols havia de ser una activitat que relligués esferes i grups separats sinó que també donava a la ciutat un sentit d'unitat; perquè tota ella pogués formar part del negoci urbà -argumentarien alguns teòrics.

En aquesta època s'incorporen als mitjans de transport innovacions tecnològiques (el rail i la màquina de vapor) que els permeten augmentar la velocitat i allargar el recorregut. Per tant es comença a percebre un canvi en el temps connectiu. Però aquest canvi estarà limitat a un grup social (la burgesia) i a una zona de la ciutat (el centre). Les primeres fases de la implantació de la velocitat a la ciutat serà selectiva tant socialment com espacialment, i per tant no afectarà tota l'estructura urbana. El món del treball en restarà al marge; per això el creixement dels barris obrers serà autocentrat i les pautes socials tindran, encara, força trets precapitalistes, en què les activitats laborals i lúdiques i les relacions socials estaran localitzades en espais molt concrets i delimitats.

En la primera part del segle XX la ciutat es caracteritza per un creixement il·limitat en forma de "taca d'oli", que va formant un centre cada vegada més terciari i unes perifèries suburbanes cada vegada més extenses. Aquest procés es veu acompanyat i reforçat per l'inici d'unes dinàmiques de filtratge com a conseqüència del trasllat de certs grups socials i de certes activitats cap a la perifèria (els grups socials que es traslladen, en les ciutats anglosaxones, seran diferents dels que ho fan en les ciutats europees).

En aquest moment del desenvolupament urbà, quan la superfície construïda de la ciutat és força extensa i es van reforçant la selecció i la separació social, es genera, també i conseqüentment, una nova forma de percebre i d'entendre la ciutat, com una xarxa de relacions entre elements i parts diferenciades i

allunyades, en les quals les infraestructures i els sistemes del transport esdevindran elements cabdals.

Les relacions de producció en aquesta estructura urbana requereixen uns mitjans tècnics que possibilitin una mobilitat freqüent, barata i que permetin arribar a qualsevol part de la ciutat, a la màxima població possible. Els mitjans de transport que aleshores circulaven per la ciutat no podien satisfer les exigències de la demanda. Aleshores hi ha un reajustament de l'oferta (que es coneix com a "crisi del transport" però que realment és una "crisi de la mobilitat"), que incorpora innovacions tecnològiques (electricitat i segregació del trànsit -soterrant-lo o elevant-lo-) i de gestió (intervenció dels agents públics), que junt a canvis en l'esfera productiva (reducció de la jornada de treball i augment dels salaris), possibilita que els mitjans de transport puguin satisfer progressivament aquelles necessitats que les estructures socio-econòmiques imposen a la mobilitat. Hi ha una ampliació de l'oferta adreçada a bona part del territori urbà i gairebé tota a la població que participa en les activitats productives.

A partir d'ara els mitjans de transport poden relacionar-se amb totes les activitats urbanes (l'oci, el treball, el consum, etc.) i per tant pot començar a esdevenir un dels elements estructuradors de la ciutat. Les polítiques de transport hauran passat a ser opcions polítiques que participaran en el tipus de vida que se'ls proposa, als ciutadans. Però alhora la xarxa de transports col·lectius, en un moment en què l'estructura urbana es defineix per un reforç de la centralitat i un increment de la suburbanització -congruent en aquesta ciutat- és una xarxa que s'haurà ampliat i allargat, que haurà incorporat com a consumidors a bona part de la població, però que no haurà perdut la seva estructura radial.

En aquesta primera part del segle XX es formula un altre model de ciutat, que després de la Segona Guerra Mundial s'expandeix com a model hegemònic a tot el món occidental. Serà el model de ciutat americà, que es basarà en l'aïllament, la dispersió i la selecció de les activitats i els grups socials. Les ciutats de Nova York i de Los Angeles es convertiran en els exemples paradigmàtics (com en el segle passat ho havia estat París). L'organització de la mobilitat en aquests models serà la potenciació del transport individual, perquè, a més d'estar d'acord amb els principis que governen la societat (l'individualisme, el tecnicisme, etc.), se'n pot extreure més plus-vàlua. El desplaçament efectuat en transports col·lectius genera benefici (a part de la construcció d'infraestructures mòbils i immòbils) en el moment en què el ciutadà

compra el bitllet per efectuar el desplaçament. En el transport privat (en el qual cada individu és propietari de la màquina), en canvi, el benefici es genera amb l'adquisició del vehicle, abans d'efectuar cap tipus de desplaçament. Per tant aquest passa a ser un element paradigmàtic del consum massiu que es genera en aquesta època.

La inducció a aquest model de transport (que no és la substitució neutra i natural de velles tecnologies per noves) es fa a partir d'una estratègia sectorial i territorial. Pel que fa a l'àmbit sectorial hi ha mecanismes que actuen en l'abaratiment del cost del producte (el "fordisme" i el consegüent treball en cadena) que fa que deixi de ser un producte de luxe i passi a ser popular; alhora, es restringeix l'oferta del transport col·lectiu (en aquelles ciutats on aquest havia arribat a un nivell de servei força eficient, com Nova York). També hi ha mecanismes que actuen en el pla ideològic i cultural, formant nous valors i noves formes de viure. En aquest sentit s'actua en l'esfera reproductiva, sobretot en el món femení, al qual se li ofereix l'automòbil com una solució als problemes d'aïllament que havien sorgit de les formes de vida suburbanes que paral·lelament es potenciaven.

Però no n'hi havia prou a condicionar l'oferta i la demanda, calia dur a terme tot un seguit d'estratègies territorials per tal de fer possible l'ús de l'automòbil. Dos elements conceptuals nous donen suport a aquesta estratègia territorial: la zonificació (per tal d'acabar d'aïllar i fragmentar esferes, processos i activitats urbanes) i la via ràpida urbana (l'autopista), per tal de potenciar l'element velocitat dins la ciutat. Aquesta estratègia territorial s'efectua basant-se en el supòsit teòric que l'oferta viària s'ha d'adaptar al sempre creixent parc automobilístic.

A Europa, paral·lelament, està sorgint una teoria urbanística, (el moviment modern) el qual, volent-se allunyar d'aquesta ciutat suburbial americana, paradoxalment n'imitarà els mecanismes d'ordenació de la mobilitat i de potenciació de l'ús del cotxe privat i, consegüentment, de construcció d'autopistes urbanes.

L'adaptació d'aquest model de ciutat americana a Europa, ja després de la Segona Guerra Mundial, significa la remodelació de bona part d'una densa ciutat construïda. L'adaptació de l'oferta viària a la demanda del transport privat suposa per a la ciutat europea l'esventrament de barris tradicionals per fer-hi

passar les autopistes urbanes, i l'execució d'onerosos plans de construcció d'eixos viaris periurbans en forma de cinturons o de vies de penetració radials.

La política de construcció de grans trams viaris (duta a terme en els anys 60-70) està immersa dins un marc de desenvolupament general on predominen les grans dimensions, tant de les unitats productives (grans fàbriques, grans empreses, etc.) com de l'esfera reproductiva (immensos barris dormitori, grans ciutats satèl·lit, macroespais de consum i d'oci, etc.). És l'època de la gran expansió del territori urbanitzat quan la ciutat funcional esdevé metropolitana i abraça una superfície regional (la regió urbana) o un espai urbà integrat per múltiples centres (la ciutat policèntrica).

Però aquesta lògica del sistema, que s'expressa amb la confluència del sentit quantitatiu i privat del desenvolupament, aviat arriba a provocar deseconomies i conflictes sorgits de les sobredimenssions, tant de les unitats de producció com de la mateixa ciutat. Aleshores s'adopten estratègies que apunten a una altra lògica de desenvolupament amb l'objectiu de rebaixar costos: serà el desenvolupament qualitatiu, més selectiu però menys extensiu; i així s'enceta un nou model socio-econòmic: el post-fordisme

Les deseconomies que el sistema percep en l'àmbit de la mobilitat s'entreveuen a partir de la crisi dels setanta (encara que alguns teòrics crítics les argumentessin en dècades anteriors). La congestió a les ciutats no ha disminuït sinó al contrari, el nivell de contaminació ha augmentat i el cost del viatge s'ha incrementat, tant per als individus com per a la mateixa hisenda pública, que es veu incapacitada per continuar costejant la construcció de més espai viari urbà o metropolità. S'aturen els grans projectes d'obres viàries a bona part de les ciutats i les polítiques de transport amplien la seva perspectiva: comencen a contemplar-se altres possibilitats de transport (el col·lectiu o el no motoritzat, per exemple), alhora que es voldrà reconciliar la mobilitat amb l'espai construït.

Però totes aquestes noves estratègies no tenen com a objectiu (encara que ho sembli) la reducció del transport privat sinó (encara que dissimuladament) assegurar-ne la seva supervivència, amenaçada per les disfuncions que ell mateix havia causat. La ciutat, contradiant els teòrics de dues dècades enrere, no es podia adaptar completament al cotxe, calia seleccionar espais on no fes falta l'ús d'aquest mitjà de transport per delimitar aquells on es fes del tot necessari. En aquest sentit són el centre de la ciutat i els recorreguts radials on

s'optarà per solucions alternatives als mitjans privats. D'aquesta manera els transports públics es recolzen vers el centre i en aquest es potencia la xarxa de transport col·lectiu, sobretot si es tracta de mitjans subterranis. Alhora en alguns carrers es redissenen els seus traçats (carrers per a vianants, *traffic calm*) per tal de fer possible alguns espais on el vianant sigui la unitat de circulació predominant o, si més no, sigui compatible en altres formes de transport motoritzat.

Però aquesta no és una política que afavoreixi el transport públic sinó una estratègia que té dues vessants. L'una, la que ja s'ha apuntat, és aquella que destaca el transport privat en aquells llocs en què no crea des economies d'escala (viatges entre les perifèries, viatges durant els caps de setmana a la segona residència, sortides nocturnes, etc.). Alhora, també significa adaptar-se a la dinàmica de concentració selectiva en què està abocat el centre de la ciutat, seleccionant aquells mitjans de transport més adaptables a l'alta qualitat urbana que es vol per al centre. La concentració selectiva respecte al joc de rendes, que ara en el desenvolupament qualitatiu es dóna, necessita més que mai un ambient urbà de qualitat, que es contradiu amb l'agressivitat que el transport privat (contaminació, soroll, etc.) produeix en l'entorn.

El que no es fa és repensar el transport col·lectiu com una alternativa a tots els trajectes possibles que hi ha en la ciutat metropolitana, perquè això sí que constituiria una alternativa real i global, per a bona part dels ciutadans, a la necessitat d'ús del transport privat, alhora que faria possible un ús menys selectiu de la ciutat.

Últimament, però, i cada vegada més, sorgeixen línies de recerca que intenten repensar el transport a partir de repensar la ciutat. Són intents que sorgeixen dels enfocaments mediambientals i que posen limitacions al transport a partir dels problemes ecològics que es generen a la ciutat (costos, contaminació, malbaratament de recursos no renovables...). Davant d'aquesta situació, que s'imputa quasi exclusivament a la proliferació dels cotxes i a la zonificació en què s'ha estructurat la ciutat moderna, es dissenya una ciutat (en alguns ambients s'ha anomenat "ciutat sostenible") on s'afavoreixi conceptes com la proximitat entre les activitats, la multifuncionalitat, la cohesió i la diversitat. Tanmateix, i malgrat la bondat d'aquestes propostes, en un món on sembla que augmenti la desigualtat, la fragmentació, la polarització, etc., es pot pensar en

una organització urbana (on està inclosa l'organització dels seus desplaçaments) del tot dissemblant?

5.6.3 RESUM

L'extensió temporal en la inclusió de la dimensió territorial ha permès relligar el disseny i l'execució de polítiques sectorials molt dilatades en el temps alhora que permet relacionar les polítiques sectorials (dels mitjans de transport en aquest cas) amb estratègies més generals lligades a l'estructura morfològica i funcional de la mateixa ciutat.

Així, doncs, a partir d'aquest capítol teòric en què s'ha inclòs el marc espacial on la mobilitat i els mitjans de transport conflueixen, en un arc temporal de llarga durada, es pot repassar l'evolució de la transformació de l'espai viari de la ciutat, en el qual a partir de la remodelació d'antics carrers medievals s'ha passat a la construcció d'autopistes urbanes i al recent disseny de carrers per als vianants. Aquestes remodelacions, construccions o aquests dissenys donen lloc als tipus d'espai connectius que es necessiten i que permeten incorporar la velocitat al territori urbà amb l'objectiu de trencar i distorsionar la relació entre l'espai i el temps.

En aquest sentit també es pot entendre la incorporació dels mitjans mecànics a la ciutat com a elements selectius (territorialment i socialment) que deixen de ser-ho quan cal incorporar-los a l'esfera productiva de la ciutat, per tal d'ampliar el mercat de treball (encara circumscrit, en molts llocs, dins de relacions socials de veïnatge, del tot precapitalistes). Per fer això es rebaixen els costos d'explotació (a partir d'innovacions tecnològiques i de gestió), s'organitza el transport com un servei públic més; i, amb una reorganització de l'estructura productiva, part del temps de producció passa a ser temps destinat al desplaçament.

També s'arriba a entendre l'estratègia que, al llarg de quasi cent anys, s'ha dut a terme per tal d'incloure els transport privats com a eines que organitzin la ciutat i també com aquestes estratègies han experimentat una dinàmica de difusió i de readaptació en cada circumstància històrica.

5.7. REFERÈNCIES BIBLIOGRÀFIQUES

- ALDUY, Jean-Paul (1979) "La cinquième république et l'aménagement des transports en région Parisienne" in Métropolis, 37-38 pàg.34-36.
- ALESSANDRI CARLO, Ana Fani (1993) "El carrer l'espacialitat, el quotidià i el poder" in Revista Catalana de Geografia, VII (20); pàg.5-10.
- ALTSHULER, Alan (1979) The urban transportation system Cambridge (Ma), The MIT Press.
- AMAR, Georges (1993) "Pour une écologie urbaine des transports" in Les Annales de la Recherche Urbain, 59-60 (mobilités); pàg.141-151.
- BAIROCH, P. (1990) De Jericó a Mèxico Mejico, Trillas.
- BALZAROTTI BARBIERI, Valentina (1979) "Nascita e sviluppo dei trasporti pubblici milanesi, 1860-1900" in Storia Urbana, 7 pàg.47-80.
- BANHAM, R. (1971) Los angeles: the architecture of four ecologies The Peguin book press.
- BENEVOLO, Leonardo (1967a) Orígenes de la Urbanística Buenos Aires, Tekne.
- BENEVOLO, Leonardo (1967b) The origins of modern town planning London, Routledge and Kegan Paul.
- BENEVOLO, Leonardo (1993) La città nella storia d'Europa Bari, Laterza.
- BERGERON, Louis (1989) Paris. Genese d'un paysage París, Picard.
- BERMAN, Marshall (1988) Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad, Madrid, Siglo XXI.
- BERRY, B. J. L. (1976) The counterurbanization process: urban america since 1970 Nova York, Sage.
- BLUMENFELD, H. (1978) Cities and Transports in Evolution Montréal, (Qué), Toronto University - Transport Canada, Research and Development Centre.
- BOER, de Enne (ed.) (1986) Transport sociology. Social Aspects of transport Planning Oxford, Pergamon Press.
- BOHIGAS, Oriol (1985) Reconstrucció de Barcelona Barcelona, Edicions 62.
- BROTCHIE, John et alii (ed.) (1991) Cities of the 21st century. New Technologies and spatial systems Melbourne, Longman Cheshire.
- BUCHANAN, Colin D. (1964) Traffic in Towns London, Peguin books.
- CALABI, Donatella & FOLIN, Marino (ed.) (1972) Alle origini dell'urbanistica: la costruzione della metropolis.
- CAMPOS VENUTI, Giuseppe (1983) Città. Metropoli. tecnologie. La politiche di painificazione territoriale Milano, Franco Angeli.
- CAMPOS VENUTI, Giuseppe (1985) "Metrópolis policéntricas y desafío tecnológico" in HALL, Peter (et alii) (ed.) Metrópolis territorio y crisis Madrid, H.Blume (Asamblea de Madrid-Revista Alfz); pàg. 87-109.

- CARACCILO, Alberto (1974) "Dalla città tradizionale alla città nell'età del capitalismo" in AAVV (ed.) Dalla città tradizionale alla città nell'età del capitalismo Il Mulino; pàg.155-173.
- CASTELLS, Manuel (1985b) "Reestructuración económica, revolución tecnológica y nueva organización del territorio" in HALL, Peter (et alii) (ed.) Metrópolis. territorio y crisis Madrid, H.Blume (Asamblea de Madrid-Revista Alfoz); pàg.37-62.
- CASTELLS, Manuel (ed.) (1985a) High technology. space and society Beverly Hills (Cal.), Sage.
- CERVELLATI, Pier Luigi (1984) La città post-industriale Bologna, Il Mulino.
- CERVERO, Robert. (1984) "Light rail transit and urban redevelopment" in Journal of the American Planning Association, 50 (2) pàg.133-147.
- CERVERO, Robert (1984) "Managing the traffic impacts of suburban office growth" in Transportation quarterly, 38 (4) pàg.533-550.
- CERVERO, Robert & HALL, Peter (1989) "Containing Traffic. Congestion in America" in Built Environment, 15 (3/4); pàg.176-184.
- CERVERO, Robert (1991) "Suburban Traffic Congestion: Is There a Way Out" in Built Environment, 17 (3/4); pàg.205-217.
- CORBUSIER, Le (1924 (1962 Ed castellana)) La ciudad del futuro Buenos Aires, Ariel.
- CUSHMAN, King (1988) "Exploring the Land Development and Transit Connection" in ATTOE, Wayne (ed.) Transit, land use & Urban Form Austin (Texas), Center for Study of American Architecture. the University of Texas; pàg.9-36.
- CHEAPE, C. W. (1980) Moving the masses: Urban Public Transit in New York, Boston and Philadelphia, 1880-1912 Cambridge (Mas), Harvard University Press.
- CHERRY, Gordon (ed.) (1980) Shaping an urban World London, Mansell.
- CHOAY, Françoise (1970) "L'histoire et la méthode en urbanisme" in Annales E.S.C., 25 (4) pàg.43-54.
- CONZEN, M.R.G. (1969) Alnwick, Northumberland: A study in Town-Plan Analysis London, Institut de geògrafs Britànics.
- DEELSTRA, Tjeerd (1994) "Eco-cities: strategies for sustainable cities" in The city and its resources: thoughts on sustainable urban development and the quality of life Barcelona, (pàg.10).
- DEMATTEIS, Giuseppe (1989) "Nuove forme di organizzazione territoriale" in PETSIMERIS, Petros (ed.) Le reti urbane tra decentramento e centralità. Nuovi aspetti di geografia della città Milano, Franco Angeli.
- DI GIAMPIETRO, G. & MORANDI, C. (1989) Transportation territoriali e infrastrutture di trasporto Milano, Clup; pàg. 133-151.
- DUPUY, Gabriel (1985) Systèmes, reseaux et territoires. Principes de réseautique territoriale París, Presses de l'école national des ponts et chaussées.
- DUPUY, Gabriel (1993) "Les stations nodales du métro de París: le réseau métropolitain et la revanche de l'histoire" in Annales de Géographie, 569 pàg.17-31.
- EVENSON, Norma (1979) Paris: a century of change, 1878-1978 London, Yale University.

- FIELDING, A. J. (1982) "Counterurbanisation in Western Europe" in Progres in Planning, 17 pàg.16-33.
- FISCHER, Claude S. (1992) "From technical networks to social networks" in Flux. Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires, 9 (Groupement de Recherche 903 du CNRS).
- FLICK, James J. (1987) The automobile age Cambridge (Mass), MIT Press.
- FLICK, James, J. (1991) "The ultimate status symbol: the custom coachbuilt car in the interwar period" in WACHS, Martin & CRAWFORD, Margaret (ed.) The car and the city: The automobile, the built environment and daily life Ann Arbor (Mi), The University of Michigan.
- FOLGESON, R. M. (1967) The fragmented Metropolis: Los Angeles 1850-1930 Cambridge (Mass), the MIT & Harvard University Press.
- FOLIN, Marino & HENARD, Eugène (1976) Alle origine dell'Urbanistica: La costruzione de la metropoli Padova, Marsilio editori.
- FORER, Pip (1978) "Time-Space and Area in the City of the Plains" in CARLSTEIN, Tommy; PARKES, Don & THRIFT, Nigel (ed.) Making sense of time London, Edward Arnold; pàg.99-109.
- FOSTER, M. S. (1981) From streetcar to superhighway: american city planners and urban transportations 1900-1940 Philadelphia, Temple University Press.
- GARCIA ESPUCHE, Albert & GUÀRDIA BASSOLS, MANUEL (1994) "Estructura Urbana" in SOBREQÜÉS, Jaume (ed.) Història de Barcelona vol 6 La ciutat industrial (1833-1897) Barcelona, Enciclopèdia Catalana, pàg.47-107.
- GARETH, Edwards (1987) "Transport and highways policy-a dead end" in CLOKE, Paul (ed.) Rural planning policy into action? New York, Harper & Row.
- GASPARINI, A. & GUIDICINI, P. (ed.) (1990) Innovazione tecnologica e nuovo ordine urbano Milano, Franco Angeli.
- GEDDES, Patrick (1915) Cities in Evolution New York, Oxford University Press. (2 edició 1950).
- GIBLIN, Jean-Pierre (1979) "Les transports collectifs" in Metropolis, 37-38 (dedicat a transports urbans) pàg.10-14.
- GIDDENS, Anthony (1984) The constitution of society. Outline of the theory of structuration Berkeley, University California Press.
- GIDEION, Siegfried (1978) Espacio, tiempo y arquitectura Barcelona, Científico Médica.
- GOTTMAN, Jean (1961 1a ed. anglès) Megalopolis. Funzioni e relazione di una plus-città Torino, Giulio Einaudi.
- GRAU, Ramón & LÓPEZ, Marina (1985) "Revolució industrial i urbanització. Barcelona en la construcció de la Catalunya moderna (1714-1860)" in L'Avenc, 88 (Barcelona: gènesi i consolidació del fet metropolità).
- GROS, Brigitte (1970) Quatre heures de transport par jour París, Denoel.
- GUIEYSSE, Louis (1988) "La RATP et la recherche urbaine" in Annales de la recherche urbaine, 39 (transports en comun); pàg.3-4.
- HALL, Peter (1975) Urban & regional planning London, Peguin books.

- HALL, Peter (1984) The world cities London, Weidenfeld.
- HALL, Peter (1988) Cities of tomorrow. An Intellectual History of urban Planning and design in the Twentieth Century Cambridge (Ma), Basil Blackwell.
- HART, Douglas A. (1976) Strategic planning in London. The rise and Fall of the Primary Road Network Oxford, Pergamon Press.
- HASS-KLAU, Carmen & HALL, Peter (1985) Can the rail save the city? The impacts of Rail Rapid Transit and pedestrianisation on British and German cities Aldershot, Gower.
- HASS-KLAU, Carmen (1986) "New ways of managing traffic" in Built Environment, 12 (1/2); pàg. 67-88.
- HASS-KLAU, Carmen (1990a) The pedestrian and city traffic London, Belhaven press.
- HASS-KLAU, Carmen (1990b) "Políticas de transporte integrado para grandes áreas metropolitanas de Europa" in BORJA, Jordi et alii (ed.) Las grandes ciudades en la década de los noventa Madrid, Sistema; pàg.455-479.
- HASS-KLAU, Carmen (1990c) The theory and practice of traffic calming. Can Britain learn from the German Experience? (Transport and society. Special project needs for the 21 Century) Rees Jeffreys Road fund, (gener 1990).
- HAYDEN, Dolores (1980a) Capitalism, socialism, and the built environment Los Angeles, University of California (Graduate School of Architecture and Urban Planning).
- HAYDEN, Dolores (1980b) Culture versus economics: theoretical developments in architecture, urban planning, and environmental design in the United States, 1960-1980 Los Angeles, University of California (Graduate School of Architecture and Urban Planning).
- HAYDEN, Dolores (1981) The grand domestic revolution: a history of feminist designs for American homes, neighborhoods, and cities Cambridge (Mass), The MIT Press.
- HEGEMANN, Werner (1975) Catalogo delle esposizioni internazionali di urbanistica. Berlino 1910. Dusseldorf 1911-12 Milano, Il Saggiatore.
- HENARD (1905) "La circolazione delle città moderne. L'automobilismo e le strade radiali che escono da Parigi" in CALABI, Donatella & FOLIN, Marino (ed.) Alle origini dell'urbanistica: la costruzione della metropolis; pàg. 98-116.
- HOHENBERG, Paul M. & LEES, Lynn Hollen (1987) La città europea dal medioevo a oggi Bari, Laterza.
- HOLT, G E (1972) "The Changing Perception of Urban Pathology. An essay on the Development of mass Transit in the United States" in JACKSON, K T & SCHULZ, S K (ed.) Cities in American history New York; pàg. 128-145.
- HOYD, H. (1939) The Structure and Growth of Residential Neighborhood in American Cities Washington, D.C., Federal Housing Administration.
- HURD, R.M. (1903) Principles of City Land Values New York.
- INDOVINA, Francesco (ed.) (1990) La città di fine millennio. Firenze. Genova. Milano. Napoli. Roma. Torino Milano, Franco Angeli.
- JACOBS, Jane (1961) The death and life of great American cities New York, Random House. (trad.cast. Muerte y vida de las grandes ciudades Madrid, Península, 1967 468 pàg.).

- JONES, Emrys (1992 (1990 1era publicació)) Metropolis Madrid, Alianza editorial.
- KELLET, J. R. (1979 (1a ed 1969)) The impact of railways on Victorian cities Toronto, University of Toronto Press.
- KENNEDY, Declan (1994) "A vision of permaculture in the sustainable city" in The city and its resources: thoughts on sustainable urban development and the quality of life Barcelona.
- KOHR, Leopold (1976) The city of Man: the Duke of Buen Consejo University of Puerto Rico, Editorial de la Universidad de Puerto Rico. (trad.ital. La città a dimensione umana Como, Red, 1992; trad. Paola Scaramuzza).
- KRÄMER-BADONI, Thomas (1994) "Life without the car: an experiment and a plan" in International Journal of Urban & regional Research, 18 (3) pàg. 347-356.
- LARKHAM, Peter J. (1993) "La renovació urbana catastròfica i gradual" in Revista de Geografia de Catalunya, VII (20).
- LAVEDAN, Pierre (1926) Qu'est-ce que l'urbanisme. Introduction à l'histoire de l'urbanisme París, Henri Laurens.
- LAVEDAN, Pierre (1959) Histoire de l'Urbanisme. Renaissance et temps modernes París.
- LEFEBVRE, Henri (1968) Le droit à la ville. suivi de espace et politique París, Editions Anthropos.
- LEFEBVRE, Henri (1974) La production de l'espace París, Anthropos. (trad.ang. The production of space Oxford, Blackwell, 1991 trad. Donald Nicholson-Smith 454 pàg. amb apèndix David Harvey).
- LEFEBVRE, Henri (1974) Le droit à la ville. Espace et politique París, Anthropos. (1968 i 1972, respectivament).
- LEVY, Jacques (1991) "Centre-ville vers toutes les directions" in Espace et temps, 33. pàg 33-45
- LÓPEZ de LUCIO, Ramón (1993) Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX Valencia, Universitat de València.
- LÓPEZ GARCIA, José Miguel (1993) "Las ciudades europeas en la transición al capitalismo: ¿urbanización o urbanizaciones?" in Historia urbana, 2 pàg.71-83.
- LÓPEZ SÁNCHEZ, Pere (1993) Un verano con mil julios y otras estaciones. Barcelona: de la Reforma Interior a la Revolución de Julio de 1909 Madrid, Siglo XXI España Editores.
- LÓPEZ, Pilar (1994) "Evolució demogràfica" in SOBREQUÉS, Jaume (ed.) Història de Barcelona vol 6 La ciutat industrial (1833-1897) Barcelona, Enciclopèdia Catalana, pàg.111-166.
- LOWE, Marcia D. (1994) "Reinventar el transport" in BROWN, Lester R (ed.) L'Estat del Món 1994. Informe del worldwatch Institute sobre l'avanc cap a una societat sostenible Barcelona, Centre Unesco. Barcelona; pàg. 91-108.
- LOWE, Stuart (1986) Urban social movements. The city after Castells London, Macmillan.
- MAGNAGHI, Alberto (1974) Aree metropolitane e ristrutturazione produttiva Milano, Politecnico di Milano-Facoltà di Architettura-Laboratorio di analisi territoriale.
- MARCARINI, Albano (1979) "Nascita i sviluppo delle linee tramviarie extraurbane in Lombardia, 1876-1918" in Storia urbana, 7 (III); pàg.3-46.

- MARTIN, Michèle (1991) "communication and social forms: the development of the telephone, 1876-1920" in Antipode, 22 (3) pàg.307-333.
- McKAY, David & COX, Andrew W.(1979) The politics of urban change London, Croom Helm.
- McKAY, J.P. (1984) "Les Transports Urbains en Europe et aux Etats-Unis. 1850-1914" in Les Annales de la Recherche Urbaine, 23-24.
- MENDELS, F. (1972) "Proto-Industrialization. The first phase of Industrialization Process" in The Journal of Economic History, XXXII,1 pàg.241-261.
- MERLIN, Pierre (1973) "Portée et incertitudes des prévisions a long terme" in Urbanisme, 134-135 pàg.56-61.
- MERLIN, Pierre (1982) Les transports à Paris et en Ile-de-France Paris, La documentation Française.
- MERLIN, Pierre (1984) La planification des transports urbains. Enjeux et méthodes Paris, Masson.
- MERLIN, Pierre (1985) Les politiques de transports urbains Paris, La documentation française.
- MILLER, Roger (1991) "Selling Mrs consumer: advertising and the creation of suburban socio-spatial relations, 1910-1930" in Antipode, 23:3 pàg.263-301.
- MONCLÚS, Francisco (1989) "Teorías arquitectónicas y discurso urbanístico. De las operaciones de "embellecimiento" a la reforma global de la ciudad en el s XVIII" in Ciudad y Territorio, 79 pàg.25-40.
- MONCLÚS, Francisco Javier & OYÓN, Jose Luis (1990) "Eixample i suburbanització: Trànsit tramviari i divisió social de l'espai urbà a Barcelona, 1883-1914" in AAVV (ed.) La formació de l'Eixample de Barcelona. Aproximacions a un fenomen urbà Barcelona, L'Avenç; pàg.151-175.
- MONCLÚS, Francisco Javier (1992) "Infraestructuras de transporte y crecimiento urbano en EEUU. Literatura reciente y nuevas perspectivas" in Historia Urbana, 1 pàg.37-53.
- MONTANER, Josep .M. (1985) "Escaleras, patios, despensas y alcobas. Un análisis de la evolución de la casa artesana a la casa de vecinos en Barcelona" in Arquitecturas bis, 51 pàg 57-77.
- MONTI, Carlo (1990) "Pianificazione e mutamenti della città" in GASPARINI, Alberto & GUIDICINI, Paolo (ed.) Innovazione tecnologica e nuovo ordine urbano Milano, Franco Angeli.
- MORENO, Eduard (1977) La Generalitat de Catalunya III La Política Urbanística. El Pla Macià. L'ordenació del Territori. Municipalització de les Finques urbanes. El GATCPAC Barcelona, Undarius.
- MORETTI, Anna (1989) "Effetti di infrastrutture di trasporto in aree urbanizzate in Dipartimento di scienze del territorio. Politecnico di Milano. Facoltà di architettura, CLUP (ed.) Trasformazioni territoriale e infrastrutture di trasporto. Alcuni casi studio nell'area milanese Milano, pàg.5-41.
- MUMFORD, Louis (1966) La ciudad en la historia. Sus orígenes, transformaciones y perspectivas Buenos aires, Ediciones Infinito.
- MUMFORD, Louis (1964) The highway and the city New York, Mentorbook.
- NADAL, J (1985) "Cataluña, fábrica de España" in Barcelona, Ajuntament de (ed.) Catalunya. la fàbrica d'Espanya. Un siglo de industrialización catalana. 1833-1936 Barcelona, Ajuntament de Barcelona; pàg.131-135.

- OFFNER, Jean Marc (1979) "Les plans de circulation français et américains. Une évolution convergente de la planification des transports urbains" in Métropolis, 37/38 (transports urbans); pàg.18-19.
- OFFNER, Jean Marc (1992) "Les "effets structurants" du transport: mythe politique, mystification scientifique" in L'espace géographique, 3 pàg.233-242.
- OLIVERAS SAMITIER, Josep (1992) "Poder municipal u urbanismo en el siglo XIX" in Ciudad y Territorio, 94 pàg.79-92.
- OWEN, Wilfred (1972) The accessible city Washington, The Brookings Institute.
- OYÓN, José Luis (1987) Transporte y crecimiento urbano: sobre el impacto espacial del transporte público en las ciudades británicas fotocopiado (octubre de 1987).
- OYÓN, José Luis (1992) "Transporte caro y crecimiento urbano. El tráfico tramviario en Barcelona, 1872-1914" in Ciudad y Territorio, 94 pàg.107-123.
- PACIONE, Michel (1981) Urban problems and planning in the developed world London, Croom helm.
- PACIONE, Michel (1990) Urban problems: an applied urban analysis London, Routledge.
- PARKES, Don N. & THRIFT, Nigel J. (1980) Times, spaces and places. A chronogeographic perspective Chichester, John Wiley & Sons.
- PERROT, M (1992) "El ama de casa en el espacio Parísino durante el siglo XIX" in Historia urbana, 1 pàg.71-82.
- PETSIMERIS, P. (ed.) (1989) Le reti urbane fra decentramento e centralità. Nuovi aspetti di geografia della città Milano, Franco Angeli.
- PICCINATO, Giorgio (1973) La costruzione dell'Urbanistica Roma, Officina Edizioni.
- RAGON, Michel (1985) L'homme et les Villes París, Berger-Levrault.
- ROBERT, Jean (1980) Le temps qu'on nous vole Como, Red edizione.
- ROCA, Francesc (1979) Política econòmica i territoris a Catalunya. 1901-1939 Barcelona, Ketres.
- RONCAYOLO, Marcel (1985) "Preludio all'haussmannizzazione. Capitale e pensiero urbano in Francia intorno al 1840" in DE SETA, Cesare (ed.) Le città capitali Roma, La terza.
- RONCAYOLO, Marcel (1988) La città: storia e problemi della dimensione urbana Torino, Ainaudi.
- RONCAYOLO, Marcel (1989) "La croissance de la ville. Les schémas, les étapes" in BERGERON, Louis (ed.) París. Genèse d'un paysage París, Picard; pàg. 28-40.
- ROTTIER, G. (1979) "Les transports urbains: technologies et politiques" in Métropolis, 37-38 (transports urbans); pàg.6-9.
- RUSSELL, John R.E. & PHARAOH, Tim M (1991) "Traffic Calming policy and performance" in Town planning review, 62 (1) pàg.79-105.
- SAGARRA, Ferran (1990) Barcelona. ciutat de transició 1848/1868. Un projecte urbà a través dels treballs dels arquitectes Miquel Garriga i Roca i Ferran Sagarra i Trias Universitat Politècnica de Catalunya.

- SANZ, Alfonso (1994) "Otra forma de pensar el transporte" in Archipiélago. Cuadernos de crítica de la cultura, 18-19 (Trenes, tranvías, bicicletas, volver a andar); pàg.15-32.
- SAUVY, N. (1968) Les quatre roues de la fortune. Essai sur l'automobile París, Flammarion.
- SAWERS, Larry (1978 1 ed (1984 2 ed)) "The political Economy of Urban Transportation: An interpretive Essay" in TABB, William & SAWERS, Larry (ed.) Marxism and the metropolis. New perspectives in urban Political Economy New York, OUP; pàg. 36-49.
- SAWERS, Larry (1984) "New perspectives on the urban political economy" in TABB, William K. & SAWERS, Larry (ed.) Marxism and the metropolis. New perspectives in urban political economy New York, Oxford University Press; pàg.3-17.
- SCHOONBRODT, René (1993) "llibre verd sobre el medi ambient urbà, entrevista amb" in Medi ambient. Tecnologia i Cultura, 5 (Repensar la ciutat); pàg. 55-59.
- SCHOONBRODT, René (1994) "Lutter contre les dysfonctionnements et planifier pour organiser la coexistence" in The city and its resources: thoughts on sustainable urban development and the quality of life Barcelona, (pàg.8).
- SHAEFFER, K.H. & SCLAR, E. (1975) Acces for all. Transportation and Urban Growth Baltimore, Pengu books.
- SICA, Paolo (1973) Storia dell'urbanistica Roma, Gius. Laterza & Figli. (trad.cast. Historia del urbanismo Madrid, IEAL, 1981).
- SOLÀ-MORALES, Ignasi (1994) "Representacions de la ciutat-capital a la metròpoli" in Centre de Cultura Contemporània (ed.) Ciutats: del globus al satèl·lit Barcelona, Electa; pàg.235-245.
- SOLÀ-MORALES, Manuel (1973) "De la ordenación a la coordinación" in Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo, 27; pàg. 6-15.
- SOLÀ-MORALES, Manuel & GOMEZ ORDÓÑEZ, J. L. (1977) "Crecimiento urbano como inversion en capital fijo: el caso de Barcelona (1840-1975)" in Ciudad y territorio.
- SOLÀ-MORALES, Manuel (1992) "Els Eixamples" in (ed.) Treballs sobre Cerdà i el seu eixample Barcelona, MOPT i Ajuntament de Barcelona; pàg.18-30.
- SORIA i PUIG, A. (1971) "El transporte urbano" in COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE CATALUÑA Y BALEARES (ed.) Movilidad Urbana Barcelona, ATE, publicaciones del Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares; pàg.34-36.
- SORIA Y PUIG, A. (1974) "El impacto de la revolución industrial sobre las ciudades europeas a través del transporte y la obra de Cerdà" in Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo, 100 pàg.32-44.
- TEST (1985) Quality streets. How traditional urban centres benefit from traffic-calm London, Test.
- TOLOMELLI, Claudio (1990) "Innovazione, sistemi di relazione e policentrismo urbano" in GASPARINI, Alberto & GUIDICINI, Paolo (ed.) Innovazione tecnologica e nuovo ordine urbano Milano, Franco Angeli.
- TORRES CAPELL, Manuel (1985) Inicis de la urbanística municipal de Barcelona. Mostra dels fons municipals de plans i projectes d'urbanisme 1750-1930 Barcelona, Ajuntament de Barcelona i CMB.
- VILAGRASA IBARZ, Joan (1991) "El estudio de la morfología urbana" in Espai & temps, 92 pàg.5-45.

- VITTADINI, Maria Rosa (1989) "Il Governo della mobilità urbana" in Archivio di studi urbani e regionali, 36 pàg.3-18.
- VRIES de, Jan (1984 (1987 trad. castellana)) La urbanización de Europa 1500-1800 Barcelona, Crítica. (Ramon Grau).
- WACKERMANN, Gabriel (1991) "Nouveaux moteurs de la mobilité des firmes et internationalisation des échelles spatiales" in 557 pàg.31-52.
- WACHS, Martin (1988) Men, women and urban travel: the persistence of separate Spheres UCLA, SAUP.
- WACHS, Martin (1991) "Men, women urban travel: the persistence of separate spheres" in WACHS, Martin & CRAWFORD, Margared (ed.) The car and the city: The automobile, the built environment and daily life Ann Arbor (Mi), The University of Michigan.
- WAGENAAR, M. (1992) "Conquest of the Center or flight the suburb? Divergent Metropolitan strategies..." in Journal of Urban History, 19 (1); pàg.60-83.
- WARD, Colin (1992) Dopo l'automobile Milano, Elèuthera.
- WARNER, Sam Bass (1982 (2 ed)) Streetcar Suburbs. The process of Growth in Boston (1870-1900) Cambridge (Ma), Harvard University Press. (2 edició).
- WHITE, Paul (1984) The west european city: a social geography London, Longman.
- WHITEHAND, J. W. R. (1987) The changing face of cities Londres, Blackwell.
- WHITEHAND, J. W. R. (1992a) The making of the urban landscape Oxford, Basil Blackwell Ltd.
- WHITEHAND, J. W. R. (1992b) "Recent advances in Urban Morphology" in Urban studies, 29 pàg.619-636.
- WHITELEGG, J. W. R. (1993) Transport for a Sustainable Future London, Belhaven Press.
- WHITT, J. A. (1982) Urban elites and Mass transportation: the dialectics of power Princeton (NJ), Princeton University Press.
- YAGO, Glenn (1984) The decline of transit. Urban transportation in German and US cities 1900-1970 Cambridge, Cambridge University Press.
- ZAMBRINI, Guglielmo (1960) "La strada espressa urbana" in Le strade, 10 oct.
- ZAMBRINI, Guglielmo (1964) I piani stradali e la viabilità urbana IAUV.
- ZIV, J.C. & NAPOLEON, C.H. (1981) Les transports. Un enjeu pour les villes París, Dunod.
- ZUMIN, Laura (1994) "Los estudios urbanos en la última década: entre la dimensión global y la dimensión local" in Documents d'Anàlisi Geogràfica, 24 pàg.181-202.

SEGONA PART
LA CIUTAT DE BARCELONA

Capítol 6

LA CIUTAT DE BARCELONA, LA CONCRECIÓ DE L'ANÀLISI



En aquest sisè capítol s'incorpora a la recerca un marc territorial concret i definit: la ciutat de Barcelona. El tractament és semblant al del capítol anterior, encara que, aquí mediatitzat per les peculiaritats, per les relacions entre agents i per les consegüents dinàmiques que al llarg de la història han definit aquesta ciutat. Així, el llarg arc temporal que s'ha escollit està dividit en set grans etapes, cada una de les quals defineix una època determinada i ha anat vertebrant la història contemporània de la ciutat. Tanmateix, aquesta vertebració no sols és el resultat de l'entreseguiment cronològic, sinó que també ho és de les sobreposicions, les contradiccions i les permanències entre les dinàmiques que en defineixen cada una de les diferents etapes.

En aquest sentit, doncs, Barcelona es planteja com un seguit de set etapes caracteritzades pels aspectes següents: la reorganització en el segle XVIII, del tram viari medieval amb la finalitat de facilitar la circulació; l'ampliació de la superfície urbana i la introducció dels mitjans de transport mecànics en la segona meitat del segle XIX, marcades, però, per la poca incidència en el teixit social i econòmic de la ciutat; la ineficàcia política urbana (especialment en l'esfera del transport urbà) que defineix el primer terç del segle XX; la breu però intensa imaginació de la dècada dels 30; la consolidació de les deficiències en el sistema de transports públics i la generalització de l'ús del cotxe privat a partir de la dècada dels 60; i la nova organització de la ciutat i el nou paper dels transports en les dècades dels 80 i 90. Tot plegat fruit de les relacions entre els agents privats i públics, que sovint han actuat de forma complementària però també contradictòria i fins i tot concurrent.

Per emmarcar històricament cada època s'ha fet en cada una d'elles un encapçalament a tall de breu descripció, que fa referència als trets econòmics, socials, demogràfics i polítics que les caracteritzen, per després incidir plenament en l'anàlisi de la mobilitat i els transports; anàlisi que s'ha fet a partir de diferents variables segons els aspectes característics de cada època.

6.1 ELS INICIS DE LA BARCELONA MODERNA; LA REORGANITZACIÓ INTERNA I LA CREACIÓ DELS PRIMERS ESPAIS CONNECTIUS (1714-1859)

Com bé s'ha dit en el subcapítol 5.1, al llarg del segle XVIII i en els primers anys del XIX l'estructura urbana de la major part de les ciutats europees estava immersa dins uns profunds canvis, tant de caire qualitatiu com quantitatiu, que

donaran lloc no sols a una transformació de "l'escenari físic acumulat en els segles precedents" (BENEVOLO, 1993) sinó també al naixement de "la ciutat i del pensament urbà modern" (TEYSSOT, 1980), com a resultat d'un conjunt d'accions que són l'expressió i la resposta de nous valors en ascens, noves aspiracions i noves formes de comportament, producte d'una lenta mutació a l'interior de la societat urbana d'antic règim (GARCÍA ESPUCHE & GUÀRDIA BASSOLS, 1994).

La transformació de "l'escena urbana", sorgeix com a conseqüència de tres grans canvis estructurals. La transformació de l'estructura productiva que es dona amb l'inici de la industrialització: amb les primeres manufactures cotoneres, que potencien canvis en les relacions de treball i en el creixement demogràfic i que consoliden dos grups urbans, els treballadors i la burgesia local. Paral·lelament la ciutat passarà a ser un punt d'atracció potent d'una població que de mica en mica es veu expulsada del seu àmbit rural. Aquest fet donarà lloc a un augment de la població, de la densitat i a una constant degradació de les condicions de vida, especialment de la nova classe obrera urbana.

Tot plegat implica un canvi rotund en l'estructura física de la ciutat, tant pel que fa a la reubicació de les funcions, amb una relocalització i redefinició del centre i de la perifèria urbana, com a la modificació del traçat de la xarxa viària.

A Barcelona aquest període s'iniciarà després de la derrota militar de 1714 i finirà amb l'enderrocament de les muralles a la meitat del segle XIX¹. Un període que Grau qualifica d'arbitrari perquè comprèn moments històrics molt diferenciats (sobretot abans i després de 1808), però que té una sèrie d'elements que contínuament i de forma combinada arriben a configurar en aquests decennis una ciutat diferent de la medieval i de la contemporània (GRAU, 1983). Les causes principals que definiran aquest període són: la militarització i el reforçament de la condició de plaça militar, l'expansió demogràfica, el creixement dels intercanvis, la consolidació i l'increment de les manufactures i el protagonisme preponderant de la iniciativa privada. Són totes causes comunes a moltes ciutats europees. El que resultarà excepcional per a Barcelona serà la combinació conjunta de tots aquests factors i el grau que adquireixen en una ciutat emmurallada i amb una estructura

¹ García Espuche i Guàrdia Bassols (GARCÍA ESPUCHE & GUÀRDIA BASSOLS, 1994) daten aquest període entre 1714 i 1833. Tanmateix, acceptant que aquestes dates emmarquen el període essencial de les transformacions principals, em sembla més convenient allargar aquesta etapa fins a l'eliminació física d'un dels elements urbans més importants de l'època: les muralles.

urbana medieval mutilada², que l'obligarà a resoldre els seus problemes augmentant les densitats, incrementant les superfícies i el volum construïts i reorganitzant l'estructura interna (GARCÍA ESPUCHE & GUÀRDIA BASSOLS, 1994).

6.1.1 LA PRIMERA FASE DE LES TRANSFORMACIONS URBANES EN UNA BARCELONA RECLOSA DINS LES MURALLES

Les transformacions urbanes de la Barcelona encerclada entre muralles, iniciadores de la ciutat moderna, es donen en quasi totes les esferes de la vida local.

Tres són els àmbits urbans on aquests canvis es fan més evidents i contundents. El primer és l'estructura productiva, on es passa, d'una manera lenta però imparable d'una Barcelona artesana a una Barcelona industrial, caracteritzada perquè el procés productiu es desenvolupa mitjançant la concentració del capital i del treball en la manufactura com a nou espai urbà. Un segon canvi urbà prové del consegüent increment de la població, expulsada del camp i atreta per una ciutat que necessita una quantitat gran de mà d'obra, la qual cosa, pel que fa a l'espai, significa un considerable augment de la densitat urbana. Finalment, el tercer àmbit en transformació és la localització de les funcions urbanes: el centre es resitua d'acord amb la nova forma urbana que adquireix la ciutat després de la derrota de 1714; alhora que el canvi en la base productiva i l'increment de la població implica un necessari increment de la superfície urbana.

6.1.1.1 Els canvis en l'estructura productiva: d'una Barcelona artesana a una Barcelona industrial

Els inicis de la industrialització a Catalunya no sembla que tinguin una fase no urbana, com passa en altres zones del nord d'Europa. La proto-industrialització a les nostres latituds s'hauria d'entendre com el darrer capítol d'un sistema econòmic que es desestructura, el dels segles daurats de la Corona d'Aragó, i no pas com un preludi de la Revolució Industrial. Segons expliquen Grau i López (GRAU & LÓPEZ, 1985) hi ha tres raons per ubicar els primers espais manufacturers

² La derrota de 1714 va implicar per a l'estructura urbana de la ciutat l'enderrocament de gairebé la meitat del barri de la Rivera (un 17% de la superfície de tot Barcelona), un dels més actius de la ciutat, per tal de poder construir-hi la Ciutadella.

catalans en recintes urbans. El nivell d'urbanització a Catalunya és des de l'edat mitjana més elevat que el de les regions nòrdiques. Tampoc no s'ha substituït un sistema urbà per un altre ni tan sols hi ha hagut una alteració radical sinó que la xarxa de ciutats s'ha desenvolupat a l'entorn de Barcelona des de l'edat mitjana. En tercer lloc el salt urbanizador del segle XVIII a Catalunya ha d'interpretar-se com un fet central en la dinàmica que situa la regió a les portes de la Revolució Industrial en el segon terç del segle.

El triomf de la implantació a Barcelona de les manufactures com a sistema de producció dominant es gestà quasi durant un segle. Nadal data aquest interval de canvi d'estructura econòmica urbana entre 1718-1787 (NADAL, 1975) i l'identifica amb el començament de la fabricació d'indianes³ alhora que el considera com un procés de creixement ininterromput des dels seus orígens. Grau⁴, en canvi, aposta per dues etapes, connectades però diferenciades, que culminen amb la implantació de la producció fabril i del sistema capitalista en la ciutat. La primera, en el segle XVIII, amb l'aparició del sector cotoner, sota la forma de manufactura (com a primera manifestació del model de producció capitalista) basada en l'ús d'una important massa de treballadors, que ja han estat reduïts a la condició de proletaris. La segona en la primera meitat del segle XIX, amb l'aplicació de la tecnologia hidràulica i del vapor a la indústria, que acaba de configurar el règim de producció fabril i que converteix en irreversible el procés d'expropiació dels mitjans de producció que havia introduït la manufactura (GRAU & LÓPEZ, 1985), si bé ambdós defineixen aquesta implantació com el primer canvi estructural que conduirà a l'organització de la producció capitalista (TORRES CAPELL, 1985) amb la consegüent concentració dels mitjans de producció, de la mà d'obra i dels serveis necessaris per a la nova estructura productiva.

Aquesta primera fase de transformació i consolidació del nou sistema econòmic va ser el resultat de la interrelació de tres factors combinats (GRAU & LÓPEZ, 1985): la supressió dels obstacles institucionals, la implantació d'infraestructures urbanes i la incorporació de la tecnologia del vapor.

³ Carreres Candi ho explica així: "Arribà un dia en què lo benestar sigué un fet, al introduir-se, en 1746 la indústria de les indianes[...] Anton Ponz a *Viaje de España* v. XIV, pàg. 7 i 45, diu que el 1738 introduhiren la fabricació de les indianes, N'Esteve Canals i Garau i En Josep Canaleta i Coch" (CARRERAS CANDI, 1916).

⁴ En aquesta anàlisi del procés de la introducció de la producció fabril, basat en l'estructura econòmica que imposa el capitalisme, Ramon Grau segueix les tesis de Pierre Vilar, que explica que "la Revolució Industrial no és sols un capgirament tècnic i un canvi d'escala quantitativa, sinó que abans de res es realitza un canvi en el mode de producció (en aquest cas capitalista) que primer concentra la força de treball i els instruments de producció en un mateix lloc i després, com si d'una "segona" Revolució Industrial" es tractés es transforma la maquinària amb la incorporació d'una important innovació tecnològica (VILAR, 1962b).

El decret de Nova Planta, instaurat per Felip V com a càstig a la ciutat de Barcelona va suposar la supressió de l'aparell institucional, va destruir la coherència de la societat postmedieval i va permetre l'eclosió de noves formes d'activitat econòmica fins a aquell moment barrades a la societat urbana.

En segon lloc, i de forma paral·lela, les infraestructures van reforçar la consolidació de Barcelona com a ciutat industrial. La indústria tèxtil (bàsicament cotonera) es basava en la importació, tant de les matèries primeres com de la font energètica necessària: el carbó i les bales de cotó. Eren elements que arribaven al port de Barcelona i el convertien en una infraestructura de concentració i racionalització funcional urbana de primer ordre (BUSQUETS, 1992). Alhora, la defectuosa xarxa de comunicacions terrestres del Principat reforçà encara més aquesta tendència centralitzadora i de concentració de les fàbriques d'indianes al voltant de Barcelona.

Finalment la incorporació de la màquina de vapor, com a força motriu en la indústria i en els transports, reforçà un procés que el 1808 ja està del tot consolidat. Totes les dificultats⁵ que passarà la ciutat a la primera part del segle XIX no seran suficients per anul·lar l'opció industrialista, que contribuirà, decididament, a potenciar la ciutat, convertint-se en el principal pol català del nou impuls industrialitzador i en nus central de totes les noves xarxes de transport⁶.

El 1760 la indústria cotonera donava feina a 10.000 obrers. Vint anys més tard aquesta xifra s'havia doblat. El 1856 Cerdà (CERDÀ, 1868)⁷ comptabilitza 54.272 obrers, que representaven el 33,04% de la població total de la ciutat⁸. El 1829 Barcelona comptava amb 92 filatures, 202 fàbriques de teixits i 58 de tints.

Entre 1835-1841 es produeix una intensa mecanització de la indústria tèxtil, especialment pel que fa al procés de la filatura que el 1861 estarà totalment

⁵ Ocupació francesa, guerra i destrucció de fàbriques (1808-1814); pèrdua del mercat colonial i política econòmica desfavorable (1814-1820); revolució liberal, reacció i guerra dels malcontents (1820-1827); guerra carlina i convulsions lligades al sorgiment del règim liberal (1833-1843).

⁶ A la dècada de 1840, es formalitzen grans projectes de transport i comunicacions: el 1848 es creà per reial ordre la Junta de Carreteres de Catalunya, que es preocupa de l'adequació de la xarxa viària al territori català. El mateix any s'inaugura el primer tram de ferrocarril, d'una xarxa ferroviària més extensa, amb centre a Barcelona, que tindrà àmplies repercussions sobre la ciutat i el territori català. La introducció del vapor en la navegació abarateix l'ús del carbó com a combustible, i incideix decisivament en la localització de la indústria a la ciutat, que disposa del principal port de Catalunya.

⁷ Aquestes xifres formen part de la "Teoría estadística de la clase obrera de Barcelona" del 1856, que estan incloses en la *Teoría General de la Urbanización* d'Idefons Cerdà.

⁸ Cerdà exclou els menors de 8 anys perquè considera que en aquesta edat encara no s'ha de treballar. Tanmateix hi havia bastants nens i nenes menors de 8 anys que formaven part de la població obrera (BENET & MARTÍ, 1976).

mecanitzat. El teixit seguirà un procés semblant però més lent. El 1843 Catalunya comptava amb 4.343 empreses cotoneres, més de la meitat estaven situades a Barcelona. (BAREY, 1980).

La introducció de la indústria tèxtil dins el recinte emmurallat es concentrarà, bàsicament, en dos barris, el de Sant Pere, situat en la part nord-est de la ciutat i el Raval; dues zones amb suficients terrenys no edificats i amb prou aigua per tenir les condicions apropiades per acollir les primeres edificacions industrials. Primer el procés d'implantació de les manufactures es va produir en el barri de Sant Pere, provocant-hi una alta densificació i un empitjorament substancial de les condicions de vida de la classe treballadora. Aquesta situació va induir les autoritats a proposar, al llarg del segle XVIII i al principi del XIX, a urbanitzar el Raval. No fou fins a la segona meitat del segle passat, amb la mecanització de la indústria cotonera (1835-1861), que hi ha una relocalització de la indústria: el Raval deixa de considerar-se una zona suburbana i es comencen a implantar fàbriques i habitatges, alhora que s'inicia la construcció de les indústries en els pobles del Pla, sobretot a Gràcia, Sants i Sant Martí (Mapa 6.1 i 6.2).

En el procés d'industrialització es donen una sèrie de transformacions en l'organització social del treball que resulten clarament conflictives, principalment a Barcelona⁹: la innovació tecnològica anava portant una major mecanització i una reducció de la mà d'obra necessària. La congestió urbana produïda per les noves indústries del casc antic emmurallat feien realment difícils les condicions de vida de la classe obrera urbana. Tot plegat va donar lloc que a partir de 1840¹⁰, es comencessin a organitzar sindicats obrers que promogueren vagues i protestes per aconseguir un increment dels salaris i una reducció de la llarga jornada laboral. Les reivindicacions es faran, també, utilitzant la violència, sobretot contra elements urbans que representaven alguna esfera del poder. En són exemples els incendis de convents i de l'empresa Bonaplata¹¹.

⁹ F. Engels arriba a dir que Barcelona és el lloc del món on es concentren més barricades (BAREY, 1980).

¹⁰ El 1840 es constitueix la primera organització de tipus sindical: la dels teixidors. El seu primer objectiu fou reclamar el dret a la llibertat d'associació. Serà dissolta immediatament per les autoritats, encara que després l'Ajuntament els autoritza. Era l'"Associació Mútua d'Obrers de la Indústria Cotonera". La ciutat viu un període de revoltes proletàries importants, que en termes populars es deia "la Manduca" per la falta d'aliments que aleshores patia el proletariat. Per aquestes raons Barcelona, al llarg de la primera part del segle XIX fou severament castigada, tant amb estratègies militars (bombardeigs) com econòmiques (multes, exgències de contribucions endarrerides, etc.) (BAREY, 1980).

¹¹ El dia 26 de juliol de 1835, els obrers incendien els convents i un mes més tard la fàbrica Bonaplata, la primera fàbrica de vapor de tota la Península, que feia tres anys que s'havia inaugurat en el carrer Tallers. Els solars dels convents serviren més tard per a la construcció d'equipaments urbans: el Liceu (1845-1847), els mercats de Santa Caterina (1847) i el de la Boqueria o la plaça Reial (1848-1859).

La industrialització va obrir uns processos de transformació territorials, lligats a una acumulació de variables que explicaran el fenomen de la urbanització moderna, amb característiques sense precedents: la ciutat experimentarà un gran creixement de població i una extensió i intensificació (que en molts casos comportarà un important augment de densitat) del perímetre urbà.

6.1.1.2 Els canvis en la base demogràfica: un constant creixement de la població i la consegüent densificació de la ciutat

La concentració de capital i de treball com la nova forma d'organització que imposa el sistema econòmic emergent, fa que la ciutat, escapçada i reclosa dins el recinte emmurallat, sofreixi un procés de densificació important en augmentar la població.

Des del segle XVIII la població de Barcelona creix, encara que d'una manera oscil·lant a causa de les guerres i epidèmies. En el padró de 1835, Barcelona compta amb 118.046 h. Despoblada¹² per la Guerra del Francès, per les epidèmies de còlera (1779) i de febre groga (1821), la ciutat manté el mateix nivell de població que el 1779, després d'haver assolit 130.000 h. el 1798 i fins i tot 140.000 h. el 1820¹³. A partir de la segona meitat del segle XIX l'augment és constant i important, i arriba als 183.787 habitants el 1857 (Taula 6.1.1).

Aquest augment de població, la consegüent densificació i la situació laboral van suposar un constant agreujament de les condicions de vida de la població i en especial de la classe obrera, condicions que es manifesten de forma evident amb les xifres de l'esperança de vida i les taxes de mortalitat. La mitjana d'anys de vida dels habitants de Barcelona a la meitat del segle XIX era de 36,47 anys per a la classe rica, de 25,15 per a la classe menestral i de 23,55 anys per a la classe pobre. Si s'hi exclouen els nens menors de 6 anys, aquestes xifres passen a ser: 50,13 anys, 47,35 i 47,55 anys respectivament (BENET & MARTÍ, 1976, pàg. 125)¹⁴ (Taula 6.1.2). En moltes ocasions la mitjana d'anys de vida s'ha relacionat amb les

¹² La febre groga causà 6.224 víctimes, més d'un 5% de la població. El 1834, el còlera ocasiona la mort a 3.521 persones, el 2,9% de la població. Contra 1% a Lille, 1,5% a Moscou i el 2,4% a París. Les epidèmies següents provoquen respectivament 6.429 morts (1824) i 4.230 (1865) (BAREY, 1980).

¹³ Pel fet que el primer empadronament oficial no fou fins al 1857, aquestes informacions poden variar considerablement d'una font a una altra.

¹⁴ J. Benet i C. Martí donen xifres desglossades per als homes i per a les dones (BENET & MARTÍ, 1976).

pèssimes condicions dels habitatges i amb les altes densitats urbanes¹⁵, xifres que d'una manera o d'una altra es percebien com a correlacionades. Recentment, però, s'ha demostrat que la taxa de mortalitat sembla més correlacionada amb el model centre-perifèria (GARCÍA ESPUCHE & GUÀRDIA, 1986), que definia la distribució de la riquesa i de les classes socials, que no pas amb les dades estrictes de densitat (CABRÉ & MUÑOZ, 1994)¹⁶. Es podria reinterpretar com una de les conseqüències que porta implícita la metamorfosi de la societat urbana causada per la industrialització (GRAU & LÓPEZ, 1985).

Tanmateix, la densitat de Barcelona mai no havia estat homogènia. Al principi del XVIII, les diferents densitats eren donades pel diferent grau d'urbanització, per les característiques de l'espai edificat i per la diversitat de l'ús de la casa. Aquesta localització desigual de la població dibuixava tres espais concèntrics, on es podia distingir un nucli central (comprès dins la muralla romana) poc dens per raó de la concentració d'edificis institucionals i de residència aristocràtica; una primera perifèria (entre el primer i el segon recinte emmurallat) amb altes densitats lineals i amb menys densitat en àrees intersticials; i una segona perifèria, poc urbanitzada, que comprenia, bàsicament, el Raval (LÓPEZ, 1994).

L'increment i el canvi en la distribució de les densitats de la ciutat es donarà, sobretot, per la transformació de l'ús de l'habitatge urbà, que passarà de la "casa artesana", unitat familiar i de producció, a la casa de veïns o "d'escaleta", on habitarà la nova classe proletària¹⁷.

¹⁵ El 1772-1773, el 16,6% dels immobles tenen un pla terra que supera els 2 pisos; el 10%, 4 pisos i només el 3,3% els 5 pisos. Vint anys més tard, la situació ha canviat radicalment: la construcció de 4 pisos i més ha passat del 13,3% al 72,2% (el 34,7% de 4 pisos i el 37,5% de 5 pisos) (BAREY, 1980 pàg. 9) A mitjan el segle XIX la densificació de la ciutat és un dels arguments esgrimits per enderrocar les muralles. Duran i Bas (14 de febrer de 1854) fonamentava la necessitat d'enderrocar les muralles, en l'evolució experimentada en les construccions de cases particulars "[...] que foren de dos estatges fins al segle XV, però de tres i quatre del XV i al XIX, de manera que havien arribat a 97 i 100 pams d'alçada. En canvi, pocs carrers tenien 48 pams d'amplada, el promig dels quals era de 24 pams. Superposada una ciutat a l'altra, l'aire no es renovava en les habitacions baixes, malsanes, per estrenyer-se els alts sostres d'altre temps i desaparèixer patis i jardins, residint quinze o més famílies on abans sols n'hi havia una. Mancava lloc a la ciutat per fer magatzems, "docks", escoles, hospitals, mercats i habitacions barates i higièniques". També la Comissió d'estadística, féu públic el 1859 "[...] que existien a Barcelona 895 cases d'un pis, 851 de dos, 958 de tres, 993 de quatre, 2.276 de cinc i 1.160 de sis, entenen-se que les d'un pis són totes al pla de terra. Contenen aquestes dites cases 11.407 alberchs en los baixos, 1.738 en los entressols, independentment de les botigues; 9.174 en los primers replans, 8.916 en los segons, 7.854 en los tercers, 5.814 en els quarts, 621 en els quintos, 39 en els sisens i 280 en los terrats, total 45.843 habitacions, entre les que se compartien 183.787 ànimes, tocant a rahó de més de quatre persones per habitació (*La Corona*, diari barceloni, 28 octubre de 1859)". (CARRERAS CANDI, 1916, pàg. 858).

¹⁶ Per la mostra "Cerdà Urbs i Territori" inaugurada el setembre de 1994. Els demògrafs Anna Cabré i Francesc Muñoz van realitzar un interessant treball sobre les dades, que el mateix Cerdà inclou en la *Teoría General* de la densitat urbana i els índexs de mortalitat. Les conclusions d'aquest treball són que si bé sempre s'ha cregut i argumentat que els nivells de densitat i mortalitat tenien una correlació directa, després d'analitzar les dades "no s'aprecia una relació estadística" entre aquestes dues variables. (CABRÉ & MUÑOZ, 1994).

¹⁷ Aquest canvi s'explica de forma detallada en el subapartat 5.1.1.1.

6.1.1.3 Les transformacions de l'estructura urbana: de la ciutat de la Ribera a la ciutat de la Rambla¹⁸

Tots aquests canvis estructurals, tant en la base econòmica com socio-demogràfica, són els elements principals que generaren la transformació urbana de la ciutat comtal a escala morfològica i funcional (TORRES CAPELL, 1985).

Encara que les transformacions del teixit urbà no van ser mai el producte de grans intervencions -tant públiques com privades- sinó el resultat de l'acció conjunta d'iniciatives molt diverses i atomitzades. La poca importància de les inversions públiques condueix al fet que convingui mantenir l'atenció sobre els processos més difusos, intersticials, anònims, que formen gradualment i silenciosament la ciutat. A Barcelona, a diferència d'altres ciutats europees, l'urbanisme col·lectiu és, sense dubte, el veritable agent de les transformacions urbanes (GARCÍA ESPUCHE & GUÀRDIA BASSOLS, 1994).

Aquestes transformacions es concentren en tres espais urbans: el canvi conceptual i de localització del centre de la ciutat, les dinàmiques que intenten ampliar la superfície construïda d'una ciutat reclosa entre muralles i les transformacions en el traçat del tram viari medieval¹⁹.

A Barcelona el canvi de funció del centre urbà, des d'un espai representatiu del poder (polític, religiós i econòmic) a un espai on també es concentrarà el consum i l'oci de les classes benestants, anirà lligat a una relocalització física del centre, que d'una manera lentíssima però imparable, s'anirà resituant cap a l'eix de les Rambles.

L'estructura urbana de la ciutat del segle XVII i del començament del XVIII girava a l'entorn de dos centres: l'un, representant del poder polític i religiós (herència de l'estructura medieval) en el cor de la Barcelona romana, on a partir del segle XVII a la plaça de Palau es comencen a construir importants edificis civils (Llotja, Duana, Palau del Virrei, etc). L'altre, més de negocis, determinat per l'existència del port, se situava al final de les Rambles al barri de la Ribera, on es comencen a construir magatzems de gra i teixit.

Aquesta estructura urbana queda estroncada per la derrota de 1714 i la consegüent construcció de la Ciutadella, que donarà lloc a la resituació del centre

¹⁸ Aquest és el títol que utilitzen per a un subcapítol (GARCÍA ESPUCHE & GUÀRDIA BASSOLS, 1994 pàg. 47-107).

¹⁹ Aquest darrer aspecte es tractarà en l'apartat 6.1.2.

cap una nova artèria urbana: l'eix de les Rambles (BAREY, 1980). La rodalia de la Boqueria, entre el Call i el carrer de l'Hospital, es va consolidant com la nova àrea comercial que delimitarà el nou espai central i en definirà els nous usos relacionats amb l'oci i el consum de la nova classe hegemònica urbana: la burgesia. La renovació d'edificis emblemàtics sobretot en la seva aparença externa o de l'espai que l'envolta, reforçarà la nova funció que va absorbint (GARCÍA ESPUCHE & GUÀRDIA BASSOLS, 1994). Aquest serà un dels orígens de la reforma dels teixits viaris a partir de nous traçats o de noves alineacions que, com veurem més endavant²⁰ representaran els nous valors i les noves funcions que es van incorporant a l'espai viari de la ciutat moderna (Mapa 6.1).

Des de mitjan el segle XVIII el constant augment de la població i les noves funcions productives que la ciutat va assumint fan necessari incrementar el sol urbà²¹: cal eixamplar la ciutat tot rebutjant els límits de la ciutat medieval, per fer de les perifèries zones il·limitades. Però a Barcelona aquesta exigència de l'estructura productiva, per raó de les imposicions militars, es retardarà més de cent anys, encara que la dinàmica manufacturera se'n sortirà imposant noves fórmules de localització productiva a l'interior del recinte emmurallat primer i després amb la relocalització de les grans fàbriques en les zones suburbanes dels nuclis urbans del pla.

Les primeres reclamacions per ampliar el sòl urbà les fan els successius consistoris en exigir una ampliació de la ciutat cap al nord, cap a la zona de la Ciutadella, però els respectius caps militars rebutgen la idea, proposen la urbanització de les hortes de Sant Pau (el Raval, que es considerarà un espai suburbà fins al segle XIX) i obliguen la classe dirigent a formular propostes per ampliar els límits de la ciutat dins del mateix recinte emmurallat. Exemples en són la reforma de la Rambla²², per tal d'eliminar-ne el seu aspecte suburbà i millorar-ne l'accessibilitat (les obres comencen el 1775 i acaben el 1856), els nous carrers oberts al Raval (el projecte d'ocupació del carrer Nou de la Rambla, 1785-1788), la construcció de la Barceloneta (1787), junt amb l'aprofitament i la posterior

²⁰ Vegeu l'apartat 6.1.2.

²¹ La transferència d'una part del capitals acumulats a la Barcelona del segle XVIII al negoci de la construcció de cases i la creixent complexitat de l'organització de les obres, a més de la gran demanda que hi havia d'habitatges, provocada pel fort augment de la població amb origen a moviments migratoris, són signes de la conclusió a què arriba P. Vilar (VILAR): la construcció s'industrialitza (TORRES CAPELL, 1985).

²² En el subapartat 6.1.2.1 s'explica de forma detallada aquesta reforma.

reutilització, per part de la burgesia, dels espais desamortitzats el 1836²³ (després de la crema dels convents del 1835). Tot plegat es pot considerar un seguit de reformes urbanes, dilatades en el temps, que formen part de les estratègies per diluir els límits (dins el que era possible) de la ciutat d'aquell moment. Aquesta estratègia no sols es desenvolupa amb l'ocupació dels llocs buits que encara resten a l'interior de la muralla sinó també amb la intensificació de l'ús dels espais construïts. Aquest segon aspecte es formalitza mitjançant les transformacions de les unitats edificatòries, de la "casa artesana" a la "casa d'escaleta" i de la dispersió dels petits tallers a la concentració del treball en "grans" espais de manufactura (Mapa 6.1).

La remodelació dels espais urbans, la consolidació de la nova estructura urbana i els nous usos de l'espai urbà es farà d'acord amb els requeriments culturals, simbòlics i econòmics de la nova classe urbana hegemònica. La burgesia es donarà a si mateixa un nou marc urbà, on l'àrea central (la zona privilegiada) quedarà cada vegada més unificada i més distanciada de la perifèria, pobra i densa, on es localitzen les activitats industrials. Aquí, les intervencions tindran un caràcter molt diferent de les del centre. Les actuacions municipals seran més funcionals, i donaran lloc a una dinàmica de centre-perifèria tant en el sentit físic com en l'econòmic i el social de la ciutat (GARCÍA ESPUCHE & GUÀRDIA, 1986). Aquesta dinàmica serà l'inici de la separació espacial de les activitats econòmiques, i de les classes urbanes, la qual cosa, amb el temps, conduirà vers un model urbà de segregació espacial, característica que el nou ordre econòmic emergent imposa a la ciutat moderna.

Però la ciutat no en tenia prou amb aquestes estratègies, havia de consolidar més espai urbà. Al final de la primera part del segle XIX ja no li era suficient el procés de densificació de la ciutat medieval, la inclusió del Raval i els processos de suburbanització que s'havien generat als pobles del Pla; aleshores es comença a plantejar la necessitat d'engrandir el perímetre urbà de la ciutat. Primer respectant les muralles i modificant-ne el seu traçat allí on calgués engrandir-lo²⁴; i després

²³ Es van suprimir tots els convents, tret d'aquells dedicats a l'ensenyament o a la beneficència. Els espais que van quedar buits es van requalificar per tal d'iniciar la "reclusió" en espais tancats i controlats de les activitats que fins aleshores es desenvolupaven en la via pública: la compra-venda, l'oci, etc.

²⁴ L'any 1838 la "Junta de Obras de Utilidad y Ornato de la ciudad de Barcelona" presentà al Capità General de Catalunya una proposta d'eixample. La proposta no podia ser més modesta ja que es limitava al triangle determinat avui pels carrers de Pelai i de Fontanella i per les rondes d'Universitat i de Sant Pere fins a la plaça Urquinaona. La muralla s'avançava transformant un angle entrant en un de sortint. El 1848 la "Comisión topografica y de ensanche de Barcelona" va formular un pla de tancament de la població "por recinto que enlazándose con el castillo de Montjuic y la Ciudadela pasa por la pequeña altura de las horcas, próximas a la cruz cubierta, saliente del baluarte de Tallers y Fuente Pío" (MARTORELL PORTAS; FLORENSA FERRER & MARTORELL OTZET, 1970).

exigint el seu enderrocament com a pas previ a l'eixamplament de la ciutat. Aquesta segona estratègia es va iniciar amb un concurs convocat per l'Ajuntament per tal de donar idees sobre els avantatges que la ciutat obtindria si enderroqués les muralles. El concurs el guanyà Pere Felip de Monlau amb el treball "Abajo las murallas"²⁵.

Tothom estava d'acord que calia fomentar el creixement del perímetre de la ciutat, però el que no estava tan clar era la finalitat que calia donar-li. Segons explica Ferran Sagarra (SAGARRA, 1990) hi havia dues opcions: aprofitar el procés de creixement que s'havia d'encetar per tal de dotar la ciutat d'uns atributs de capital, o posar èmfasi en fer de Barcelona una ciutat-fàbrica; les dues preferències, segons indica Fontana (FONTANA, 1988) corresponien a les opcions que hi havia aleshores en la política econòmica d'industrialització²⁶.

En els anys quaranta del segle XIX es formula, de manera evident i explícita, la idea d'una Barcelona capital industrial d'Espanya. Però aquest primer propòsit es va modificant i només vint anys després la ciutat té com a nou objectiu ser el magatzem del mercat nacional (SAGARRA, 1990). Aquestes proposta i contraproposta tenen, cada una d'elles, uns projectes de remodelació urbana específics.

Tres projectes dissenyen la voluntat de capitalitat: el projecte de Josep Massanès²⁷, el de Garriga i Roca i les propostes escrites d'Antoni Rovira i Trias. El model de ciutat, comú i implícit en tots tres projectes, és el d'una ciutat central amb un creixement il·limitat, amb funcions representatives, comercials i de residència cara, en el centre; i el consegüent desplaçament de les fàbriques i de la residència obrera cap a la primera perifèria.

²⁵ María del Mar Serrano en el seu treball sobre percepció de muralles i eixamples a les guies urbanes del segle XIX diu respecte a la muralla de Barcelona: "Resulta curioso apreciar cómo a medida que la ciudad [...] fue creciendo[...] las murallas que hasta principios de siglo y aún hasta mediados se presentaba como un rasgo característico de la ciudad, como un collar que rodeaba su interior adornándolo, comenzaron a percibirse como un estorbo al desarrollo (SERRANO SEGURA, 1991 pàg15).

²⁶ Josep Fontana (FONTANA, 1988) centra entre 1840 i 1860 el pas dels industrials catalans d'un programa de capitalisme industrialista a la sola defensa proteccionista del mercat. Seguint aquest raonament Sagarra diu: "És precisament entre aquestes dates que es defineix el disseny del que ha de ser la principal transformació de Barcelona en la seva història, la qual culmina amb el projecte d'eixample i reforma de la ciutat d'Ildefons Cerdà i amb els intents de reformar-lo amb el projecte de Miquel Garriga i Roca. Aquesta consciència cronològica no és casual, ja que la modernització de la ciutat de Barcelona era un dels elements principals en el sistema econòmic nacional que la burgesia catalana proposava per a Espanya. El sistema tenia els seus vèrtexs en la indústria, les comunicacions i l'agricultura, però el seu nus en una nova ciutat capital" (SAGARRA, 1990).

²⁷ El projecte està ressenyat en aquesta publicació (MADOZ, 1846-49, pàg 178-179).

Seguint el que diu Ferran Segarra, aquest model de ciutat és difícil que sigui acceptat per Madrid. Però la burgesia catalana, en aquest punt del desenvolupament de la producció fabril, emmarcat en un sistema capitalista general, necessita engrandir la ciutat sigui com sigui i renuncia a fer de Barcelona una ciutat capital²⁸. És a partir d'aquesta renúncia que s'ha d'entendre el tipus d'eixample que proposa Madrid amb el projecte de Cerdà. Igual que les obres públiques, l'Eixample deixarà de ser un problema d'ornament o de significació, propi d'una capital, per convertir-se en una qüestió d'accessibilitat i mercat del sòl (SAGARRA, 1990). Els models urbans a imitar ja no poden seguir sent París, Milà o altres ciutats capitals. Barcelona s'ha de comparar amb Marsella, Gènova i sobretot Manchester.

La Barcelona en aquesta etapa redefinirà el seu centre, tant pel que fa a la localització com a la funcionalitat, i redissenyarà la seva perifèria, a l'interior del recinte emmurallat, donant lloc a l'inici d'un model segregat de centre-perifèria. Aquesta primera etapa de reformes urbanes es farà en una ciutat on la intervenció pública serà molt escassa i les reformes seran assumides per la iniciativa privada com un negoci més. Això donarà lloc a unes condicions de vida gradualment més desiguals, entre la burgesia i el proletariat; i una estructura cada vegada més segregada entre un centre ric i una perifèria pobre i degradada.

6.1.2 LA CREACIÓ DELS PRIMERS ESPAIS CONNECTIUS MODERNS A BARCELONA

Un dels aspectes més importants, respecte a la finalitat del present treball, de les transformacions de l'estructura urbana barcelonina és aquell que fa referència als canvis dels espais que permeten la circulació i el desplaçament per la ciutat. Aquells espais que ja en el subcapítol 5.1 s'han definit com a espais connectius.

En la primera etapa de la Barcelona moderna, que es va adaptant als requisits de la nova estructura econòmica que sorgeix de la implantació de la indústria, les modificacions d'aquest espais sorgeixen amb les reformes del traçat viari medieval, per tal d'aconseguir un tram més integrat i més rectilini per facilitar la circulació. Aquestes reformes sorgeixen de forma tímida i puntual, amb les

²⁸ Mañé i Flaqué, un dels seus representants, va escriure en uns diaris madrilenys sobre l'espanyolisme del catalans i la necessitat d'un eixample per a Barcelona. Defineix Barcelona no com a ciutat capital sinó com a magatzem de matèries primeres i d'exportació de Catalunya.

realineacions d'algun carrer, i van esdevenint més contundents fins a formar nous eixos viaris que fragmentaran el traçat anterior.

De forma simultània es van creant els espais viaris que connectaran Barcelona amb els pobles del Pla. Aquestes vies sofreixen una transformació funcional gradual ja que sorgeixen com a espais de lleure externs a la ciutat i a poc a poc esdevenen vies de circulació interurbanes.

Al final del període s'implanten, també, els primers mitjans de transport mecànics (òmnibus i trens), amb estàndards de servei moderns, que tenen com a punt de partida o arribada la ciutat de Barcelona, però que es dissenyen com a transports interurbans per enllaçar el rerapaís amb la ciutat, i que, junt amb el port, fan de porta d'entrada i de sortida de productes i de matèries primeres.

En definitiva, són tres processos (la remodelació del traçat viari, els espais externs i la introducció dels primers mitjans de transport mecànic) que inicien l'adaptació de la ciutat i de les noves tecnologies a una de les noves activitats que a poc a poc impregna la ciutat: la circulació de persones i de mercaderies.

6.1.2.1 Les reformes en el traçat urbà medieval

A Barcelona, no fou fins al final del segle XVIII, com a resultat de les noves funcions que va absorbint la ciutat, i del creixement de la població i de la progressiva degradació de les condicions de vida, que es fa necessari regular l'espai físic de la ciutat, que aleshores es redueix a una normativa per relacionar la tipologia dels edificis amb el model de carrer²⁹. Això es formulà amb l'edict de les "Ordenances d'Obreria" del 1770³⁰, amb l'objectiu d'uniformar el traçat viari. Per tal de reforçar aquesta normativa municipal aparegué el 1788 una ordre reial, que Carreres Candi descriu així:

²⁹ Pels efectes de les alineacions noves els carrers s'agruparan en tres categories: els de 32 pams, els de 24 pams i els de 16 pams. L'aprovació de les alineacions i tota mena de reformes urbanes es paralitza entre 1808 i 1814, el període de l'ocupació francesa a Barcelona.

³⁰ Fins aleshores hi havia la "Constitucions de Sanctacília", la típica normativa de construcció medieval, que feia referència principalment a les condicions d'edificació d'una casa al costat de l'altra. Eren normes de convivència entre veïns i no un codi d'urbanisme. No intervenien en qüestions referents a les relacions entre l'edifici i el vial ni a la vinculació dels edificis en el conjunt urbà (TORRES CAPELL, 1985).

Carles III encomana a les autoritats barcelonines l'eixamplament dels carrers a mida que's renovessin los alberchs. Lo municipi d'ara en avant no otorgar cap permís d'edificació sense d'exar estudiat previament lo carrer hont ha d'efectuar-se (CARRERAS CANDI, 1916).

Tanmateix ni la dinàmica demogràfico-econòmica, ni els problemes que es plantegen, ni les limitacions municipals admeten una solució basada en les grans intervencions. Els instruments de configuració seran, fonamentalment, la contenció i el control de la iniciativa privada i la correcció puntual, però sistemàtica i sostinguda, de l'estructura física de la ciutat, on es privilegiarà el control de les relacions entre la casa i el carrer (GARCÍA ESPUCHE & GUÀRDIA BASSOLS, 1994).

Però les reformes del traçat viari medieval de la ciutat, que derivaven d'un procés que s'havia iniciat en el segle XVII, van començar molt abans que es promulgés qualsevol normativa urbana:

Per més que queda aturat lo progrés de la urb barcelonina en los segles XVII i XVIII, alguna evolució se nota en les velles vies ab mires a son avenç. Primerament la iniciativa particular, quasi sempre moguda per la idea especulativa, fa desapareixer no pochs carrers estrets i inútils. (CARRERAS CANDI, 1912/1918)³¹.

Segons les apreciacions de l'autor, alguns carrers medievals havien quedat "estrets i inútils", qualificacions que remeten a les noves funcions que el carrer, a partir d'ara, haurà d'absorbir i per les quals el disseny del carrer medieval no era adequat. L'antiga via urbana no facilitava una de les activitats bàsiques del carrer dins la nova estructura econòmico-social i també física de la ciutat: la mobilitat fluida de les persones (i també de les mercaderies), alhora que les seves dimensions no permetien encabir la multiplicitat de funcions que calia anar introduint en els viaris. És únicament tenint en compte aquestes noves necessitats d'usos de la ciutat, i especialment de la seva xarxa viària, que se li poden emmarcar els qualificatius "d'estret i d'inútil", a un escenari urbà que fins aleshores havia tingut la seva raó de ser.

A partir d'aquesta lògica cal entendre la voluntat d'uniformar, regularitzar i renovar un teixit urbà, desordenat en el seu propi traçat i desbordat per la multiplicitat d'activitats que absorbeix; això conduirà vers una rectificació sistemàtica de les

³¹ J. Benet i C. Martí (BENET & MARTÍ, 1976) fan referència a l'obra de J. M. MAS YEBRA, en la qual hi ha una tipologia de carrers segons la seva amplada: 77 carrers menors de 2,5 m; 105 carrers entre 2,5 i 3 m; 87 carrers entre 3 i 4 m; 65 carrers entre 4 i 5 m; 78 carrers entre 5 i 6 m. "Cuyas cifras arrojan un total de 4121 callejuelas menores de 6 m, entre las cuales se cuentan las más céntricas" (MAS YERBA, 1898).

alineacions dels vells carrers, i després es combinarà amb noves obertures viàries.

Aquest procés s'accelera a partir del segle XVIII (les "Ordenances d'Obreria" sorgeixen al final d'aquest segle), amb l'impuls que li donen les peticions de llicències particulars. Aquest fet es fa evident amb la urbanització del Raval. Els primers carrers d'aquesta zona de Barcelona sorgeixen per la urbanització dels camins rurals³²:

[...] eren aquells carrers estrets, torts i desiguals, formats a l'atzar, edificant cases en torreneres i caminots d'entrada als camps, sense cap condició urbana (CARRERAS CANDI, 1916).

I després, a la segona part del segle XVIII, van ser els propietaris els qui van dur a terme una proposta d'urbanització amb carrers regulars. El projecte d'ocupació del carrer Nou de la Rambla o Conde del Asalto, entre 1785 i 1788 assenyala el punt de partida d'un seguit d'obertures i urbanitzacions d'iniciativa privada que van establir les bases per a una acceleració ràpida del creixement del Raval (Mapa 6.1).

Però l'absència de qualsevol instància pública i l'entera iniciativa privada dels projectes féu que el creixement del Raval naixés amb la incapacitat d'imposar un projecte conjunt per a la futura infraestructura viària del barri, que conduí a un traçat dels nous carrers segons les propietats preexistents, com a simple suport de la nova residència. Aquesta fou una mecànica que, malgrat el control d'amplada dels carrers i de l'intent d'imposar puntualment la continuïtat geomètrica entre iniciatives diverses, abocarà el Raval a problemes circulatoris molt pròxims als de la ciutat medieval. Les úniques i autèntiques vies vertebradores seran els vells camins de sempre: Tallers, Carme, Hospital, Sant Pau i Trencaclaus, als quals només es pot afegir el carrer Nou de la Rambla. No obstant això queda sense resoldre la connexió transversal del barri des de Tallers fins a les Drassanes (GARCÍA ESPUCHE & GUÀRDIA BASSOLS, 1994).

³² Molts dels topònims encara ho certifiquen: el carrer dels horts de Sant Joan, el carrer alt o baix, la riereta, etc.

Al començament del segle XIX, coincidint amb la revolució constitucionalista³³ i amb la primera desamortització³⁴, s'aproven les darreres alineacions de carrers i la remodelació del traçat viari adquireix un caire diferent: se n'amplien l'escala i els objectius; i passen a ser un producte d'iniciativa municipal. La facilitat de la circulació ja era una idea molt present en els burgesos del final del XVIII, que percebien el traçat medieval com una dificultat per posar en funcionament els negocis urbans i per a la circulació dels obrers i les mercaderies (GRAU & LÓPEZ, 1985).

Des d'aleshores les grans transformacions internes de les ciutats es centraran en el traçat de nous carrers, en el centre de la ciutat, que, quan calgui, esbudellaran el traçat medieval (BOHIGAS, 1985). Seran de mentalitat progressista, d'acord amb els requeriments culturals, simbòlics i econòmics de la burgesia (GARCÍA ESPUCHE & GUÀRDIA, 1986).

A Barcelona hi ha dues transformacions-construccions emblemàtiques de noves vies de la ciutat moderna (Mapa 6.1):

1. Les alineacions de les Rambles (la dels Estudis el 1849, la de Canaletes el 1856) connectades amb el passeig de la muralla.
2. La construcció de l'eix transversal, carrer Ferran (1820-1848), Jaume I i Princesa (1852-1864).

La intervenció de les Rambles eliminava el seu aspecte suburbà i en millorava l'accessibilitat, fent-la més atractiva als recorreguts rodats i alhora connectant-la més efectivament a l'àrea del port i els negocis, alhora que s'obria un espai d'esbarjo i de passeig. D'aquesta manera es fomenta la basculació de la ciutat cap a ponent i es va resituant el centre de la ciutat.

Uns anys més tard, el 1863, els regidors d'afiliació progressista³⁵ van presentar un projecte a l'Ajuntament per tal de fer una segona remodelació de les Rambles

³³ És l'època que Grau defineix com a "liberal" (que coincideix amb la segona etapa de la Revolució industrial amb la mecanització de la manufactura) i que a la ciutat es caracteritza per una diferenciació entre els objectius de la monarquia i el programa de la burgesia local (GRAU & LÓPEZ, 1985).

³⁴ Pel que fa a les reformes d'ordre urbà ocupà un lloc primordial la desaparició de les comunitats monacals, transformant les esglésies en places i carrers o edificis públics, encara que cap de les reformes urbanes constitucionalistes pogué acabar-se, a causa del temps esmerçat a constituir el règim i a causa de la febre groga de 1821.

³⁵ Eren: Joan Blas, Ignasi Girona, Ildefons Cerdà, Ramon Damón, Jaume Raventós, Ildefons Par i Antoni Michel.

titulat "Proyecto de pasar los carruajes y caballerías por el centro de la Rambla", on es deia:

Sería un anacronismo garrafal, un contrasentido injustificable, el persistir en conserarla con el carácter de paseo por mera complacencia a la viandanza holgante, que en buena administración ningún derecho tienen al goce de este privilegio exclusivo que grava de la manera más onerosa a todo el vecindario³⁶;

i mitjançant un plànol intentaven demostrar que en el seu projecte quedava suficient espai a la "viandanza holgante". Era un pas més per reformular un espai semi d'esbarjo i convertir-lo en un espai connectiu. El projecte no va tirar endavant perquè la població s'hi va mostrar del tot contrària.

L'eix transversal va significar, també, la transformació del centre de la ciutat. En reordenar la plaça de l'Àngel es va regularitzar la seva connexió amb el carrer de l'Argenteria i es van enllaçar els principals centres de la ciutat. A més de potenciar el centre polític de la ciutat, el nou carrer revaloritza, de fet, àrees molt centrals que fins aleshores tenien caràcter més residencial i senyorívol (BOHIGAS, 1985).

En la realització d'aquest nou traçat viari, com també en el de les Rambles, es reflectia la nova necessitat de facilitar la mobilitat de les persones, tant per motius laborals com per avituallament. Aquests carrers no sols possibilitaven un augment de les rendes sinó que feien més permeable la ciutat a la circulació de les persones i facilitaven l'activitat organitzada de la compra-venda segons els models i els paràmetres moderns. Fins aleshores el consum no era una activitat relacionada amb el carrer, sinó amb l'espai públic. Els aparadors encara no havien sorgit com un reclam publicitari abocat a la via urbana³⁷. Aquestes dues vies urbanes (l'eix transversal i les Rambles) es poden considerar un dels primers carrers comercials, en el sentit modern, de la ciutat de Barcelona, que possibilitava i facilitava el consum.

En aquest espai central, que reinterpreta l'espai heretat, dues actuacions reforcen el seu sentit comercial: el passatge de Crèdit, que enllaça el carrer Ferran amb la baixada de Sant Miquel i el passatge Bacardí, que enllaça la plaça Reial i la

³⁶ El *Diari de Barcelona* portava la següent notícia "En estos días es objeto de empeñado debate en las sesiones del Ayuntamiento una cuestion del mayor interés para los habitantes de esta capital. Trátase de modificar completamente el estado actual de la Rambla, convirtiendo el paso de carruajes en sitio destinado para paseo y ensanchando las aceras inmediatas a las casas", citat per (CABALLÉ i CLOS, 1941).

³⁷ El primer comerç de perfumeria, establiment de luxe dirigit a les classes benestants, s'inaugura el 1820 i se situat en un pis-entresol de la Rambla dels Capuxins (CABALLÉ i CLOS, 1941).

Rambla (1856). Són galeries comercials, construïdes amb ferro i vidre, que representaven per a la burgesia el triomf de la nova tecnologia de la construcció aparellada amb el món naixent del consum (BOHIGAS, 1985). Botigues sumptuoses i cafès³⁸ (el Suís i el Turch) i restaurants luxosos (el de París, per exemple) es van instal·lant en aquests espais centrals i en van redefinint el nou ús.

En definitiva és un procés d'uniformitat epidèrmica i d'obtenció gradual d'una imatge externa, homogènia, ordenada i pulcra, que resultarà característica de la ciutat burgesa a cavall dels segles XVIII i XIX. Tots els elements externs de la ciutat passen a ser cabdals: el carrer, les façanes, els aparadors, els cafès, els restaurants, els monuments, etc. I seran aquests els que es regularitzen i es renoven. L'interior de les cases, les condicions dels habitatges dels ciutadans, especialment dels obrers, no seran, encara, un element de debat urbà. Perquè ho sigui caldrà esperar la segona part del segle XIX amb els estudis de Cerdà i dels higienistes.

La ciutat s'adequa a les noves necessitats, primer de forma tímida, quan només hi estan implicats els agents privats; després, de forma més general i definitiva, s'hi impliquen els agents públics, mitjançant l'ajuntament i el govern central, tot regulant, estructurant i construint, però quan convé també dissolent i derruint, per tal d'adequar la ciutat a les noves exigències del sistema capitalista, tant en l'esfera de la producció (la indústria) com de la reproducció (la residència, el consum i l'oci), sistema capitanejat per una classe urbana emergent: la burgesia, que es donarà a si mateixa un nou marc urbà, fet i refet, encara que amb actuacions puntuals i atomitzades, per tal d'adequar l'espai urbà a les seves necessitats i inquietuds.

Com ja s'ha esmentat, una d'aquestes necessitats és la mobilitat, el desplaçament dels ciutadans: com a treballadors i com a consumidors. El marc que ho possibilita és una ciutat.. amb carrers rectinilis, que s'intercomuniquin i que siguin suficientment grans per encabir-hi totes les funcions que cal incorporar-hi.

³⁸ En el *Diari de Barcelona* del dia 30 de novembre de 1823 va aparèixer l'anunci següent: "Robert, fondista, tiene el honor de prevenir al público que ha establecido una fonda a la moda de París en la misma habitación del Café Francés, al lado del Teatro, número 4, y empieza hoy, domingo, en cuya casa se encontrarán los manjares más exquisitos", citat per (CABALLÉ i CLOS, 1941).

6.1.2.2 Els projectes externs a la ciutat: els enllaços cap als pobles del Pla

Els projectes viaris externs, anteriors a l'inici de l'Eixample, que connectaven la ciutat comtal amb els pobles del Pla, primer es plantegen com a espais lúdics periurbans; després, quan les zones que relliguen van esdevenint un mateix espai econòmic i funcional, la necessitat d'estar ben connectats fa que es vagin substituint les funcions lúdiques per funcions connectives. Primer com a vies interurbanes i després com a urbanes. Aquesta transformació d'usos es més que evident quan s'analitzen els propis canvis físics que experimenten aquest espais.

La urbanització de la Barcelona suburbana³⁹, a través dels passeigs, no constitueix, necessàriament, una estratègia de circulació o connexió urbana. Es limita a ser l'instrument més adequat per implicar una acció extensiva que imprimeix estructura a un territori abans no accessible, el qual més endavant s'ocuparà amb la garantia d'una obra pública sòlida. Posteriorment la progressiva pressió els ha anat transformant en peces centrals de mobilitat urbana (BUSQUETS, 1992, pàg.121).

A cavall del segle XVIII i XIX s'intenta suplir l'exasperant escassetat de zones verdes de dins la ciutat amb el disseny de passeigs⁴⁰ fora de la muralla. Així, el 1780 es dotaren d'arbrat carreteres com la que anava al Camp de la Bota, a la carretera del Vallès, i al camí de ronda o circumval·lació dels murs, per tal de convertir-les en passeigs. Aquest fet implicava dotar-les d'una nova funció, a més de la d'us viari: l'ús lúdic de l'espai connectiu. Dins la mateixa lògica es construeixen dos nous passeigs: el passeig Nou o de Sant Joan i uns anys més tard el passeig de Gràcia⁴¹.

El 1821⁴² l'Ajuntament es va proposar dotar Barcelona d'un altre passeig arbrat en direcció a Gràcia, a partir de l'antic carrer de Jesús i projectant-lo sobre un antic camí ("[...] siguiendo un álveo de los torrentes que se ponian intransitables al caer

³⁹ En el Pla, abans de la construcció de l'Eixample, malgrat que no estava urbanitzat sí que hi havia elements construïts, especialment de caràcter viari: els camins i carreteres reials, alguns perviuen des del període romà, i molts es van convertir en carrers centrals dels pobles de la primera perifèria. (BUSQUETS, 1992 pàg 119-121).

⁴⁰ Hi havia altres zones d'esbarjo que no eren pròpiament passeigs com les fonts a Montjuïc, el Pou de Sant Gem, la font trobada, el jardí botànic, etc.

⁴¹ Dins aquesta mateixa lògica cal incorporar-hi la construcció del primer jardí públic de la ciutat: el jardí del General construït el 1815 pel General Castaños, situat entre el passeig de Sant Joan i l'esplanada. Desaparegué totalment el 1877. Fou sempre freqüentat de dides, criatures i soldats (CARRERAS CANDI, 1916 pàg 821).

⁴² El projecte el realitzà el comandant d'enginyers Ramon Plana el 1822. S'aturaren les obres per l'epidèmia de febre groga que va assolir la ciutat i les reprengué el "Marqués de Campo Sagrado" el 1822, acabant-les el 1824. Per tal de disposar de prou recursos el rei va disposar d'un arbitri de vint rals per cada porc que entrés a Barcelona durant tres anys (CARRERAS CANDI, 1916 pàg 823).

un aguacero" (CABALLÉ i CLOS, 1941) que unia les poblacions de Barcelona i Gràcia. Les obres de remodelació s'acaben el 1827 (Mapa 6.1).

Carreres Candi en la Geografia de Catalunya (1912-1918) fa una ressenya detallada de com aquest passeig es construeix i es va transformant a mesura que van canviant-ne el usos i les funcions. És important seguir de forma detallada i minuciosa aquesta transformació perquè explica com es van succeint les diferents funcions fins a convertir-lo en un espai connectiu, interurbà primer i urbà després.

Abans del mateix passeig, el primer element que es va projectar sobre l'actual passeig de Gràcia fou la "Font de Jesús", "como el primer lugar público de solaz y esparcimiento que tuvo el paseo de Gracia" (CABALLÉ i CLOS, 1941). El disseny del passeig tenia un perfil simètric constituït per sis fileres d'arbres que definien un espai central de cinc carrils, el del mig destinat als carros i els quatre restants, dos a cada costat, als vianants. Anys més tard es projectà la implantació de diversos sortidors que adornaven el conjunt. La funció lúdica del passeig s'intensifica amb la inauguració de jardins (el Tívoli, el Criadero, el Jardín de las Ninfas), on hi havia muntanyes russes, tirs de ballesta, cavalls, etc.; alguns es transformen en cafés (el Criadero⁴³) i en altres s'hi instal·len teatres (el teatre Espanyol) i s'hi funden les primeres societats corals (Clavé fundà la primera societat coral als jardins d'Euterpe)⁴⁴. Es va convertir en un itinerari d'esbarjo i relació. L'espai públic per excel·lència per veure i ser vist⁴⁵ (BUSQUETS, 1992).

El 1858 el passeig es transformà: la part central s'engravà i s'eixamplà 10 metres a cada costat i es destinà des d'aleshores exclusivament als carruatges. Mentre

⁴³ Estava localitzat entre els actuals carrers de Pau Clarís, Diputació i la Gran Via.

⁴⁴ L'estàtua d'en Clavé (carrer de València i Rambla Catalunya) és en l'àrea del "Jardín de las Ninfas".

⁴⁵ És interessant l'inici de la novel·la *La fabricant* (MONSERDÀ, 1904). En el primer capítol: A L'Euterpe, "En l'espai dels terrenos que avui ocupen, a l'esquerra del passeig de Gràcia, les cases situades entre els carrers de València i de Mallorca, per l'estiu de 1860 hi havia instal·lats los jardins de L'Euterpe, on los coros d'en Clavé [...] " [...] Clavé va sapiguer treure una extraordinari partit del lloc a on se donaven les audicions. Era aquest un grandios jardí en lo que, avançant per entremig de bonics caminals d'acacies s'hi trobava el café i un petit edifici destinat a l'administració; i envers la part dreta una hermosa extensió de frondoses arbredes que a les nits de festa apareixien il·luminades amb centenars de gotets de tots colors. Escampades en aquell espai i resseguides per la mateixa encesa, s'hi eixacaven dues construccions en forma de casetes suïsses i una bonica glorieta de canyes per la que s'hi enfilaven jessamins i lligaboscós, i en quin centra s'hi destacava l'estatua de la deessa Euterpe. Enclavada quasi al mig d'aquesta part de jardins, hi havia la grandiosa plaça de concerts, la que, profussament il·luminada per aparells de gas i coberta per una immensa vela rodejada d'arcades construïdes amb canyissats pintats de verd, de les que en penjaven, a l'estil de llanties, petites cistelles plenes de flors, produïa un conjunt que, amb tot i el major acopi d'elements de tota classe amb que des d'aquella època ha comptat Barcelona, no se n'ha tomat a veure cap altra [...] " [...] precis és confessar que hi eren també en gros numero els que ho prenien com a motiu de passa temps o com a vanitat de veure i esser vistos, en un lloc que havia lograt fer-se de moda [...]".

l'espai per a vianants es redueix l'espai lúdic es va cobrint i alguns jardins passen a ser teatres⁴⁶.

Fins ben entrat el segle XIX els passejos periurbans no es van concebre com a espais connectius sinó com a espais d'oci. Fins aleshores les poblacions que aquests passeigs relligaven no estaven integrades ni econòmicament ni socialment; i encara que s'hi veien alguns moviments de carros amb mercaderies i alguns ciutadans, aquests desplaçaments eren esporàdics i puntuals propis de mercats de treball no unificats i d'espais de consum no integrats.

Tanmateix, això va canviant de manera lenta però constant a cavall dels segles XVIII i XIX, quan es comença a alterar l'escala funcional de la ciutat. El dinamisme propi de la centúria i la reorganització conseqüent que se'n deriva afèrmaren els lligams amb l'àrea geogràficament pròxima i la integraren definitivament en un mateix espai econòmic i funcional (GARCÍA ESPUCHE & GUÀRDIA BASSOLS, 1994). Aquest canvi funcional es concreta sobre l'espai, entre altres coses, amb les transformacions físiques d'aquells llocs de connexió que les relliga, engrandint i adequant la part central destinada als mitjans de transport mecànics i alhora reduint la dimensió dels espais destinats a l'esbarjo i al passeig.

6.1.2.3 Els inicis de la implantació dels mitjans de transport: els vehicles amb tracció animal i el tren

En la Barcelona encerclada de muralles el desplaçament dels ciutadans es realitzava a peu ja que la dimensió de la ciutat no requeria cap instrument mecànic que agilités la mobilitat. El recorregut més llarg dins la ciutat emmurallada, de la Porta Nova fins a la Porta de Sant Antoni, es feia en vint minuts. No hi havia doncs, cap necessitat urgent de transportar passatgers per l'interior del reduït nucli tradicional.

Ben aviat, però, els pobles del Pla van assumint activitats i funcions que no poden encabir-se dins la ciutat central, al mateix temps que formen una estructura territorial complementària que, per les funcions que assumeix i per les dimensions de la superfície que ocupa, requereix un sistema de transport que uneixi els

⁴⁶ Carreres Candi cita Víctor Balaguer en el seu llibre *Las calles de Barcelona* (1865) en el qual són citats els teatres següents ubicats tots ells al passeig de Gràcia: "els camps Eliseus, el Prado Catalán, el Tívoli, el Recreo, el teatre de Variedades i la Zarzuela".

diferents pobles del Pla. Alhora les ciutats mitjanes del voltant de Barcelona (Mataró, Sabadell, Terrassa, etc.), on s'ha anat desenvolupant una important estructura fabril autòctona, veuen la necessitat de connectar-se de manera ràpida amb el port de Barcelona, atès que és el punt d'entrada i de sortida tant dels productes manufacturats com de les matèries primeres.

D'aquesta peculiar distribució de les unitats econòmiques i de població, no sols de l'espai barceloní sinó de tota la "Catalunya central", va sorgir la necessitat de construir i de posar en funcionament unes línies de transport que ajudessin a establir les connexions que el sistema econòmic requeria.

A la segona meitat del segle XIX les primeres línies de transport regular de Barcelona, per les funcions i els recorreguts que havien de servir, eren línies interurbanes amb un marcat caràcter centre-perifèria que relligaven Barcelona (com la ciutat central) amb els pobles del Pla i de la Regió (com espais perifèrics). Aquests dos mitjans de transport utilitzaven la tecnologia i l'energia pròpies de l'època. En l'espai més reduït, el del Pla, s'utilitzava la força animal. En l'àmbit més extens, el de la Regió, s'implantà el ferrocarril de vapor.

El caràcter interurbà i centralitzat dels recorreguts explica que des d'un bon començament fos una xarxa molt més extensa i complexa que cap altra de l'Estat espanyol i immediatament situada al darrera dels traçats de les comunicacions de les grans capitals europees (ALEMANY & MESTRES, 1986).

De carros estirats per cavalls⁴⁷ n'hi havia de molts tipus: les carrosses, els carros, les diligències, els òmnibus, els carabàs, les tartanes, les galeres, els cabriolés, els ordinaris, etc. D'aquests, cap a mitjan el segle XIX, els més especialitzats en el transport col·lectiu eren les diligències⁴⁸, les galeres i les tartanes⁴⁹. Les tartanes, i després els òmnibus, eren els vehicles que comunicaven els pobles del Pla⁵⁰.

⁴⁷ Caballé i Clos diu que el primer carruatge que entrà a la ciutat fou "1559, el virrey entró en la ciudad con un precioso carruaje" (CABALLÉ i CLOS, 1941 pàg-18). Carreres Candi, en canvi, dóna la data de 1556 (CARRERAS CANDI, 1916) (CABALLÉ i CLOS, 1941).

⁴⁸ El primer servei de diligències regulars es va crear el 30 de juny de 1818: el trajecte Barcelona-València i el preu eren 318 rals.

⁴⁹ Cada un d'aquests vehicles estava especialitzat en una dimensió de recorregut: les diligències, els vehicles més ràpids i més confortables però de capacitat reduïda eren els que feien els recorreguts més llargs, cap a la resta de l'estat; els òmnibus, els més usuals i amb més capacitat, unien Barcelona amb els pobles més importants de la província.

⁵⁰ A més d'aquests sistemes de transports, a la Barcelona de mitjan el segle XIX hi havia nombroses cases de lloguer de tota mena de cotxes, amb cavalleries i traginers.

El 1830 s'iniciaren els serveis públics de tartanes per comunicar els pobles més pròxims a Barcelona. L'ús de la tartana esdevingué molt popular, pels serveis interurbans més pròxims; al principi aquest servei tenien caràcter ocasional, sense cap regularitat en els horaris de sortida⁵¹. El 1840 funcionaven ja alguns serveis amb certa regularitat, però en molts casos mantenien encara el costum de retardar la sortida fins a tenir el carruatge ple⁵². Simultàniament (J. Gelabert data la seva aparició el 1843 (GELABERT, 1946) apareixien els òmnibus, de més capacitat i major comoditat, coneguts simplement com "òmnibus d'ús col·lectiu" i que a poc a poc substituïran les tartanes.

En una estadística publicada en 1852 es van comptabilitzar 7.685 carruatges, un centenar dels quals realitzaven serveis públics (BENET & MARTÍ, 1976)⁵³. Però no fou fins al 1860 que el servei de rodalia apareix com un servei públic reglamentat dins dels estàndards moderns: amb un recorregut, uns horaris⁵⁴, un preu fix que depèn del recorregut i oberts a qualsevol persona que el pogués pagar.

La primera companyia que va organitzar el seu servei seguint aquestes pautes de modernitat fou "La Central Barcelonesa", que inicia els recorreguts el 15 de desembre de 1859, amb destinació a Gràcia mitjançant el recent transformat passeig de Gràcia. Mesos més tard una altra companyia "La Catalana Graciense" va posar en funcionament el mateix recorregut amb uns vehicles més grans i còmodes. El 1861 ja hi ha comunicació amb la població d'Horta i viceversa.

El 1848 s'inaugurà el primer tram del ferrocarril a Espanya, que unia Mataró i Barcelona. Això suposa uns 30 km de línia amb un total de vuit parades al llarg del

⁵¹ En el *Diari de Barcelona* es podien llegir sovint anuncis com el publicat el 10-8-1845: "Del mesón del Vallès sale todos los lunes, miércoles y viernes la tartana de Pedro Baliarda de muy ligera construcción, para la Garriga, en esta temporada de baño para los dolientes en reumatismo, parálisis [...]" (DÍEZ I QUIJANO, 1987).

⁵² El 1857 tenim notícia d'un "cotxe d'Horta" de Jaume March i Francesc Oliva que sorprèn per les sortides: des d'Horta a les 7, a les 12 i a les 5 de la tarda; des de Barcelona a les 9 i a les 2. La sortida era cada dia, però no hi havia sortida de cotxes els dies de pluja i fang (DÍEZ I QUIJANO, 1987).

⁵³ "El Ancora", del 25 d'abril de 1852, núm. 846, pàg. 388, diu: "Els abusos d'intervencions reguladores de les autoritats. El ban del bon govern que feu reproduir l'Ajuntament de Barcelona el 12 de gener de 1855 conté entre altres normes, la prohibició de circular corrent dins la ciutat: 'ninguna persona podrá ir corriendo con caballo, coche ni otro carruaje, incluso las diligencias, por la ciudad, sus murallas, Baceroneta ni playa, bajo la pena de 20 rs, siendo de día y doblando siendo de noche y responsabilidad de daño que se ocasionen'" citat per (BENET & MARTÍ, 1976).

⁵⁴ En una guia de Barcelona de 1866, apareixen els serveis de rodalia molt ben reglamentats. Els carruatges d'Horta tenien la sortida cada mitja hora del mateix parador de l'antic portal Nou, amb curioses distincions consignades en les tarifes: "des del amanecer hasta 8 de la noche en invierno y hasta las 11 en verano". "Los carruajes deberan salir a la hora señalada o que les corresponda por turno, aunque sea con una sola persona, sin poder aumentar los precios fijados. Para evitar cuestiones se entenderá por lluvia constante un temporal o que dure des el amanecer hasta la noche".

seu recorregut⁵⁵. El primer any va transportar 675.828 passatgers (CABALLÉ i CLOS, 1930).

Ben aviat es van començar a construir altres línies i al cap de deu anys ja hi havia les de Granollers (1854), Martorell i Terrassa (1855) i Saragossa (1861), a més d'ampliar la de Mataró fins a Arenys. Al llarg dels trajectes, les diferents línies de ferrocarril també enllaçaven ciutats més properes a Barcelona, com Cornellà, l'Hospitalet, Sants, el Clot, Sant Andreu del Palomar i Badalona, estacions que enregistraven els majors moviments de passatgers i de mercaderies de les línies respectives. Aquesta xarxa interurbana es completa el 1863 amb la línia de Barcelona a Sarrià amb parades al centre de l'Eixample, a Gràcia i a Sant Gervasi (Mapa 6.6).

L'aparició del ferrocarril va revolucionar el concepte de transport tradicional, no tan sols per les innovacions tecnològiques que introduïa (rails, força de vapor) sinó també perquè era molt més ràpid, còmode i segur (ALEMANY & MESTRES, 1986). El ferrocarril facilitava doncs una primera xarxa interurbana de transports regular i ràpida, i amb una gran capacitat per carregar passatgers i mercaderies, cosa que fa que ciutats fins aleshores molt allunyades entrin a formar part de l'àrea d'influència de Barcelona.

Com hem vist, malgrat la seva desigualtat tecnològica que es traduïa en una velocitat, capacitat i comoditat ben diferents, la lògica de la implantació espacial va obeir a uns principis generals comuns, que foren equiparats pel seu caràcter interurbà i centralitzat. Tanmateix, i malgrat aquests trets comuns, els dos sistemes de transport, la xarxa d'òmnibus i de trens de vapor, no tenien la mateixa naturalesa. Si bé, en principi, cap dels dos té un caràcter urbà, el tren tampoc no es podia considerar un element suburbà. El concepte modern de "tren de rodalies" no es pot identificar amb els nous serveis de comunicacions⁵⁶ (OYÓN,

⁵⁵ Encara que l'esdeveniment fou molt important no cal deixar de dir que el mateix any França ja tenia 1.900 km de vies fèrries (VILAR, 1962a).

⁵⁶ El 1854 es va construir la línia de tren de Barcelona-Granollers, que després esdevindria la línia de Girona i França. Després de la parada de l'estació del Clot s'atura en la petita estació d'Horta "[...]la estación a la que acabamos de llegar y frente a la cual descansaremos dos minutos, está sola y aislada, y dista bastante ciertamente del pueblo que le da nombre. Es solo un centinela avanzado que se adelanta hasta el ferrocarril para indicar a los viajeros que media hora más allá encontrarán un pueblo pintoresco que agrupa a sus casas bajo la montaña de San Gerónimo" (BALAGUER, V., 1857) *Guía de Barcelona a Granollers*, Imprenta Nueva de Jaime Jépus y Ramón Villegas; citat per Díez i Quijano, 1987. Malgrat la possibilitat de fer servir aquest tren, la majoria de les persones continuaren utilitzant, en els seus desplaçaments Horta-Barcelona, les tartanes, més incòmodes i més insegures, però que estalviaven de caminar la mitja hora que separava l'estació del poble tot i que depenien d'un servei restringit: dues en cada sentit, diàriament. Després es va construir una altra estació, la de Sant Andreu, de la línia entre Manresa i Saragossa.

1992, pàg. 94). Aquest servei, malgrat que el tren fos més còmode i segur (i també més car), el van continuar realitzant les tartanes i els òmnibus i després els tramvies⁵⁷. Un comentari de l'època adverteix d'aquesta situació:

[...] el vulgo, durante mucho tiempo, guardo sus preferencias para la diligencia y la tartana. El empleo del ferrocarril para el transporte de viajeros, al principio inspirava muchos recelos" (CABALLÉ i CLOS, 1941).

Ara bé, cap dels dos mitjans de transport s'utilitzava de forma quotidiana ni per la classe benestant ni, evidentment, per la classe treballadora. Eren mitjans de transport que solucionaven trajectes del tot ocasionals per a aquells grups socials que podien pagar l'alt preu del bitllet, preu que en relació amb la setmanada d'un obrer del tèxtil representava, per als trajectes més curts, aquells del Pla (Horta, el Clot, Sants, etc.), al voltant del 2% del sou setmanal per cada desplaçament (aquesta relació pot variar segons la categoria de l'obrer i segons el mitjà de transport). Per als trajectes llargs, aquells de la Regió (Mataró, Molins de Rei, Granollers, Sabadell, etc.) utilitzant el ferrocarril podia representar més del 10%. Preus relatius, que per si mateixos, sense comptar el temps de trajecte ni l'extensa jornada laboral, els apartaven de qualsevol utilització de forma quotidiana i els feien totalment inassolibles per la classe treballadora (Taules 6.1.3, 6.1.4, 6.1.5 i 6.1.6).

Ara bé, aquests nous elements que s'incorporen a la ciutat malgrat no es puguin considerar serveis urbans sí que van influir en l'estructura física de Barcelona. Totes aquestes línies hi conflueixen ja que era el punt on s'havia d'ubicar l'estació terminal, ubicació que cercava estar tan al centre com fos possible, on hi hagués lliure grans extensions de terrenys i que no fossin massa cars. La ciutat, en la meitat del segle XIX, té una estructura física privilegiada perquè s'hi puguin trobar terrenys amb aquestes característiques.

Les cinc estacions (sis, si considerem també la de Vilanova, 1881) se situaran en l'anell buit que envolta el centre. Amb aquesta localització es valoraven les sortides tradicionals de la ciutat (Gràcia i el Portal del Mar) i el focus central, aleshores el Pla de Palau, on es localitzaren les estacions de Mataró i Granollers (OYÓN, 1992, pàg. 94). Les estacions es van convertir en uns punts d'atracció de la resta de mitjans de transports: les rutes dels òmnibus, i després dels tramvies, les connectaren amb el centre de la ciutat.

⁵⁷ Vegeu el subcapítol 6.2.

En resum, doncs, la primera implantació de línies de transport, amb uns estàndards de servei modern (recorregut i parades fixes, regularitat d'horaris, tarifes fixes amb relació al recorregut, admissió de tots els ciutadans que paguessin el bitllet) té lloc a la segona part del segle XIX. L'adopten dos mitjans de transport ben diferents, els òmnibus i el tren de vapor, que s'adapten, ambdós, a les exigències que els marca la disposició territorial de l'estructura productiva i els converteix en línies interurbanes centre-perifèria. Tanmateix, mentre l'un, el tren, tindrà un caràcter plenament interurbà, que no es modificarà fins al principi del segle XX; l'altre, els òmnibus, es poden considerar uns mitjans suburbans, que aviat es veuran reemplaçats per una nova tecnologia: els tramvies. Ni l'un ni l'altre, però, eren enginyers mecànics que poguessin utilitzar bona part dels ciutadans: ni el preu del bitllet, ni les condicions dels viatges, ni la llarga jornada laboral dels obrers permetien integrar-los en l'organització quotidiana de la població de l'època. Els serveis que oferien anaven dirigits als viatges esporàdics de la classe benestant.

6.1.3 RESUM

Barcelona, després de la derrota militar de 1714, du a terme tot un seguit de transformacions, tant qualitatives com quantitatives, que capgiraran la ciutat. Totes les esferes urbanes estaran immerses en aquesta dinàmica de transformació profunda que es produeix amb la implantació de les primeres manufactures tèxtils a mitjan el segle XVIII i que junt amb la supressió d'obstacles institucionals i la incorporació de la tecnologia del vapor assenten les bases per introduir el nou sistema de producció capitalista, que farà necessària la concentració dels mitjans de producció, de la mà d'obra i dels serveis.

Davant d'aquesta perspectiva, per raó de les innovacions en l'organització econòmico-social i de l'augment sostingut de població i el consegüent increment de densitat, la ciutat necessita ampliar-se i reestructurar-se. Tanmateix, Barcelona està reclosa dins un anell de muralles que fa que les transformacions morfològiques i funcionals de l'estructura urbana siguin peculiars.

Dos són els àmbits urbans on aquestes transformacions es fan més evidents: el centre i l'ampliació de les perifèries. El centre sofreix un procés de relocalització com a conseqüència de la construcció de la Ciutadella i de l'enderroc de bona part del barri de la Ribera. Si fins aleshores el centre de la ciutat estava localitzat

paral·lelament a la línia de la costa, a partir d'ara ho serà de forma perpendicular sobre un eix renovat: les Rambles. Però la relocalització no serà l'únic canvi de l'espai central, sinó que estarà acompanyat d'una important renovació de les activitats. A partir d'ara el centre no sols es definirà com una concentració del poder polític i econòmic sinó que passarà a ser el lloc del consum per excel·lència, consum ordenat i exclusiu, dirigit a la burgesia. La inclusió de la nova activitat farà que sigui necessària la renovació física del centre: es dissenyaran nous carrers (el carrer Ferran, els passatges del Crèdit i de Bacardí) i es construïran noves tipologies edificatòries en les quals pugui col·locar-se, en un espai privilegiat, el consum: les botigues amb grans aparadors, els cafès, els restaurants, etc.

L'ampliació de la superfície urbana, en no poder-se fer més enllà de la faixa de muralla, es farà a l'interior d'una manera atomitzada i puntual, però no per això menys eficaç. En aquest sentit s'ampliarà la zona construïda cap als espais encara no urbanitzats dins el recinte de muralla, sobretot el Raval i la Barceloneta. Alhora s'intensificarà l'ús de l'espai construït mitjançant un canvi en la tipologia dels habitatges. La casa artesana característica de les condicions de vida i de treball de l'edat mitjana dona pas, amb fragmentacions interiors i ampliacions en alçària i en profunditat, a la casa d'escaleta, integrada per pisos independents, als quals s'accedeix per una escala comuna; en cada un d'ells habita una unitat familiar que no té, necessàriament, res a veure amb la resta.

Aquest canvi d'habitatge cal entendre'l amb relació a la lògica que imposa un sistema capitalista de concentració d'activitats similars i de dispersió de funcions diferents sobre l'espai urbà. Alhora s'intensifica la fragmentació social amb la territorialització de les desigualtats econòmiques, de la qual cosa en deriva una ciutat on cada vegada les esferes urbanes estan més i més disgregades; no solament les esferes econòmiques (de producció i de reproducció) sinó també les socials i culturals. Però aquestes són complementàries i la ciutat ha de continuar sent una unitat funcional (tant de treball com de consum). Per això es construeixen espais de connexió que imposaran la reforma dels vells carrers.

A Barcelona s'inicia una primera i tímida rectificació dels antics carrers medievals, ja en el segle XVII. Els nous carrers del Raval, del segle XVIII, ja es formalitzen sota els criteris teòrics d'uniformitat, amplada, i formes rectilínies. I en el segle XIX es construeixen dos eixos viaris centrals, les Rambles i l'eix transversal (Ferran-Jaume I-Princesa) que esdevenen el preludi dels carrers paradigmàtics de la

ciutat industrial i burgesa: carrers on es fàcil circular (rèctes i uniformes) i on és còmode consumir (botigues amb aparadors, cafès i il·luminació nocturna).

Paral·lelament també s'inicien projectes externs a la ciutat. El més important i significatiu és el passeig de Gràcia. Però al principi no es concep com un espai connectiu sinó lúdic. La connectivitat no tenia raó de ser en un espai funcional no integrat com era aleshores el Pla de Barcelona. Però aquesta situació canvia ràpidament i amb el canvi es va reformulant el disseny d'aquest passeig ja que progressivament es destina més espai per a usos viaris.

En aquest moment també sorgeixen a la ciutat els primers mitjans de transport mecànic amb una organització de servei moderna: acceptació de tots els viatgers, itineraris i llocs de parada fixos, tarifa única i horaris regulars. Encara que són mitjans tecnològicament ben diferents, uns utilitzen la força animal (els carros i els òmnibus), uns altres utilitzen la tecnologia puntera del moment: la màquina de vapor (el tren); i que serveixen un territori d'escala ben diversa: aquell se situa en els pobles del Pla i aquest serveix el que esdevindrà la Regió de Barcelona. Ambdós configuren una xarxa radial interurbana des del centre (Barcelona) cap a la perifèria més o menys llunyana, alhora que inicien el canvi del temps connectiu en la mesura que incrementen la velocitat.

Però en aquest punt i en aquestes circumstàncies històriques la introducció dels mitjans de transport s'ha d'entendre com un antecedent del que esdevindrà més endavant, perquè la incorporació es fa de forma molt puntual: serviran per als desplaçaments esporàdics de les classes benestants. No es poden pas entendre aquests mitjans de transport com a serveis suburbans, ni tant sols per la burgesia, sinó com l'inici d'importants canvis posteriors que marcaran els models d'implantació territorial i d'ús de la ciutat.

En definitiva, doncs, aquests anys a Barcelona les polítiques que marquen i organitzen la mobilitat de les persones se centren en la remodelació del traçat viari encerclat dins de les muralles perquè a tots els ciutadans els sigui més fàcil de circular per tota la ciutat. Són polítiques més destinades a adequar els espais connectius que no pas a modificar els temps connectius: la velocitat, aleshores la d'anar a peu, ja era adequada per a l'organització i l'escala urbana. Calia, però, modificar els traçats perquè això fos possible i fàcil de fer.

6.2 L'AMPLIACIÓ DE LA SUPERFÍCIE URBANA I LA INTRODUCCIÓ DE MITJANS DE TRANSPORT MECÀNICS COM A NOUS ELEMENTS URBANS (1860-1900)

A mitjan el segle XIX, la dinàmica de la ciutat de Barcelona, amb l'adequació dels vells espais de la ciutat feudal-gremial a les necessitats de la indústria, com també l'increment constant de la població, fa insostenible la permanència de la faixa emmurallada i la fossilització del perímetre urbà envoltat d'una important extensió de terreny buit. Cal que la ciutat creixi, i el pacte entre l'esfera pública i la privada que en aquests anys s'enceta obliga que això es faci de forma ordenada. El pla que envolta la ciutat de Barcelona, i amb ell els pobles periurbans, s'incorporen a la ciutat i es dissenya un model urbà de creixement de la superfície urbanitzada. Aquest model el dissenyarà Ildefons Cerdà amb tres projectes consecutius (1855, 1859 i 1863), en els quals, a més de disposar d'una manera ordenada la xarxa viària i la disposició edificatòria, voldrà també implantar un mitjà de transport mecànic per solucionar la integració funcional de la superfície de la nova ciutat que, amb el projecte, s'haurà quintuplicat. El mitjà de transport preferit serà el més innovador, el més veloç i el de més capacitat de l'època: el ferrocarril.

Paral·lelament al disseny i a la implantació del nou pla d'urbanització, es va consolidant una manera alternativa, però eficaç, de creixement urbà. Serà el creixement, més o menys espontanis, dels pobles del Pla. Serà el creixement suburbà d'una primera perifèria, que té l'origen en la implantació d'activitats i població que, per manca d'espai, no podia localitzar-se a l'interior d'una Barcelona reclosa entre muralles.

Però aquest creixement es farà per parts i no suposarà de forma immediata una integració funcional de la ciutat, tant del mercat de treball com de l'espai de consum. Tanmateix, es comencen a percebre els primers indicis de la necessitat d'unificar la ciutat. Amb més o menys reticències, els pobles del Pla es van annexionant a Barcelona. Alhora, es consoliden els mitjans de transport mecànics com a elements que passen de considerar-se interurbans a percebre's com a urbans. Serà una consolidació lenta i selectiva, pel que fa a l'espai urbà i als grups urbans que hi tindran accés, que rebrà un fort impuls a partir de l'electrificació.

6.2.1 LA INCORPORACIÓ DEL PLA

El nou sistema que s'anava creant, basat en una nova estructura productiva on la indústria tenia un paper predominant i on la concentració, tant dels mitjans de producció com de la força de treball, era una característica cabdal per a l'organització de la producció, requeria un nou espai urbà. El reduït perímetre de la ciutat medieval, malgrat l'intens procés de densificació, havia quedat petit. Alhora, els processos de creixement suburbans que s'havien generat en els pobles del Pla es caracteritzaven per una manca de coordinació. Tot plegat amenaçava la consolidació i l'expansió de les noves estructures productives que cada vegada més, mitjançant les elits locals, reclamaven un espai més adequat a les seves necessitats. Aquest espai no sols havia de ser urbà, en el sentit que s'havia de caracteritzar per la concentració de les activitats tant productives com reproductives, sinó que havia de tenir unes dimensions adequades i sobretot havia de ser una unitat funcional.

És a partir d'aquí que cal analitzar el canvi d'escala urbana, tant pel que fa a l'espai com a l'estructura. Aquest canvi d'escala es manifesta en dues etapes: una d'ampliació, amb la incorporació del pla (precedit per l'enderrocament de les muralles) i després amb l'annexió dels nuclis urbans, i una altra d'organització "d'una sola ciutat", com un espai productiu i un mercat de treball únics i funcionalment integrats⁵⁸.

Pel que fa a l'organització de la mobilitat urbana, això significarà passar de les "alineacions de carrers" (actuació urbanística de la ciutat emmurallada) al concepte de "dissenyar tota una xarxa viària" i a la incorporació i consolidació d'uns mitjans de transport mecànics adaptats a la nova escala urbana, el tramvia, l'autobús i el ferrocarril.

6.2.1.1 La consolidació de les estructures productives: mecanització i diversificació

A partir del final del segle XIX l'economia catalana (especialment el sector industrial localitzat a Barcelona i als seus voltants) experimentà una clara tendència a la diversificació. Dos factors destaquen com a impulsors d'aquest

⁵⁸ Aquesta segona part s'explica en el subcapítol 6.3.

procés: el reforçament del proteccionisme, que permeté dedicar capitals i esforços a activitats econòmiques fins aleshores afectades per la competència exterior, especialment en el camp de la indústria mecànica i química, i la importància de les innovacions tecnològiques que marcaren a tot el món els anys del canvi de segle (SUDRIA, 1992).

També hi ha un canvi fonamental en l'estructura de les classes socials (TORRES CAPELL, 1987, pàg.125). El grup que fins aleshores havia estat hegemònic, l'oligarquia terratinent, va perdre el seu poder enfront de la burgesia industrial. També es produeix un canvi en l'estructura obrera, que es formalitza en el "Congrés de Sants", quan els sindicats obrers van decidir passar de l'organització basada en les diferents unitats productives a la dels sindicats únics de branques senceres de la producció.

6.2.1.2 Ampliar i organitzar la ciutat

Les transformacions estructurals que va experimentar Barcelona en els últims decennis del segle XIX i en els primers del XX, tant a escala econòmica, com social i política havia de reportar profunds canvis a la ciutat. Però no sols en la seva forma física sinó també i especialment en la manera d'entendre-la, de viure-la, de percebre-la, de moure-s'hi, de pensar-la i de planejar-la.

Les noves elits (la burgesia urbana industrial) requerien un ambient físic congruent a la nova manera d'entendre la producció i la reproducció del sistema. Calia engrandir la ciutat i alhora calia estructurar-la i organitzar-la perquè esdevingués una unitat funcional única, per tal d'assegurar un únic mercat de treball i una sòlida estructura productiva. Alhora la ciutat era el marc físic que representava els nous valors i les noves aspiracions de la burgesia i era necessari que el seu aspecte físic no sols ho demostrés sinó que ho exhibís.

A la segona meitat del segle XIX i en aquest punt de la transformació urbana es requeria un pacte entre els agents públics i els privats, que assenyalaria el pas (en paraules de Benevolo) de la ciutat liberal a la ciutat postliberal⁵⁹. A Barcelona es concretaria, entre uns agents públics situats a Madrid i uns agents privats representats pels industrials locals del tèxtil. Els primers volien una Barcelona-

⁵⁹ En el subcapítol 5.2 s'analitzen aquests dos conceptes.

fàbrica, els segons una Barcelona-capital. Com bé s'ha explicat anteriorment⁶⁰ s'imposen les tesis dels primers i Barcelona abandona⁶¹ la idea de construir una gran capital que imiti París o Milà i accepta l'eixamplament de la ciutat restringit a supòsits racionals d'higiene, d'accessibilitat i de mercat del sòl (SAGARRA, 1990).

La proposta es formalitza en la idea d'eixample, realitzada per Cerdà, que possibilita el creixement urbà i amplia el nou mercat del sòl, relligant la ciutat vella amb els pobles del Pla que han tingut un creixement suburbà espectacular.

6.2.2 LA URBANITZACIÓ DEL PLA (1860-1900)

Amb l'enderrocament de les muralles, Barcelona inicia un creixement de la seva superfície urbanitzada sobre el pla, propi de la ciutat del final del XIX. La formalització d'aquest engrandiment es fa seguint el model que dissenya Ildefons Cerdà basat en una malla ortogonal i isòtropa que relligui la ciutat central amb els pobles, ara ja molt engrandits, del Pla.

Paral·lelament s'introdueixen noves tècniques en els mitjans de transport i comencen a circular els primers tramvies urbans, primer encara arrossegats per cavalls, i després elèctrics.

6.2.2.1 La teoria urbanística aplicada al creixement de la ciutat: el model d'eixample d'Ildefons Cerdà

Per tot el que ja s'ha esmentat, el model de creixement urbà que adopta la ciutat de Barcelona a la segona meitat del XIX, és el d'eixample⁶²; model que dins el nou ordre socio-econòmic expressa directament els valors de la nova societat industrial. Els eixamples proposaven ordenar com a conjunt tota una àrea urbana, o tota la ciutat, com si es tractés de projectar la totalitat de la fàbrica urbana com un únic edifici. La ciutat es converteix, d'aquesta manera, en motor actiu i protagonista de la dinàmica econòmica, on per primera vegada s'hi relacionaven

⁶⁰ Vegeu el subapartat 6.1.1.3.

⁶¹ Abandona momentàniament perquè a l'inici del segle XX, la burgesia retorna a la idea de capitalitat (vegeu el subcapítol 6.3).

⁶² Com moltes altres ciutats de l'Europa meridional i d'Amèrica, que han experimentat un gran creixement industrial, quasi de forma autosostinguda, però que no eren capitals d'estat. Dins aquest context, a més de Barcelona hi ha Lió i Torí, per exemple (SOLÀ-MORALES, 1992).

de manera múltiple i oberta tant les infraestructures com l'edificació a la ciutat (SOLÀ-MORALES, 1992) alhora que es delimitava l'espai públic i el privat (SÒRIA i PUIG, 1974).

El nou model de ciutat accentua les necessitats generades per a l'ús industrial: especialment la necessitat d'una xarxa circulatòria eficaç i la necessitat de reduir les altes xifres de mortalitat, per tal de garantir una mà d'obra adequada. També hi és present la idea d'acabar amb els privilegis de les velles capes dirigents i de potenciar la burgesia industrial urbana, com la nova classe hegemònica, oferint simultàniament una gran quantitat de sòl urbanitzable, del qual es pot extreure una plus-vàlua considerable. El creixement urbà, a falta d'unes institucions financeres adequades, serà un dels recursos cabdals per mantenir el ràpid creixement industrial. El creixement de la ciutat no és simplement un resultat, sinó que també és un factor productor de la industrialització (SOLÀ-MORALES, 1992).

La formalització de l'Eixample, situat en el Pla de Barcelona, buit fins a mitjan el segle XIX per l'obligada fossilització del perímetre urbà medieval, es realitza seguint el pla urbanístic dissenyat per l'enginyer Ildefons Cerdà, que aprova el govern de Madrid⁶³.

Ildefons Cerdà havia començat a treballar en el disseny de l'eixamplament de la ciutat de Barcelona al començament de la dècada dels 50 del segle passat. El concepte de la nova ciutat va evolucionar progressivament de l'Avantprojecte d'eixample de Barcelona de 1855, "-Anteproyecto de ensanche de Barcelona"- al Projecte de 1859 - "Teoría de la construcción de las ciudades" i el "Proyecto de Reforma y Ensanche"- i, finalment, a la reelaboració feta el 1863 (Mapa 6.3). Tots aquests projectes, o cada una de les reformulacions del mateix projecte, giren a l'entorn de tres components: la teoria higienista, la de les facilitats de la circulació dins la ciutat (que serà l'aspecte analitzat aquí) i un eixamplament de la ciutat sense límits pre-establerts (SÒRIA i PUIG, 1974). En aquest sentit la casa i el carrer tenen un paper fonamental, com a elements físics constitutius (TARRAGÓ, 1994) que aniran canviant de forma al llarg de les diferents propostes.

La relació entre la casa, com a lloc dedicat a la residència, i el carrer, com a lloc de la viabilitat, es formalitza per mitjà una quadrícula, que molts han volgut veure com la forma geomètrica que transmetia més igualtat social, però que no era altra

⁶³ En l'apartat 6.1.3 es reflexiona sobre els diferents models que s'havien previst per edificar aquest nou espai urbà.

cosa que aquella forma que facilitava més la comunicació entre les diferents parts de la ciutat (CARRERAS, 1992), perquè en la ciutat industrial la comunicació (la mobilitat) era un element essencial que calia no sols facilitar sinó també potenciar.

Aquesta prioritat queda reflectida en el vocabulari que utilitza Cerdà, sobretot a partir del projecte de 1859, quan són les vies i els xamfrans els que determinen la forma urbana. El carrer s'ha convertit en via i la casa, agrupada en forma de mançanes, s'ha convertit en intervia. L'espai de connexió entre aquests dos elements urbans són les voreres, com a nexa d'unió entre la via i la intervia (MAGRINYÀ, 1994 c).

Els carrers (o vies) i les cases (o intervies) es van transformant al llarg de les diferents propostes. Cerdà no accepta la tipologia de casa de veïns com l'evolució de la casa artesana, i el 1855 proposa la casa burgesa i la casa obrera. En la proposta de 1859 aquesta tipologia d'habitatge és agrupada en illes quadriculades de 113 x 113 m, amb un total de 60 x 20 illes. El 1863 es densifiquen les illes, augmenta el nombre de blocs edificats en cada una d'elles i la profunditat d'edificació passa de 20-24 m a 25-28 m, alhora que hi ha unes unitats superiors anomenades superilles o illes-ferroviàries, per la seva relació amb la introducció del ferrocarril dins la ciutat⁶⁴.

Però per a la nostra anàlisi el més interessant és el concepte de via i la transformació que va anar sofrint al llarg de les tres propostes formulades. En l'avantprojecte de 1855 Cerdà, sota el criteri d'independència dels diferents mitjans de locomoció, proposa una secció de carrer de 35 m d'amplada que permet circular independentment als tres grups: els vianants, carregats o no; els cotxes i les cavalleries, carregats o no, i una doble via per al ferrocarril. La proposta pot semblar fora de lloc (sobretot si es pensa que gairebé una tercera part dels carrers del casc antic no tenien més de 3 m, l'amplada mitjana era de 4 m i les rambles no tenien més de 20 m) encara que és totalment funcional, perquè la condició de separació de mode de locomoció correspon finalment a unes condicions adequades a les densitats de mobilitat (MAGRINYÀ, 1994 c).

Però en el projecte no totes les vies tenen la mateixa importància, ja que no era factible que tots els carrers assumissin les mateixes formes de locomoció. Així, Cerdà proposa una jerarquització del traçat viari i classifica les vies en tres tipus

⁶⁴ Per aprofundir més en la tipologia d'habitatges proposada per Cerdà i la seva transformació vegeu el catàleg (MAGRINYÀ, 1994 a).

diferents: transcendental, urbana i particular. Les primeres vies havien de permetre la connexió amb qualsevol punt de la resta del món. Els carrers de viabilitat urbana formaven les vies estructuradores de la ciutat i les vies particulars quedaven destinades a l'accés a l'habitatge. Les transcendents, a Barcelona, estaven constituïdes pel Paral·lel, la Rambla-passeig de Gràcia-Gran de Gràcia, i la Meridiana. Aquesta gran V se centra en el port, motor del creixement històric de la ciutat, que el connecta amb el gran corredor del Vallès per mitjà de les dues valls fluvials del Besòs i el Llobregat. En aquesta proposta la xarxa ferroviària (malgrat que no coneixem la proposta sinó d'una manera aproximada) no és més que un reforç d'aquest traçat viari bàsic amb una línia de circumval·lació a la ciutat vella amb una estació general de passatgers a l'actual plaça de Catalunya. No és pas un disseny per a tota la ciutat.

Si el 1855 el reconeixement de la identitat dels diversos mitjans de locomoció havia portat Cerdà a configurar carrers de 35 m d'amplària, en el projecte de 1859, la proposta serà més restrictiva quant a l'amplària, ateses les raons d'economia i d'higiene: carrers de 20 m d'amplària, distribuïts en 14 m per als vianants (4 m per als vianants que van descarregats i 3 m per als que van carregats, a cada costat del carrer) i en 6 m de calçada al centre per als transports rodats. Les vies transcendents tindran 50 m.

En aquesta proposta la xarxa ferroviària té un tractament complet. El 1859 han aparegut noves iniciatives d'implantació ferroviària sobre Barcelona, que són recollides per Cerdà en una proposta ordenadora del conjunt que té la capacitat de satisfer totes les exigències que demana el que anomenava "la urbanització de la locomotora" la qual esdevindrà, cada cop més, un dels objectius centrals de la seva obra. De l'esquema bàsic de 1855 manté la bipolaritat a l'entorn del centre històric entre la plaça de Catalunya i el costat del port; als voltants d'una gran plaça terminal de les línies de Martorell a més de la del tren de Sarrià. Cerdà ubica una altra estació entorn del port i de la plaça de Sant Jaume.

En aquest projecte també són importants les connexions entre els diferents mitjans de transport i és per això que els punts de ruptura estan integrats dins la mateixa xarxa. La trama d'alineacions recull un sistema adreçat a la diligència o al ferrocarril de tracció animal. Sobre les línies de ferrocarril existents o les projectades, Cerdà estableix un seguit d'estacions i parades de carruatges que fan de punts de ruptura i que permeten la comunicació entre el ferrocarril i la diligència. Les estacions se situen connectades a les vies transcendents (les

antigues o les noves). Aquest és un sistema bàsicament dirigit a la diligència (vialitat ordinària) i connectat al ferrocarril (MAGRINYÀ, 1994 a).

En la proposta de 1863 el ferrocarril és l'element central, encara que també reforma l'espai viari, tant pel que fa al traçat com a la secció del carrer i del xamfrà. S'estableix una solució més equitativa en el repartiment de l'ocupació del carrer entre els diversos mitjans de locomoció: 10 m per als vianants i 10 m per al transport de càrrega i el rodat. I encara reparteix entre els vianants 5 m per als que van carregats i 5 m per als que treballen transportant mercaderies, distribuïts amb dues voreres a cada costat, subdividides en 2,5 m per als vianants sense càrrega i 2,5 m per als que porten càrrega.

Cerdà vol integrar el ferrocarril com un element urbà més dins la ciutat industrial que ell dissenya. Li cal doncs adaptar la ciutat (adaptar la quadrícula) a aquest nou element urbà que, en introduir-se el vapor en els mitjans de locomoció, pensava que havia de canviar radicalment el sistema de mobilitat urbana (Mapa 6.4).

L'objecte primordial de les reformes interiors és l'adaptació del teixit urbà a l'aparició del ferrocarril. Aquest és el pensament central de la Teoria General de la Urbanització, on generalitza l'estudi de l'adaptació dels teixits urbans a la successiva aparició de cada nova modalitat de locomoció (MAGRINYÀ, 1994 b).

Contemplando que día a día va generalizándose más y robusteciéndose el deseo de que la locomotora sea un instrumento de locomoción urbana al servicio del individuo, abrigamos la convicción íntima y profunda de que ese beneficioso instrumento, al cual hoy cerramos las puertas de nuestras urbes, ni más ni menos que las antiguas urbes cerraron las suyas a los carruajes, penetrarán por ellas y vendrán a acrecentar la suma del bienestar de los hombres urbanos (CERDÀ, 1868).

Això es plasma en el projecte d'eixample de Barcelona del 1863 de la manera que explica Tarragó (TARRAGÓ CID, 1994):

[...] amb la presència d'una extensa xarxa ferroviària disposada majoritàriament de forma paral·lela cada dos carrers al llarg del que seran els carrers d'Aragó, Mallorca i Rosselló. Aquestes alineacions paral·leles al mar que travessen 3/4 parts de l'Eixample, enfilen pel mig un rosari de macroilles quadrades compostes de 4 illes amb blocs en forma de L. Aquestes línies de tren que enfilen al mig de les macroilles quadrades havien d'anar per una rasa, un total

de 4 línies, dues de via morta al costat de les portes i dues de centrals de pas. Les laterals eren per a la càrrega i descàrrega dels molls dels magatzems o les fàbriques que ocupaven el soterrani, la planta baixa i possiblement també la primera planta [...]

La "urbanització de la locomotora", la "domesticació" del ferrocarril es du a terme per tal de poder integrar aquest al traçat viari de la ciutat i així incorporar-lo plenament a la vida urbana, sense traumes, en comptes de segregarlo a les portes de la ciutat, com ocorria aleshores.

Aquesta proposta significa un mode de projectar la ciutat sencera i es converteix, també, en un pla per ubicar magatzems, tallers i botigues, i per tant, generadors de la nova mobilitat (MAGRINYÀ, 1994 b), (creadors de la nova ciutat industrial i comercial). En aquestes "illes ferroviàries"⁶⁵ se superposa la residència a la indústria i es torna a recrear la unitat de residència i treball que des de la desintegració de la casa i la ciutat artesana s'havia perdut (TARRAGÓ, 1994).

Ara bé, també cal pensar que introduir un mitjà de transport eficaç (com aleshores es percebia el ferrocarril) era totalment necessari donada l'extensió de la nova ciutat. Els mitjans de transport existents es percebien com a poc operatius dins de la nova escala urbana: el pla de Barcelona. Aleshores el transport mecànic més modern era el ferrocarril, que tenia un únic problema: calia adaptar-lo a l'espai construït, la qual cosa és l'aposta de Cerdà. La idea no seria tant que el ferrocarril "captivés" Cerdà i d'això en sortís la idea d'adaptar-lo a la ciutat (SÒRIA PUIG, 1979), sinó que les dimensions de la ciutat que ell proposava necessitaven un mitjà de transport mecànic ràpid i aquesta necessitat és la que l'obligà a utilitzar i a introduir un element "captivador", com fou el ferrocarril.

Pel que feia a l'espai ja construït, el pla de l'Eixample no deixava de menysprear-lo (CARRERAS, 1992). Per un costat, empetitia la ciutat vella, que només tenia 220 ha, enfront d'un Eixample que es planifica per a una superfície de 1.500 ha; per l'altre, l'es- quarterava amb tres carrers (les vies A, B, C) (Mapa 6.7)⁶⁶, tots ells similars als dissenyats per a l'Eixample: 20 m d'amplada per a una trama viària on l'amplada mitjana era de 4 m. Cerdà feia una proposta per travessar de manera ràpida el centre: dues vies de nord a sud i una d'est a oest. Una d'aquestes, la via

⁶⁵ Així és com les anomenen en la "Mostra Cerdà" els diferents autors que conformen el catàleg.

⁶⁶ Baixeres es va inspirar amb el que havia proposat Cerdà.

A, serà la que quaranta anys després i a partir d'un projecte de Baixeras⁶⁷ (que reinterpreta el projecte Cerdà entre la dècada de 1870 i 1880) inspirarà l'obertura de la Via Laietana (MARTORELL PORTAS; FLORENSA FERRER & MARTORELL OTZET, 1970); la resta no s'arriben a construir mai.

Una altra de les propostes de Cerdà que també es volatilitzarà serà la implantació dels mitjans de comunicació (bàsicament del ferrocarril) a l'Eixample i la diferenciació de l'espai viari segons els distints tipus de trànsit. Magrinyà (MAGRINYÀ, 1994 b) argumenta el fracàs, per raons d'explotació, de les línies ferroviàries. Tot i això, si bé és cert que l'explotació és un element desfavorable, no se li pot atribuir a aquesta raó tota la responsabilitat del fracàs.

La proposta de Cerdà per la seva gran dosi d'innovació, no sols tècnica sinó d'organització de les relacions socio-econòmiques dins la ciutat, porta implícita, encara que relativa, la seva pròpia fallida.

Cerdà va dissenyar una ciutat amb una oferta de transport molt superior a la demanda, tant real com potencial, de l'època. Aleshores, i fins ben entrat el segle XX, l'estructura urbana i el funcionament de la ciutat no generaven una demanda suficient per poder justificar una xarxa tan completa i tan ben integrada en el territori urbà, en la ciutat. On calia anar?, per quina raó? Són qüestions les respostes de les quals haurien de justificar el projecte viari i ferroviari de l'Eixample barceloní.

La integració dels mitjans de transport a la ciutat i el disseny adoptat estaven excepcionalment ben resolts, però les resolucions tècniques no són suficients per implantar una xarxa de transport a la ciutat. Aquesta cal que sigui necessària, no sols per l'escala física de la ciutat, sinó també per una estructura socio-econòmica concreta.

Tanmateix, dins aquesta anàlisi caldrà aplicar aquell concepte que F. Indovina explica i utilitza tan bé (INDOVINA, 1990), pel qual tota transformació efectiva del territori té les seves arrels en iniciatives i decisions assumides en temps

⁶⁷ En la segona redacció, considerada per l'autor com a definitiva, recollia com a fonamental la idea de les tres vies de penetració i els enllaços amb l'Eixample que havia proposat Ildefons Cerdà, encara que incorporava certes modificacions, especialment, pel que feia a l'amplada. Els traçats de les vies A i C eren idèntics, en canvi la via B no era una perllongació del carrer Muntaner, sinó que baixava en línia recta de la plaça de la Universitat fins al Paral·lel. Per a més detalls vegeu (MARTORELL PORTAS; FLORENSA FERRER & MARTORELL OTZET, 1970).

precedents, que fins i tot poden ser molt allunyades respecte al moment en què aquests canvis es palesen sobre l'espai. Això significa que les modificacions de l'espai socialment organitzat mai no són instantànies i que cal recalcar la dinàmica dialèctica entre un passat raonat i un present construït dins un arc temporal, en ocasions, molt perllongat.

La proposta de Cerdà pel que fa al desplaçament i a la mobilitat urbana és certament massa avançada per al seu temps. Però posteriorment quan l'estructura social i econòmica ho requereixi s'adoptarà la mateixa idea de Cerdà encara que la tecnologia de la locomoció haurà canviat. Ja no serà el ferrocarril de vapor ni l'elèctric el mitjà de transport que farà possible la idea que Cerdà formalitzà sinó el motor de dos temps, és a dir el cotxe⁶⁸. No fou fins a l'arribada del cotxe que els esquemes de Cerdà van adquirir ple valor, anticipant-se a Le Corbusier amb la proposta de set vies del Pla Voisin⁶⁹ o els estudis de l'adaptació de les ciutats angleses al cotxe de Buchanan⁷⁰, propostes que relacionen la urbanització i la mobilitat⁷¹.

Cerdà organitza una mobilitat urbana, tant pel que fa al volum dels desplaçaments com a les característiques dels recorreguts i als usos que el justifiquen, que caracteritzarà la ciutat de mitjan el segle XX, és a dir cent anys després que ell la teoritzés. Aquest decalatge temporal imposa un canvi de tecnologia, però no invalida en cap cas (i aquí rau la seva importància), la seva pròpia teoria.

6.2.2.2 La dinàmica del creixement urbà de Barcelona del final del XIX

De totes maneres el creixement i la dinàmica de la Barcelona moderna del final del segle passat no es pot identificar només en el projecte d'Eixample ni en la seva realització. Ni es pot datar just a partir de l'enderrocament de les muralles, encara que aquest fet formalitza una fita important en el desenvolupament urbà, sinó que és tot un procés que, com ja s'ha dit, comença a l'interior de la ciutat emmurallada però també en els pobles del Pla. Per aquesta raó tot just després de la "reconquesta" del Pla per part de la ciutat, la formació de la Barcelona

⁶⁸ El 1951 l'arquitecte Nicolás M. Rubió i Tudurí edita un article anomenat "Sobre la circulación en el ensanche" on argumenta els criteris de circulació rodada que s'han d'aplicar a la malla Cerdà, talment com si aquesta malla hagués estat dissenyada per afrontar un trànsit rodat dins de la ciutat (RUBIÓ I TUDURÍ, 1951).

⁶⁹ Aquest pla està citat en el treball de (RAGON, 1985).

⁷⁰ Vegeu (BUCHANAN, 1964).

⁷¹ Al llarg del capítol 5 se'n fan referències explícites tant dels treballs de Le Corbusier com de Buchanan.

contemporània es realitza a partir de dues entitats urbanes que es juxtaposen a la ciutat antiga: l'Eixample i els nuclis perifèrics (BUSQUETS, 1992).

És en aquest sentit que l'engrandiment i la consegüent descentralització de la ciutat s'ha d'identificar amb dues lògiques de creixement: l'Eixample (la forma controlada d'un creixement que es dona contigu a la ciutat existent) i la suburbanització (el procés de formació de determinades àrees perifèriques de la ciutat directament induït des de la ciutat central). A Barcelona aquests models de creixement són quasi simultanis, encara que al final del XIX les taxes de creixement de la població dels pobles del pla eren molt més importants que les de l'Eixample (MONCLÚS & OYÓN, 1990)⁷².

Des d'abans de l'enderrocament de les muralles els pobles del pla havien acollit totes aquelles activitats i tota aquella població que no es podia localitzar a la ciutat central. A la segona meitat del XIX aquesta inèrcia s'accentua i els pobles de Sants, Les Corts, Sant Gervasi, Gràcia, Horta i Sant Andreu van passar de ser petits poblets a ser veritables ciutats o, si més no, nuclis de població importants, aleshores tots independents. D'aquesta manera, els nuclis suburbans passen de tenir 50.000 habitants el 1857 a tenir-ne 200.000 el 1900 (Mapa 6.2).

El creixement demogràfic i econòmic de Barcelona i els altres pobles del Pla havia d'incidir per força en l'organització política i fiscal d'aquests nuclis urbans i en el plantejament de les seves relacions mútues. En no coincidir la creixent integració econòmica i territorial amb la unificació dels respectius termes municipals es van originar molts conflictes. Els principals van ser la fiscalitat i la realització de l'Eixample que aleshores era una obra "plurimunicipal" (TORRES CAPELL, 1987). El 20 d'abril de 1897, contra l'opinió dels pobles del Pla es decretà l'annexió, utilitzant la "Llei municipal" que permetia a tots els municipis de més de 100.000 h. eixamplar el seu terme municipal 6 km: s'agregaren Gràcia, Sant Gervasi, Sants, Les Corts, Sant Martí i Sant Andreu; eximint-se'n Horta i Sarrià; Horta s'uní el 1904 i Sarrià el 1927.

Cal subratllar, però, que no tots ells tenien la mateixa funció dins del Pla. Destaquen pel seu component industrial: Sant Martí (petites fàbriques de tot tipus: tèxtils, metal·lúrgia, alimentació); Sants (l'Espanya Industrial i la fàbrica Güell); les

⁷² En el subcapítol 5.1 se'n fa una referència general.

Corts (Can Batlló), Gràcia (petits tallers i algun vapor). Sarrià, Horta i Sant Andreu, en canvi, tenen un clar perfil agrícola i d'estiueig (BUSQUETS, 1992).

L'Eixample va assolir una plena i duradora vigència legal a partir del 1860, encara que aquesta aprovació només es referia al fet que les noves construccions obeïrien les alineacions i els rasants, però per a la resta seguien vigents les ordenances anteriors. La implantació del projecte de Cerdà va ser dura, llarga i difícil, i cinquanta anys més tard la imatge de Barcelona diferia considerablement del projecte original.

L'Eixample va ser una obra dissenyada de forma global i unitària i en canvi es formalitzà de manera fragmentària i privada per mitjà de les societats immobiliàries anomenades "societats d'eixample" o "societats immobiliàries" formades per la nova classe mercantil barcelonina, que organitzaven i cobrien la totalitat del procés des de la compra del sòl agrícola fins a l'edificació de la residència. Tot això fa aigües al final de la dècada dels 60, quan han tingut temps de posar en joc 30 ha (la setena part de la ciutat antiga). Després actuaran les "juntres d'eixample", però d'una forma més atomitzada i se separaran els operadors dels diferents parts del procés: la compra del sòl, la construcció, la urbanització (BUSQUETS, 1992).

Sovint la divergència entre la proposta i la realització s'ha atribuït a causes alienes al projecte (com l'escassetat de recursos públics, la poca perspectiva de futur de les elits barcelonines, l'avidesa desenfrenada dels propietaris del sòl, etc.) encara que també es pot atribuir a les febleses del mateix projecte. Aquestes febleses no deriven de les debilitats del projecte per manca de previsió o de visió de futur sinó perquè Cerdà va integrar les tensions històriques entre aspiracions i possibilitats (GRAU, 1990), encara que també cal remarcar que el projecte de l'Eixample era un model de ciutat inserit dins el model polític del republicanisme federal i que fou derrotat amb la restauració de 1874. A partir d'aquest moment els projectes d'eixamplament, que estaven molt relacionats amb els plantejaments polítics federalistes, deixaren de tenir el significat igualitari, transformador del conjunt social que tenien inicialment (ROCA, 1983).

De totes maneres la ciutat anava millorant i l'Eixample s'anava consolidant. El 1888 en aquest nou espai de la ciutat hi havia més de 8.000 cases ja construïdes.

La construcció del parc en el solar que havia deixat la Ciutadella enderrocada⁷³ culminava un bon ajustament entre el casc antic i l'Eixample. La construcció de les rondes definia un anell de circumval·lació. Això i la urbanització de la plaça de Catalunya completaven aquesta actuació.

Paral·lelament hi havia un desplaçament, lent però inexorable, del centre burgès de la ciutat, tant residencial com de relacions, Rambla amunt. Sobre la trama de Cerdà s'anirà imposant des dels primers moments, un "contingut" diferenciat i jerarquitzat que afavorirà el sector pròxim al passeig de Gràcia i que dibuixarà les línies de desplaçament del centre residencial burgès (GUÀRDIA BASSOLS & GARCÍA ESPUCHE, 1992). La homogeneïtat, la igualtat social, que sovint s'han atribuït al projecte Cerdà, comencen a diluir-se, doncs, ben aviat.

Dins aquesta dinàmica general de consolidació de la ciutat burgesa hi ha un fet que sovint s'ha presentat com una fita o si més no com un repte que s'imposa a la ciutat i que hi provoca una sèrie de transformacions i de canvis: es tracta de l'Exposició Universal de 1888. Aquesta exposició tingué una repercussió ambigua fruit d'una indefinida catalogació entre la idea del gran impacte de les grans exposicions i el realisme de les exposicions menors amb un caràcter estrictament urbà (HEREU i PAYET, 1988).

Malgrat les crítiques, l'Exposició va ser un element important en la transformació del paisatge barceloní, tant en el vessant cultural, amb el modernisme, com en l'urbanístic, amb la recuperació i consolidació per a la ciutat de dos espais que fins aleshores eren servituds militars: el projecte de l'Eixample sobre el pla i l'enderroc de la Ciutadella. S'hi ha d'afegir l'establiment d'un nou centre urbà a la plaça de Catalunya i al passeig de Gràcia; tot i això cal matisar aquest paper transformador que sovint se li ha atribuït a l'Exposició contextualitzant-la dins uns processos de transformacions generals; el que sí és cert és que donà lloc a una sèrie de millores urbanes puntuals: la rambla de Catalunya (a partir del cobriment de la riera de la Malla); la plaça de Catalunya es condiciona amb la supressió de l'estació de Martorelles; es continua el passeig de Sant Joan; el front del port es defineix fins a Montjuïc; s'inicia el Paral·lel; es fan obres a les vies d'accés a la ciutat, i la Gran Via es perllonga. Totes aquestes són transformacions i millores que van lligades al mateix concepte d'espai públic. Aquest ja no és considerat

⁷³ La demolició de la Ciutadella és un element important. Es dissenyen per al nou espai: un parc urbà, una àrea residencial (que no s'acaba de construir) i un mercat a l'engròs (el Born), obra de l'arquitecte Fontserè (BUSQUETS, 1992).

només com un espai representatiu sinó com un lloc funcional i confortable, i per tant es millora el paviment i l'enllumenat públic, entre altres coses.

6.2.3 ELS MITJANS DE TRANSPORT MECÀNICS: ELS NOUS ELEMENTS URBANS

El tramvia⁷⁴ sorgeix a la ciutat en la dècada dels 70 del segle XIX. Concretament el 27 de juny de 1872⁷⁵ es va inaugurar la primera línia de tramvia de Barcelona. Aquest nou mitjà de transport apareix a la ciutat quan tots els pobles que envolten Barcelona, tant en la primera corona com en la segona, estan connectats amb la ciutat central mitjançant el ferrocarril i per tant quan la primera xarxa de comunicacions interurbana estava ja creada⁷⁶. Si bé els tramvies no suposaven cap innovació tecnològica respecte als ferrocarrils, sí que podien reomplir els intersticis que les línies de tren havien deixat, tenien l'avantatge de poder-se situar sobre una infraestructura ja construïda (el tramat viari), i podien aturar-se amb més freqüència i més a prop dels llocs habitats (MARCARINI, 1979).

La introducció d'aquest mitjà de transport mecànic a Barcelona i la seva adequació a l'estructura urbana de la ciutat passa per dues grans etapes. Una primera que s'identificaria amb la constitució, l'expansió i la consolidació de la xarxa (1873-1904) i una segona que es caracteritzaria per l'ampliació, tant de la xarxa com dels usos, i per la introducció a la ciutat d'altres sistemes de transport, com són el metro i els autobusos (1904-1930).

La primera etapa⁷⁷ està constituïda per dos grans períodes: el primer s'identifica amb la primera extensió de la xarxa, amb la tracció animal i amb l'ús del vapor com a font d'energia (1873/1888) i el segon, en què hi ha la consolidació empresarial i la fixació dels recorreguts amb la introducció de l'electricitat (1888/1904) (Mapa 6.5).

Com expliquen Alemany i Mestres (ALEMANY & MESTRES, 1986) les primeres línies de tramvies van ser construïdes entre 1870-1873 per la companyia anglesa

⁷⁴ Al principi també anomenat el "camí del carril pla", perquè no sobrepassava la rasant del camí per tal de no destorbar la circulació d'altres vehicles. El mot compost "tram-via" no designava en principi el vehicle mòbil, el cotxe, sinó la instal·lació fixa, la mateixa via. El reglament del 1871 el considerava un ferrocarril urbà "reglamento para el servicio del ferro-carril urbano" (DÍEZ i QUIJANO, 1987).

⁷⁵ Els primers projectes que es coneixen per a Barcelona daten del 1864.

⁷⁶ Això s'explica en l'apartat 6.4.

⁷⁷ La segona es tracta en el subapartat 6.2.3.2.

"Barcelona Tramways Company limited". El trajecte de la primera línia començava prop de les Drassanes, seguia Rambla amunt fins a la plaça de Catalunya i enfilava el passeig de Gràcia i el carrer Gran fins als Josepets, on tenia la terminal; la línia passava pels carrers més transitats i unia Barcelona i Gràcia, les dues ciutats més importants del Pla. De seguida se'n va construir una variant entre les Drassanes i la Barceloneta, amb parada al Pla de Palau, amb la qual cosa s'aconseguí una línia marítima usada tant per passatgers com per a les mercaderies. Un any després la mateixa companyia es va fer seva la concessió de la línia del Poble Nou al Pla de Palau, de manera que va dominar dos eixos essencials de la xarxa de transports barcelonins: la plaça de Catalunya i el Pla de Palau.

Paral·lelament es va construir la línia de Barcelona a Sants, que havia d'ésser completada amb una altra línia de Barcelona a Sant Andreu del Palomar, però la companyia hi va renunciar en veure els problemes que tenia amb la primera línia, sobretot en passar pels carrers sinuosos i estrets del Carme i l'Hospital.

L'èxit d'aquestes primeres línies va animar els capitals i va provocar una autèntica guerra per aconseguir noves concessions. Entre 1877-1881 es construïren cinc noves línies i diversos ramals que sumaven, en total, prop de 25 km. Tot plegat, al final de la dècada (coincidint amb l'Exposició Universal de 1888) arribarà a 50 km de xarxa i més de 70 de vies, en un total de 9 línies (Mapa 6.5) (Taula 6.2.1).

El traçat de les línies de tramvia fou determinat per la disposició dels pobles del Pla (Mapa 6.2), que aleshores ja tenien unes dimensions considerables. Eren, doncs, recorreguts interurbans de caràcter radial que seguien la lògica d'expansió urbana radioconcèntrica i que unien el centre amb els diferents pobles perifèrics (com ja ho havien fet les primeres línies d'òmnibus), sense ignorar les possibilitats de les àrees intermèdies (com s'ha assenyalat abans, aquesta era una de les característiques del mateix mitjà de transport). Dins la lògica empresarial es tractava d'unir aquells punts que tinguessin més demanda potencial (OYÓN, 1992). De les nou línies construïdes, set tenien un caràcter radial i interurbà i només la de circumval·lació, que circulava pel perímetre de Ciutat Vella, era de caràcter estrictament urbà⁷⁸. Cal també subratllar que aquestes línies radiocèntriques no connectaven, amb la mateixa intensitat, tots els nuclis urbans perifèrics amb la ciutat central sinó que hi havia perifèries més privilegiades, a partir d'una

⁷⁸ Hi havia una línia industrial dels "Almacenes Generales de Depósito".

distribució desigual de les línies. Així, el sector central (aquell que coincidia amb el nou centre burgès de la ciutat) i els nous "barris alts" (situats al nord-oest) tenien més bon servei en "relació amb la longitud de via i la superfície urbana servida" (OYÓN, 1992).

Totes aquestes línies utilitzaven la tracció animal, encara que, posteriorment, per cobrir trajectes llargs, recorreguts difícils i poc densos algunes d'elles van adoptar la força del vapor: el tramvia de Sant Andreu del Palomar (1880), de Sarrià (1881), el d'Horta (1883) i de Badalona (1884). Com que la xarxa era, bàsicament, de transport tramviari interurbana a Barcelona (la llargària i les dificultats dels recorreguts van imposar aquesta font energètica) aquesta ciutat va arribar a ser una de les ciutats del continent on aquest tipus de tracció tingué més rellevància. Tanmateix, en el centre de la ciutat l'ús del vapor estava restringit, tant per raons higièniques (els carrers eren molt estrets i el vapor era una font de contaminació atmosfèrica important) com perquè l'Ajuntament el percebia com un mitjà de transport en què l'Estat, fent valer el seu dret d'aprovar les concessions en què intervenia aquest tipus de transport, s'introduïa dins de la política local (DÍEZ i QUIJANO, 1987).

Malgrat aquesta pugna per les competències en la regulació del transport, l'Ajuntament, basant-se en l'instrumental legislatiu profundament liberal de l'època, a més d'atorgar llargues concessions a les companyies privades, poc més podia fer per controlar i regular aquest servei públic. Aleshores l'esfera pública es trobava en una posició de debilitat enfront dels interessos de les companyies privades, alhora que no hi havia un concepte precís d'allò que havia de ser un servei públic, i es creia que el profit de l'empresa podia anar lligat amb els interessos de la ciutat; tot plegat molt usual en aquella època (BALZAROTTI BARBIERI, 1979).

En pocs anys s'havia construït una xarxa de tramvies que cobria amb escreix les possibilitats de la demanda de transports de l'àrea de Barcelona. A més, quasi cada una d'aquestes línies va ser construïda i explotada per diferents companyies privades, gestionades com qualsevol altre negoci de serveis. Aquesta atomització empresarial junt amb problemes de capitalització, de gestió i fins i tot de sobreoferta van generar les primeres fallides econòmiques de les companyies més petites que, després de l'Exposició de 1888, portaran a la unificació i fusió empresarial.

En l'època de la "tracció de sang" els tramvies van coexistir amb els riperts i els òmnibus (de fet la gran diferència era la necessitat de vies per part dels primers). Fins als anys 80 l'oferta dels dos mitjans de transport va ser més o menys equilibrada i les tarifes, més econòmiques en els segons, permetien l'estabilitat. Després el servei d'aquests mitjans de transport quedà reduït al centre de la ciutat i a partir de l'electrificació van ser residuals fins que van desaparèixer (OYÓN, 1992, pàg.111).

L'any de l'Exposició Universal, el 1888, assenyalava la fi d'aquest primer, encara precari i incert període dels tramvies, dut a terme per petites societats (de capital belga, anglès o català), que es caracteritzà pel ràpid establiment d'una xarxa interurbana de comunicacions que enllaçà, amb vapor o amb tracció animal, tots els nuclis del Pla amb Barcelona i que influí notablement en la suburbanització i en l'edificació lenta però constant de la zona central de l'Eixample (ALEMANY & MESTRES, 1986).

El període de consolidació s'inicia al començament de l'última dècada del segle passat. Aquesta etapa, que finalitzarà el 1904 (Mapa 6.5), no s'identificarà per una extensió de les línies sinó per la recerca i consolidació d'una major cohesió interna de les societats, encara que hi va haver petites extensions de línies, sobretot protagonitzades per la societat anglesa "Tramways Company Limited", que en va posar en funcionament dues de noves; entre elles el Tramvia Blau que recorria (i que encara recorre) l'avinguda del Tibidabo.

La incorporació d'una font energètica nova, l'electricitat, va donar lloc a la necessitat d'agrupar les societats en empreses més grans per afrontar el repte tecnològic que significava. Així doncs cal identificar com a dinàmiques paral·leles i alhora complementàries la incorporació de noves tecnologies i un procés important de fusió d'empreses.

Als volts de 1904 ja s'havien electrificat⁷⁹ bona part dels trams i les línies formaven part d'una autèntica i perfecta xarxa estructurada i cohesionada amb si mateixa⁸⁰ (Mapa 6.5).

⁷⁹ [...] pasó el tranvía ante mí a velocidad que estimé vertiginosa, comparada mentalmente con la que podían imprimir a los carruajes de cansinas mulas [...] aquello sí que era el progreso [...] (CABALLÉ i CLOS, 1941, pàg. 109).

⁸⁰ Als darrers anys del segle passat van aparèixer propostes de noves línies que no es limitaven a una línia i diversos enllaços sinó que eren esborranys de veritables xarxes. Les dues més importants són les que proposen "Sociedad Anónima de los Ferrocarriles Económicos del Bajo Llobregat", societat fundada el 1882. Aquesta companyia preveia, a partir de la línia Corts-Paral·lel i per tant amb enllaços a la plaça de Tetuan, a

L'Ajuntament de Barcelona, que havia adquirit un cert protagonisme en el creixement i l'estructuració de la xarxa, decideix per on han de passar les línies, i les companyies, privades i amb capital majoritàriament estranger, són les encarregades de construir i explotar la xarxa. Aquesta interferència del poder públic sobre un negoci privat indica que el transport ha passat a considerar-se un "servei públic", que tard o d'hora, l'Ajuntament sap que haurà de gestionar. És en aquest sentit que vetlla per la unitat del servei i procura corregir les tendències divergents de les companyies privades, per exemple, unificant l'ample de via (que oscil·la entre 1 m i 1,44 m) i afavorint la fusió de companyies.

Al final del període sols queden tres grans companyies, i cada una d'elles domina un sector de la ciutat:

1. "The Barcelona Tramways Company Limited y la Sociedad Barcelona Ensanche y Gracia", de capital anglès, era la més poderosa i servia el sector central, amb estacions a la plaça de Catalunya i al Pla de Palau.
2. "La Compañía General de Tranvías" i la societat de "Tranvía de Barcelona" fundada amb capital català i després adquirida per capital alemany, domina la zona de ponent, Sants, les Corts, Sant Gervasi i Sarrià, i tenia parada a la Universitat.
3. "La Sociedad de Tranvías de San Andrés y Extensiones" ofería els seus serveis a la zona de llevant que comprèn els territoris de Sant Martí de Provençals, Sant Andreu i Horta i tenia les estacions al passeig de Sant Joan i a la plaça Urquinaona en el centre de la ciutat.

El volum d'usuaris dels tramvies entre 1883 i 1900 va ser bastant desigual. En el primer període (1883-97) el trànsit es va duplicar i el nombre de viatges anuals per càpita passarà de 44 el 1887 a 60 el 1894, augment que va coincidir amb una rebaixa relativa dels preus (Taula 6.2.2). Però aquesta demanda de transport és selectiva en una zona de la ciutat: el punt de partida de l'Eixample de Barcelona (que s'està convertint en el centre burgès, que es desplaça des de les Rambles fins al passeig de Gràcia) i un extrem difós en els diferents pobles-barris sobretot

la plaça d'Espanya i a les Draçanes, construir una xarxa de tramvies que connectessin el centre de Barcelona amb els nuclis de Sants, l'Hospitalet, Cornellà, Sant Boi i Molins de Rei. El 1896, i quasi correlativament, es presentaren dos projectes més: Alfred Parrish presenta a l'Ajuntament una "red de ferrocarriles-tranvías eléctricos de Barcelona y pueblos comarcanos" composta per 10 línies, James Morris Campbell --director gerent de la "Barcelona Tramways"-- la rèplica amb una xarxa de "Ferrocarriles y tranvías eléctricos de vía estrecha, para pasajeros y mercancías y unión entre Barcelona y pueblos comarcanos", composta de cinc línies. Tots dos projectes eren molt semblants i cercaven un mateix objectiu: completar la xarxa interurbana a partir de la consolidació d'un ampli centre que s'havia de situar a l'Eixample i dur a terme decididament l'electrificació de les línies.

al sector nord-oest: Sarrià, Sant Gervasi i també Horta, on hi ha una dotació de servei més alta. En canvi, en les zones obreres de l'est i de l'oest els tramvies tenen un paper poc rellevant (MONCLÚS & OYÓN, 1990).

Tant el disseny dels recorreguts com el preu dels bitllets i l'ús del transport, pel que fa a les hores, als dies i als mesos de màxima demanda, indiquen que no era pas un transport col·lectiu a l'abast de tots els ciutadans ni cobria altres exigències de desplaçament derivades de les característiques comercials, residencials populars, artesanals o industrials que s'anaven conformant en la nova ciutat (BALZAROTTI BARBIERI, 1979). El creixement d'aquestes activitats productives era autocentrat al voltant de fàbriques i tallers, amb escassos contactes amb el centre de la ciutat d'aquells que no tenien un nivell d'ingressos alt (OYÓN, 1992, pàg.111).

En aquest segon període, doncs, el tramvia ha passat a ser elèctric, un canvi que a la llarga abaratirà el servei i iniciarà un canvi d'ús. La gestió s'ha concentrat en tres societats, totes elles de capital estranger, que ja no controlen només una o unes línies sinó una part de la xarxa⁸¹. Amb això els tramvies perdran el seu caràcter interurbà i esdevindran elements urbans.

En aquesta etapa el tren ja fa més de vint anys que ha arribat a la ciutat, però ho ha fet de forma totalment desintegrada: cada línia (que aleshores també volia dir cada empresa) havia construït la seva pròpia estació terminal sense cap intenció d'establir una xarxa de ferrocarril integrada⁸². Aquesta situació motiva que, quan en l'últim terç del segle XIX es produeixi la fusió de les companyies, sorgeixi un conflicte d'enllaços que quedà resolt el 1882 amb un traçat, al llarg del que ara és el carrer d'Aragó, en rasa en el sector central de l'Eixample, per tal de no destorbar els enllaços i les relacions que s'havien generat al llarg de l'eix nord-sud passeig Gràcia-Rambles, i per a la resta, amb un traçat a nivell, accentuant l'efecte barrera que les vies produïen en relació, sobretot, amb el sector de llevant de la ciutat (LÓPEZ GARCÍA), (PALOU i SARROCA, 1981). Finalment el 1900 l'enllaç de la línia de Vilanova amb les terminals de la nova TBF pel port acabaran de consolidar una nova "muralla ferroviària" que torna a encerclar la ciutat (OYÓN, 1992).

⁸¹ Xarxa és un nou concepte incorporat al servei de transports de Barcelona, que s'identificarà amb unes línies integrades i cohesionades en si mateixes.

⁸² Això també va passar a la resta de ciutats europees. Tenim el clar exemple de París. Precisament a la capital francesa una de les raons per a la construcció de la xarxa de metro va ser la connexió de les diferents estacions terminals que estaven localitzades als voltants de París.

6.2.4 RESUM

La dècada dels seixanta del segle XIX s'enceta amb la legalització de la construcció de l'Eixample. Feia sis anys que s'havien començat a enderrocar les muralles i ja s'havia iniciat el procés per annexionar els pobles del Pla al terme municipal de Barcelona.

Paral·lelament s'experimenta una consolidació de les estructures productives mitjançant la mecanització i la diversificació de la indústria, acompanyades per un creixement sostingut de la població alimentat per l'arribada d'immigrants de la resta de l'Estat.

L'opció que s'havia triat per urbanitzar el Pla, després d'alguns anys d'estira-i-arronses entre Madrid i Barcelona, és la que havia proposat Ildefons Cerdà. Era un model que es basava en una malla ortogonal que relacionava de manera múltiple i oberta les infraestructures i l'edificació i accentuava les necessitats generades per l'ús industrial del territori urbà: una circul·lació eficaç, uns nivells d'higiene acceptables i un eixamplament de la ciutat sense límits.

El disseny de la proposta es va gestar per mitjà de tres projectes consecutius (1855, 1859 i 1863). Les dues unitats bàsiques de composició del sistema eren la casa i el carrer, com a lloc de residència i de viabilitat, respectivament. La viabilitat cada vegada esdevé un aspecte més fonamental en el projecte. Tant és així que, en la nomenclatura del mateix Cerdà, els carrers esdevenen vies, les cases (agrupades en illes amb xamfrans) passen a ser espais d'intervies i el nexa d'unió entre elles són les voreres.

Però l'aspecte més interessant dins aquest context són les transformacions que al llarg de les tres propostes sofreixen els carrers o les vies. En el primer projecte els carrers tenien una amplada de 35 m, cosa que permet la circulació independent dels vianants, els cotxes de cavalls i el ferrocarril. La xarxa viària estava configurada per tres nivells jeràrquics de vies segons el territori que havia de comunicar. En la segona proposta els carrers són més estrets: de 20 m d'amplària. Però el més interessant en la proposta de 1859 és el tractament que dóna al tren. Aquest passa a ser un element urbà, perquè es pot integrar perfectament a la xarxa viària que l'enginyer proposa. En l'última proposta (1863) el

ferrocarril és un element urbà central i la distribució de l'espai viari s'ha repartit de manera equitativa.

La dimensió i el caràcter il·limitat que la ciutat té en la proposta de Cerdà requereix un mitjà de transport eficaç perquè si no la ciutat hagués esdevingut un espai fragmentat i per tant ineficaç per la lògica de sistema socio-econòmic. Per aquesta raó Cerdà introdueix (de forma progressiva amb les tres propostes) el mitjà de transport més eficaç d'aquell moment, el ferrocarril. En la proposta final l'espai viari constitueix el suport físic a un sistema de transport ràpid. La idea no era, només, que el ferrocarril captivés Cerdà sinó, sobretot, que les dimensions urbanes que ell proposava requerien la utilització d'un element "captivador" com era aleshores el ferrocarril.

Al llarg dels últims quaranta anys del segle XIX, la ciutat de Barcelona es va engrandint i segueix les directrius d'aquesta proposta encara que de forma fragmentada i exclusivament privada. La construcció de l'Eixample es va deixar en mans dels agents privats, els quals van anar edificant cases, de forma més o menys aïllada, seguint la formalitat ortogonal. De la resta de la proposta de Cerdà no es va dur a terme res. Pel que fa a la implantació real del projecte aquest fet s'ha imputat a causes alienes al mateix projecte, com l'històric joc de forces entre els diferents fragments de la burgesia o la idea que el model polític (el republicanisme federal) que permeté la gestió dels projectes s'esgotà abans que es consolidés el projecte o bé la mateixa explotació de les línies ferroviàries que impossibilitaren la seva implantació.

De totes maneres, i sense voler contradir les causes esmentades, caldria afegir-hi una altra raó que prové de l'observació del "fracàs" dins una perspectiva històrica més àmplia. Realment el projecte de connexió de Cerdà fracassà?, o el que fracassà va ser la implantació d'un tipus de mitjà de transport, com era el ferrocarril? Si per contestar aquestes qüestions es parteix d'una perspectiva actual o si més no allunyada del moment històric en què s'implanta el projecte, es pot dir, sense cap mena de dubte, que el projecte de connexió que Cerdà proposà ha tingut un èxit per tots valorat. Qui no reconeix que gràcies a la quadrícula i a la dimensió dels carrers de l'Eixample, Barcelona gaudeix d'uns nivells de circulació força fluïts amb relació al volum de cotxes que hi circula? Des d'aquesta perspectiva la proposta de connexió de Cerdà es pot considerar tot un èxit.

Per què, doncs, parlem de fracàs quan s'analitza la implantació del projecte original? La qualificació negativa prové de dues variables que s'introdueixen en l'anàlisi. La primera és una qüestió temporal: a partir de quin moment es pensa que el projecte deixa de ser reeixit; trenta, quaranta, cinquanta anys? Potser és un arc temporal massa limitat per analitzar una proposta territorial de la dimensió (de 220 ha es passava a 1.500 ha) i del nivell innovador del projecte. Cada construcció territorial té el seu *tempo* constructiu i d'implantació social, que en bona part del casos depassa la dimensió humana. Cal doncs, establir les anàlisis que tinguin aquesta dimensió espacial a partir del seu propi ritme i la seva pròpia dinàmica, ja que si no estem abocats a resultats del tot equivocats.

La segona variable és aquella que fa referència al mitjà de transport escollit pel mateix Cerdà. L'enginyer implanta, com ja s'ha esmentat, un mitjà de transport que li resolgui els problemes de connectivitat que la dimensió de la ciutat generava, és a dir ràpid i de gran capacitat. En aquells anys el nivell tecnològic de l'època ofería el ferrocarril de vapor com el mitjà capaç de complir els requisits esmentats. Per aquesta raó Cerdà es veu "obligat" a adequar la ciutat a la implantació d'aquest nou element, que, segons el projecte, ha d'esdevenir del tot urbà. Dues consideracions, que cal tenir en compte deriven d'aquest raonament. Primer cal pensar que ni en els últims decennis del segle XIX ni fins i tot en el primer terç del segle XX, el sistema socio-econòmic de la ciutat havia generat un volum de demanda tan gran per poder justificar aquest nivell d'oferta que Cerdà implantava a la ciutat amb el ferrocarril. Per què calia moure tanta gent?, per anar on? a fer-hi què? Per tant es podia dir que el projecte tenia una sobreoferta de transport. Com també hi havia una sobreoferta de sòl urbanitzable. Ara bé, mentre la sobreoferta de sòl es resolgué amb un ritme constructiu lent (el 1900 només s'havia ocupat un terç de tot el sòl), la sobreoferta de mitjans de transport es resolgué amb una implantació retardada que dugué implícit un canvi de mitjà de transport (i aquesta és la segona consideració). La connexió en aquesta ciutat es féu seguint la lògica de Cerdà, però amb un altre mitjà de transport, el cotxe, que no va sorgir fins gairebé cent anys després del projecte d'Eixample.

Cerdà, com és ben sabut, s'avançà molt a la seva època, i això féu que en un principi el seu projecte es veiés com quelcom semifracassat: el ritme de construcció d'habitatges fou lent i no s'implantaren els mitjans de transport originals. Tanmateix, si s'escull un arc temporal adequat, en aquest cas cent anys, s'observa que les teories de Cerdà s'han adaptat a una nova tecnologia.

Paral·lelament al projecte de l'Eixample de Barcelona, s'introdueixen els primers mitjans de transport mecànics per solucionar una part de la mobilitat que ha generat el creixement de la ciutat a les perifèries, sobretot a partir del creixement suburbà dels antics pobles del pla. Els primers mitjans de transport, que usaven la força animal, encara que lents, cars i amb poca capacitat (els riperts, els òmnibus, les tartanes i després el tramvia) van organitzar un sistema de transport que anava adquirint les característiques del transport modern: parades i recorreguts fixos i acceptació de qualsevol passatger si pagava prèviament una tarifa establerta segons el recorregut, tot i que en una primera etapa encara formaven part d'una xarxa de recorreguts interurbana.

Les línies servien a la demanda que generaven les classes benestants i tenien la lògica empresarial. Per tant, els recorreguts eren radiocèntrics, entre un centre comercial i les perifèries burgeses i l'ús era del tot selectiu. Al final d'aquest període es produí un fet important: la incorporació de l'electricitat com a font energètica. Aquest canvi tecnològic, però, no reportarà una transformació dels recorreguts i de l'ús dels mitjans de transport fins a algunes dècades més tard.

També el tren arriba a la ciutat i en aquest moment es construeix una connexió entre les diferents línies que passen per l'interior de la ciutat (el que és ara el carrer d'Aragó). Però no és aquest un transport que sigui útil a les necessitats urbanes ni tan sols periurbanes. Cal considerar el tren com un mitjà de transport interurbà que penetra a la ciutat.

Aquest període, els quatre últims decennis del segle passat, és un període preliminar, tant a escala teòrica amb el projecte de Cerdà, com a escala pràctica amb la primera implantació de mitjans de transport mecànics, els quals tot i tenir ben poca cosa a veure amb el seu desenvolupament posterior, esdevindran punts de partida inicials i condicionadors del desenvolupament futur.

6.3 L'ORGANITZACIÓ DEL PLA (1900-1930). LA REORGANITZACIÓ DEL TRAÇAT VIARI

Al principi del segle XX la ciutat de Barcelona és una ciutat de mig milió d'habitants, que engloba part de l'antic recinte medieval. Les noves construccions de l'Eixample no arriben a ocupar més d'un terç de la superfície prevista per Cerdà i aquesta s'estén administrativament a la pràctica totalitat del Pla. És una

ciutat que ha passat de tenir 15,5 km² a tenir-ne 77,2, amb un creixement accelerat de la població a causa de l'arribada d'immigrants procedents de la resta d'Espanya i s'ha consolidat com la primera ciutat industrial de l'Estat.

6.3.1 EL PANORAMA POLÍTIC I ECONÒMIC

El panorama polític del primer període de la Restauració estava dominat pel torn pacífic entre dos partits (el conservador i el liberal), que en el fons representaven els mateixos interessos i no tenien cap intenció de canviar res (ROCA, 1983).

Però el 1901 guanya les eleccions a l'Ajuntament de Barcelona⁸³ un partit polític, de recent creació (la Lliga Regionalista), que intenta aglutinar la burgesia industrial per fer de revulsiu al sistema polític existent, amb la voluntat de clausurar la restauració política de 1875 (SOLÀ-MORALES, 1992), i d'afrontar la pèrdua de les colònies del 1898. Aquest grup polític volia incidir en l'estructura de l'Estat espanyol, perquè només de la innovació i de la modernització de la societat es podia donar una bona resposta a la crisi. Des de la plataforma catalana es considerava necessària una intervenció decidida. Aquesta posició es tradueix en un canvi radical de l'estructura política amb la consolidació de la Lliga Regionalista i els partits republicans enfront de la tradicional estructura caciquista (BUSQUETS, 1992).

Pel que fa a l'àmbit econòmic, Barcelona en particular, i Catalunya en general, van ser molt receptives a la incorporació de les innovacions tecnològiques: la primera central productora s'instal·là a Barcelona el 1875, i al final del segle hi havia dues grans centrals tèrmiques. El 1904 es va construir l'empresa Hispano Suïza, que fabricaria cotxes de luxe per tot Europa. Alhora sorgiren indústries dedicades a la producció del material elèctric, maquinària de precisió, adobs químics, ciment artificial, etc. Tot plegat va significar un canvi en el panorama industrial de la ciutat. Paral·lelament la indústria tèxtil va topar de nou amb seriosos problemes de sobreproducció, sobretot després de la pèrdua de les últimes colònies d'ultramar el 1898.

⁸³ A més de l'Ajuntament de Barcelona, la burgesia industrial (la que Vicenç Vives anomena la generació de 1901) inicia una escalada molt ràpida cap al poder. El 1907 Enric Prat de la Riba serà president de la Mancomunitat i el 1917 Ventosa i Calvell serà ministre del govern de Madrid.

La Primera Guerra Mundial va representar per a la indústria catalana una forta empena, sobretot per la reducció de les importacions, i un increment de les exportacions, i va reportar un canvi de signe en la balança de pagaments; tanmateix, no s'ha d'oblidar que aquest nou impuls va provocar una forta inflació i una consegüent disminució dels salaris reals, la qual va desencadenar un profund malestar que es manifestà en dues vagues de caràcter general (el 1917 i el 1919). És en aquesta situació quan les indústries metal·lúrgiques i elèctriques comencen a ser importants dins el conjunt industrial del país⁸⁴ i comença la segona onada de la industrialització catalana.

Paral·lelament la ciutat també experimenta un increment demogràfic importantíssim (entre 1887 i 1930 passa de tenir 400.000 habitants a tenir-ne prop d'un milió) (Taula 6.3.1)), fruit d'un fenomen nou: l'arribada d'immigrants de la resta de l'Estat. En aquesta situació la construcció esdevé un sector molt important.

En aquesta realitat les elits locals, els grans promotors individuals, els grups intel·lectuals encarregats de vertebrar els projectes, les plataformes i les institucions on s'han de reunir i promocionar, com també la concreta dinàmica política local, adquireixen una rellevància fins aleshores poc freqüent (CASASSAS, 1992); l'epicentre dels seus projectes de regeneració econòmica i de modernització social serà la ciutat de Barcelona com la gran capital, com "el nou París del sud"⁸⁵.

La burgesia industrial necessita (una altra vegada) un marc físic adequat a un sistema capitalista, ja del tot implantat, consolidat i madur. Això significava una repetida renovació de la ciutat, i especialment del seu ús per tal de crear (o de redefinir) unes noves condicions generals de producció i de reproducció, que donessin lloc a l'expansió de la producció, a la satisfacció de certes necessitats col·lectives i a la potenciació de determinades localitzacions urbanes (ROCA, 1979).

⁸⁴ Segons indica A. Calvo entre 1920-1922 la distribució dels diferents percentatges dels subsectors industrials en l'àmbit de l'Estat espanyol era la següent: tèxtil (31,3%), electricitat (19,1%) metal·lúrgia (15,5%), química (12,25), (CALVO, 1988, pàg. 16).

⁸⁵ La cultura de Casas i Rusiñol, de Casellas i Maragall, de Domènech i Montaner i de Gaudí, del grup de l'Avenç i dels Quatre Gats entra en crisi a l'última dècada del segle per deixar passar Ors i Pijoan; Picasso i Nonell; Sunyer i Torres Garcia; Puig i Cadafalch. Es donava entrada al Noucentisme.

És dins aquest marc general, a partir de concursos urbanístics i de la creació d'institucions locals vinculades a estratègies sectorials urbanes, que s'aniran dibuixant les bases teòriques i ideològiques de la nova metròpoli catalana.

6.3.2 A LA RECERCA D'UN MODEL URBÀ PER A LA "GRAN BARCELONA" (1901-1914)

El canvi en l'esfera política en l'àmbit municipal tindrà una clara repercussió, a escala, dels projectes urbanístics de la ciutat. El nou Partit Industrial, com després es denominarà, necessita un projecte vertebrador i ambiciós per a Barcelona que sigui capaç de dur a terme una idea de ciutat capital, com havien aconseguit en l'últim terç del XIX París i Nova York i, sobretot, Berlín i Viena.

La burgesia industrial ja no en té prou amb la simple planificació dels carrers, que és el que havia acabat sent el Pla d'Eixample (ROCA, 1983). Els polítics, els tècnics i els estudiosos lligats al nou projecte del capitalisme industrial (en altres paraules, el catalanisme polític de la Lliga) tenen un projecte estructuralment metropolità i són molt crítics amb el model de ciutat proposat per Cerdà. No volen una ciutat "homogènia, igualitària i ruralitzada" sinó "monumental, jeràrquica i metropolitana". Volen, en definitiva, una capital, com havia volgut la burgesia de mitjan el segle XIX⁸⁶.

Per formalitzar aquest pròposit, les noves elits urbanes necessiten quelcom més del que fins aleshores s'havia teoritzat per dissenyar una ciutat adequada als seus propòsits i valors; i com que no ho troben en la tradició urbanística i científica catalana ho buscaran fora, trencant amb tota una tradició autòctona que s'havia anat formant aquí des de feia més de dos-cents anys (ROCA, 1983 pàg. 87). D'aquesta manera s'aniran introduint en el país⁸⁷ uns models teòrics diferents o, amb paraules de Torres Capell, "un nou model d'urbanització", que donarà lloc a un canvi radical en el planejament (TORRES CAPELL, 1987). Un d'aquests models és el *gross stadt* (la gran ciutat); també es comença a parlar de la "ciutat jardí", com

⁸⁶ Com ja s'ha explicat en l'apartat 6.1.1.3, els projectes urbanístics que formalitzen aquests anhels urbans del XIX són el de Josep Massanès, el de Garriga i Roca i el d'Antoni Rovira i Trias.

⁸⁷ Francesc Roca (ROCA, 1979) descriu tot un seguit d'estratègies de la burgesia local per tal d'importar idees d'altres cultures i d'altres ciutats. En aquesta referència hi destaca l'informe que Cebrià de Montoliu fa sobre l'exposició urbanística de Berlín de 1910. Per aprofundir més en aquest esdeveniment hi ha el catàleg de l'exposició (HEGEMANN, 1975).

a alternativa als creixements industrials. Més tard els contactes amb els Estats Units permeten parlar del *city planning* nord-americà⁸⁸.

Els models importats (el més utilitzat serà el de la "gran-ciutat") tenen com a finalitat no solament preveure el creixement d'una ciutat, com en el cas d'un pla d'eixample, sinó forçar aquest creixement. No es tracta únicament d'anticipar el futur ordenament de les ciutats, sinó de transformar les condicions generals de la producció en un espai determinat (ROCA, 1983). És en aquest sentit que calia interpretar el canvi en la definició dels elements urbans, especialment del traçat. A diferència de l'Eixample, on el traçat viari es concebia com a suport a l'edificació, en aquesta nova perspectiva urbana "la direcció dels eixos de vialitat, les seves relacions mútues i les relacions que es poden establir entre elles i les zones on es localitzen els diferents serveis i activitats urbanes, comencen a ser introduïts com a problemes del planejament" (TORRES CAPELL, 1987, pàg. 56-57); en definitiva, els nous eixos de comunicació tindran a partir d'ara un nou objectiu: aconseguir una millor organització de l'aglomeració urbana.

Els models que es voldran adoptar arribaran i es formalitzaran, si més no de manera teòrica, mitjançant l'elaboració global o sectorial de polítiques específiques lligades directament o indirectament als agents públics locals, amb projectes municipals o supramunicipals, d'àmbit, dimensions i abast molt diversos. Entre aquests destaquen el "Concurso Internacional de Anteproyectos de Enlace de la Zona de Ensanche de Barcelona y los Pueblos Agregados", que convocà l'Ajuntament el 1903, i el Museu (d'economia) Social, creat el 1909 per l'Ajuntament i la Diputació, que albergarà la societat cívica Ciutat Jardí. Ambdós projectes voldran assentar les bases teòriques per a la realització de la "gran Barcelona".

El concurs internacional, convocat per l'Ajuntament per tal de solucionar la necessitat de connexions i d'enllaços entre els diferents sectors del nou terme municipal, el guanyà l'arquitecte occità Leon Jausseley (molt relacionat amb la urbanística alemanya del moment) amb un pla d'enllaços (Mapa 6.8). La seva proposta era una veritable teoria urbanística que recollia les aspiracions metropolitanes de l'elit local i introduïa una certa voluntat monumentalitzadora, incorporant aspectes que fins aleshores no s'havien definit com a elements urbans, com podia ser el tema dels espais verds. A més, feia compatibles dos

⁸⁸ En el subapartat 5.2.1.1 s'expliquen i s'expliciten aquests models urbans.

principis: enriquir l'esquema de Cerdà, ja molt consolidat, i establir un nou diàleg amb els nuclis del Pla.

El projecte es concreta en tres tipus de zones urbanes (SOLÀ-MORALES, 1992). La primera és l'àrea històrica, on es conserven les idees del dinovè, de grans obertures, per tal de connectar-la amb la nova escala urbana. Del projecte de Cerdà o Baixeras (Mapa 6.7) conservava la via A o Laietana (que estava a punt de començar), i la C, però abandonava completament la via B, que la substituïa per diverses vies en diagonal, seguint la mateixa lògica que havia introduït el Pla Cerdà (MARTORELL PORTAS; FLORENSA FERRER & MARTORELL OTZET, 1970)⁸⁹.

En segon lloc es volia reformar la malla Cerdà tot diversificant-ne el traçat, tant en la tipologia de vies com en el de les cases. El nou pla manipulava el pla ortogonal i isòtrop de Cerdà i per això definia centres principals i secundaris a partir dels quals s'irradiaven eixos de passeigs i carrers principals, oblics o diagonals, que anaven teixint els nuclis existents, de forma molt conseqüent amb la realitat topogràfica. Dins d'aquesta lògica, junt amb la idea de monumentalitzar i introduir espais verds, es redefiniran el traçats de l'avinguda de Gaudí, el carrer de Josep Tarradellas, les places de Tetuan, Letamendi, de la Universitat i d'Espanya i el final del passeig de Gràcia.

Finalment hi ha la intervenció a tot el terme municipal per resoldre el problema de l'annexió. La gran extensió física no sols significava l'obertura d'un gran camp obert a la inversió immobiliària, residencial i industrial. La creació d'una "gran Barcelona" anava lligada a la coordinació d'una sola administració amb un sol model urbanístic.

Aquest "canvi d'escala/connexió/annexió" dona a les elits urbanes l'oportunitat de debatre el nou model de residència (s'introduirà el concepte anglosaxó de ciutat jardí) i un programa d'equipaments⁹⁰. Però el que aquí es vol subratllar és la solució que va adoptar per a les connexions físiques entre les diferents parts d'un

⁸⁹ Sense que les propostes afectin en cap cas els habitatges. L'habitatge serà una de les assignatures pendents de tota l'època. Mai no hi hagué una voluntat política per establir un pla coherent d'habitatge amb el que la societat requeria.

⁹⁰ "Hi ha un centre principal a la plaça de les Glòries, que inclou l'Ajuntament, una gran biblioteca, l'edifici de Correus, el palau de la Indústria, el palau de Belles Arts [...] nombrosos jardins i parcs [...] i, lògicament, una estació del ferrocarril elèctric subterrani. A un altre lloc proper se situa la Universitat, una sala de conferències i una borsa de treball. I uniformement repartides en tot el teixit urbà, hi ha nombroses escoles, esglésies i mercats". El tractament d'aquests elements era d'una exagerada monumentalitat, com corresponia a la lògica i al gust de l'època (TORRES CAPELL, 1987 pàg. 64).

terme municipal que en pocs anys havia quintuplicat la seva extensió: havia passat de 15,5 km² a 77,2 km².

L'esquema viari (un dels elements més coneguts del Pla) s'organitza a partir de cinc eixos radials i tres anelles de circumval·lació. Segons Torres Capell és important veure-hi el seu objectiu estructurador:

[...]la idea bàsica del traçat de la majoria de les grans diagonals és l'enllaç del nucli urbà amb els pobles agregats i que dels tres anells n'hi ha dos que tenen un clar sentit estructural. El primer, anomenat carrer de la Indústria, relaciona la futura àrea industrial del darrera de Montjuïc amb les àrees industrials de Sant Andreu i de Sant Martí, tot passant per totes les futures estacions i la majoria dels equipaments relacionats amb el treball, com les escoles de formació professional. De fet és un interessant instrument d'integració al teixit residencial barceloní dels sistema industrial que aleshores estava naixent a la seva perifèria. El segon anell, l'actual cinturó de ronda, enllaça entre si els diferents pobles afegats. Mentre el tercer se situa fora de l'àrea urbana, i a la vora del turó de Collserola." (TORRES CAPELL, 1987, pàg. 60)⁹¹.

A la vegada el traçat ferroviari és objecte de sistematització i reestructuració amb les propostes de construcció d'una anella d'unió dels accessos de totes les línies de ferrocarril que convergien a la ciutat i la realització d'un nou ferrocarril interior elèctric. Torres Capell ho descriu així:

"Amb el primer aconsegueix eliminar el tràfic ferroviari de l'àrea central de la futura metròpoli i uneix el traçat de diverses línies de ferrocarril: la de Mataró, la de Granollers, la de Puigcerdà i la de Vilafranca, tot posant en relació aquest anell i el vial de circumval·lació industrial, anteriorment citat. Els punts de tangència dels dos anell són precisament les estacions: una nova estació central prop del nou centre cívic i dues de secundàries.

El ferrocarril elèctric soterrani és el que vincula el centre cívic de la plaça de les Glòries amb tres punts claus de l'altre traçat ferroviari: l'accés del tren de Mataró, l'estació terminal de la línia de Puigcerdà i l'estació auxiliar situada a ponent. Així com l'altre només té unes estacions estratègicament situades, aquest altre en té una cada tres o quatre illes, cosa que confirma el tractament de "metro" que li dona Jausseley, potser influït per l'experiència d'aquells moments a la capital francesa" (TORRES CAPELL, 1987 pàg. 60-64)⁹².

El projecte Jausseley intenta consolidar una nova realitat urbana, que es circumscriu al Pla de Barcelona que fins aleshores no formava un conjunt urbà i

⁹¹ En el treball de (MARTORELL PORTAS; FLORENSA FERRER & MARTORELL OTZET, 1970) hi ha una descripció del traçat de les vies diagonals i de les de circumval·lació. Aquestes últimes en la publicació adopten el nom de "Circunvalación de la Industria", "Paseo de Ronda" i "Paseo Rural". Entre les pàgines 63 i 67 hi ha la descripció dels trajectes.

⁹² En les pàgines 67 i 68 (MARTORELL PORTAS; FLORENSA FERRER & MARTORELL OTZET, 1970) hi ha una descripció de les línies i de les estacions proposades.

mai no s'havia planejat com una unitat funcional, on es dóna èmfasi a la idea de relació de les parts diferenciades, d'organització urbana i d'estructuració de les parts de la ciutat i no pas en la idea del creixement urbà indiferenciat dels eixamples. En aquest nou concepte de racionalitat urbana els darrers perfeccionaments tècnics dels transports reforcen la funció de la ciutat com un sistema d'unitats territorials interrelacionades entre si.

Una altra formalització teòrica que intenta establir els criteris de la planificació urbanística per a Barcelona del començament del segle és el que elabora Cebrià de Montoliu, com a director de la societat cívica Ciutat Jardí, filial del Museu (d'economia) Social⁹³ (una de les branques més interessants però menys operatives de la Mancomunitat). Segons indica Torres Capell (TORRES CAPELL, 1987) la nova teoria urbanística de Cebrià de Montoliu es desenvolupa en dues direccions complementàries, com a dues estratègies d'organització i d'estructuració de la ciutat (que ja havia apuntat Leon Jausseley): una xarxa viària bàsica i la zonificació del sòl urbà.

Aquesta nova teoria concep la ciutat en dues escales de planejament diferents i complementàries: el teixit urbà concret i la ciutat global (o àrea metropolitana). En les dues escales la viabilitat i els mitjans de transports són elements cabdals per a la ciutat. D'aquesta manera en els projectes a microescala proposa entre altres l'acció reguladora dels transports i de les infraestructures en general mitjançant l'actuació municipal i per tant la municipalització de les principals empreses de transport. En l'escala metropolitana Montoliu defineix els ferrocarrils urbans com el principal mitjà de vertebració de les ciutats i diagnostica que els seus problemes són l'organització i la gestió econòmica. En la idea d'estructurar la xarxa viària i la gestió del transport en l'àmbit metropolità hi havia inclosa la idea (potser de manera submergida) que es podia usar com a estratègia per contrarestar la lògica de la renda del sòl. Aquesta és una idea que dividia la burgesia local: els propietaris del sòl volien que aquesta lògica consolidés el mercat del sòl; els fabricants, en canvi, el que volien era una ciutat amb un mercat de treball integrat que els permetés rebaixar costos laborals.

Però la ciutat no sols la dissenyen i la creen les elits amb els seus interessos político-econòmics que es manifesten amb plans i projectes urbans i de la capacitat que tenen de dur-los a terme. A la ciutat de Barcelona d'aquells anys ja

⁹³ F. Roca classifica aquesta organització com a part de l'estructura ideològica del Partit industrialista (ROCA, 1979).

hi havia una classe obrera urbana forta, no sols en termes numèrics sinó pel seu nivell organitzatiu.

Malgrat hi hagi molt pocs estudis que analitzin la influència de la classe obrera sobre la ciutat, hi ha algunes línies de recerca que apunten (LÓPEZ SÁNCHEZ, 1993) que les diferents vagues generals i revolucions eren, en part, moviments urbans, antagònics als burgesos, que intentaven "viure" i "mourer" de forma diferent a les estratègies burgeses. En aquest sentit, López Sánchez apunta que la revolució de 1909 (que donarà lloc a la Setmana Tràgica) es podria interpretar com un urbanisme d'insubmissió que donava l'espata a la reforma. També en aquest mateix sentit Masjuans (MASJUAN BRACONS, 1992) dóna la idea que hi van haver models de planejament alternatius a la urbanística burgesa, com el del mateix Montoliu i el de l'enginyer anarquista Martínez Rico⁹⁴. Aquesta, però, és una línia de recerca, que caldria aprofundir més en la qual s'enfascita molt en els problemes d'habitatge i molt poc en els transport o en la mobilitat general.

En totes aquestes propostes, projectes, plans i programes (i en altres de caire més ideològic o teòric⁹⁵), les infraestructures eren mecanismes d'organització de les noves unitats productives metropolitanes i també instruments d'ampliació d'oferta de sòl i de control de mercat o de manteniment dels preus dels habitatges (TORRES CAPELL, 1987). Els transports i la viabilitat jugaven un paper cabdal en l'organització de la ciutat i de la seva nova escala urbana. Tanmateix i malgrat que, teòricament, i segons els exemples externs, sembla clar que els transports són un element quasi imprescindible per fer una ciutat metropolitana amb voluntat de capitalitat, no hi hagué cap solució pràctica que traduís aquestes idees a la ciutat de Barcelona.

Al llarg de les solucions que es plantegen per resoldre els conflictes urbans, tant si són de caire general com sectorial (des de la integració de l'escala urbana metropolitana a la solució a la crisi de l'habitatge que s'inicia el 1914), ni les elits locals ni els grups d'intel·lectuals encarregats de vertebrar projectes en formulen cap que estigui directament relacionat amb la millora dels transports col·lectius de caire més urbà, els tramvies, que es consideren negocis privats. Els projectes estan relacionats amb les construccions d'infraestructura, que en molts casos no es

⁹⁴ Apunta també altres anarquistes que van pensar la ciutat com Fernando Tarrida Màrmol, amb l'obra *El productor 1887-1893*; i Vicente Daza, que publicà a la *Revista Blanca* el 1902.

⁹⁵ Com per exemple en els informes i dictàmens del Museu (d'economia) Social de 1909, l'Institut d'Habitació Popular el 1915 o l'Oficina d'Orientació Municipal de 1923.

podran dur a terme per manca de recursos econòmics, però que quan s'iniciïn (com veurem en l'apartat següent) afavoriran les infraestructures viàries enfront de les ferroviàries.

6.3.3 LA REALITZACIÓ DE LA "GRAN BARCELONA" A PARTIR DE 1914

En aquesta situació el "projecte vertebrador urbà-metropolità" de la Lliga no es formalitza fins després de 1914. A partir d'aquesta data hi ha la possibilitat de dur a terme projectes concrets per tal de millorar les infraestructures de producció i assegurar unes mínimes condicions urbanes per als residents i la població nouvinguda. És el que Roca defineix com "l'orientació de la despesa pública i el control de la privada" (ROCA, 1983, pág. 87), per tal de construir una ciutat adequada a les noves exigències de la producció industrial. Això significa la taylorització de l'espai urbà (LÓPEZ SÁNCHEZ, 1993), que no vol dir res més que l'organització de la ciutat com una fàbrica, on es concentren els mitjans de producció (el capital) i la població (el treball) i on calen unes relacions fluides entre les diferents unitats, ja siguin de producció o espacials. En definitiva "caldrà viure millor per produir millor" (TORRES CAPELL, 1987).

"Cal convertir la ciutat en una eina productiva i per tant, cal que estigui ben comunicada, cal que tingui parcs públics perquè els obrers puguin descansar els diumenges, cal que els obrers sapiguin llegir i escriure, etc" (ROCA, 1983 pàg 87).

En aquest punt de la història urbana la idea de capitalitat ja no està relacionada només amb la *grandeur* urbana⁹⁶ (la monumentalitat dels nous espais i dels nous edificis) sinó en l'organització eficaç de la ciutat. En aquest sentit i dins l'esfera de la despesa pública esdevé molt important tot allò que fa referència a les infraestructures (viàries i ferroviàries)⁹⁷, als equipaments i als serveis (els parcs públics, els equipaments escolars)⁹⁸. Pel que fa al control de l'esfera privada destaca la primera zonificació d'usos de l'espai urbà de Barcelona.

⁹⁶ Al contrari del que sorgeix amb la idea de ciutat de la meitat del segle XIX i, fins i tot, al començament del XX.

⁹⁷ Vegeu subapartat 6.2.3.3.

⁹⁸ La concreció real de la idea de partida, tant en l'àmbit urbanístic com polític, es pogué dur a terme gràcies al finançament d'un banc català, l'Hispano-Colonial, i a l'entrada de capital internacional per mitjà d'un holding destinat a l'electrificació a gran escala de la regió de Barcelona.

Aquesta voluntat urbana es concreta en dos documents: el Programa de 1914 d'algunes obres a fer amb motiu del projecte de l'Exposició de 1917⁹⁹, que després es convertirà en el Pla d'obres de 1914, i el Pla general d'urbanització de 1917; i amb la creació de l'Institut d'Habitació Popular per part de l'Ajuntament que, amb només tres anys de vida (1915-1918), aposta per una acció tutelar dels transports en comú.

El Programa de 1914 volia regular el creixement de la ciutat per tal de transformar el marc més general en el qual es desenvolupa l'economia urbana de Barcelona, per fer possible l'expansió tant física com econòmica, transformació que es fonamentava en la viabilitat de grans eixos, en importants reserves d'espai verd urbà i en la localització de serveis i centres cívics. El Pla d'obres que seguiria al Programa havia de permetre la comunicació de sectors de la població aïllats. Tot això es concretava, a curt termini, en la pavimentació, urbanització i neteja de la ciutat i amb la creació de circuits per als automòbils; i a llarg termini amb la construcció de l'estació monumental del metropolità, de l'estació nova de Sarrià i amb la conversió del ferrocarril Barcelona-Sarrià, elevat o bé soterrat, entre altres projectes.

El Pla general d'urbanització de Barcelona de 1917, es basava en el sistema de circulació i el sistema d'espai verd urbà (Mapa 6.9). Seria "el definitivo plan de enlaces" que es demanava des de 1901 i que es formulava per primera vegada en la proposta de Jausseley (MARTORELL PORTAS; FLORENSA FERRER & MARTORELL OTZET, 1970). Era una adaptació (diluïda) que van fer els arquitectes municipals Ferran Romeu i Ezequiel Porcel, que restà vigent fins al 1953. Bàsicament era un gran pla d'infraestructura viària, que projectava la realització de cinturons de ronda (reinventats durant els anys 60 i construïts en els 90) de les autopistes de la costa i la multiplicació de diagonals dins del terme de la ciutat. El creixement es regularia, essencialment, seguint les anelles concèntriques dels preus del sòl, que els cinturons de ronda i les vies d'enllaç propiciaven clarament. Va ser la pauta més important en l'orientació de la despesa en infraestructures bàsiques.

Una de les obres precursors d'aquesta política viària va ser la primera operació concertada de renovació urbana entre l'Ajuntament i el banc Hispano-Colonial, per tal d'obrir la via Laietana¹⁰⁰ (1907-1930) que unirà l'Eixample amb el port vell,

⁹⁹ L'Exposició s'anirà ajornant i es realitzarà el 1929.

¹⁰⁰ La via ja havia estat proposada per Cerdà i per Garriga i Roca a mitjan el segle XIX. El 1879 el pla Baixeres defineix una estratègia d'acció precisa sobre Ciutat Vella, les traces generals cerquen la reconversió

seguint el traçat proposat per Cerdà¹⁰¹. La importància d'aquesta via serà fonamental en el desenvolupament urbà de Barcelona perquè enllaça dos focus dinàmics de la ciutat: el port i l'espai de nou creixement residencial (l'Eixample). Però a més, aquest enllaç es produeix pel mig de Barcelona tot conferint-t'hi uns nivells d'accessibilitat importants (BUSQUETS, 1992). Dins la mateixa lògica cal interpretar l'operació del carrer de Balmes amb el soterrament de la línia de Sarrià (1926). Aquest nou carrer, que va de punta a punta de la ciutat, enllaçaria l'Eixample amb l'avinguda del Tibidabo, on es localitzaria una ciutat jardí d'iniciativa privada (prevista ja per Jausseley). Aquests dos eixos viaris, la via Laietana i el carrer de Balmes, unarien àrees de residència burgesa i d'alta densitat de serveis.

El 1915 l'Ajuntament de la ciutat va crear l'Institut d'Habitació Popular per tal d'afrontar la crisi d'habitatge que havia esclatat el 1914. Aquest institut, anant molt més enllà del que era propi de l'època, apostà per una sèrie d'estratègies entre les quals destaquen "l'acció tutelar sobre els transports en comú i la municipalització dels serveis corresponents".

Per a aquesta institució els transports col·lectius s'entenen com un servei de comunicacions entre els diversos punts de la ciutat i les seves rodalies per mitjà de tramvies i ferrocarrils, i la política de transports, com un mitjà indirecte per l'acció reguladora que ha d'exercir l'administració municipal. Aquesta política hauria d'anar orientada a vetllar l'accessibilitat de tots els barris de la ciutat per tal de fer possible:

"[...] la imperiosa presión descentralizadora en los albergues de obreros y empleados, en busca de espacio, luz y aire, que no pueden hallar en los aglomerados barrios en que ahora se ven forzados a habitar" (citat per (ROCA, 1979)).

Per això l'existència d'una xarxa de tramvies, amb serveis d'abonament i descomptes per a viatges d'anada i de tornada a les hores punta, és considerada una condició necessària per a la construcció, a escala col·lectiva, d'habitatges barats als afores. L'informe proposa, sense descartar la solució òptima, és a dir, la municipalització del servei, "una activa intervención en los servicios de las empresas concesionarias y sobre todo en los contratos de concesión". El

majoritària del teixit existent. El pla tarda 10 anys a aprovar-se i finalment comencen les obres el 1907 (Mapa 6.7).

¹⁰¹ Les altres vies d'esventrament de Ciutat Vella programades per Cerdà, les vies B i C no s'arribaran a fer mai.

transport urbà s'associa a la suburbanització i a l'abaratiment del preu del bitllet. Les propostes de l'Institut estaven massa enfrontades amb els valors i les estratègies de les elits urbanes locals i, en conseqüència, es dissol el 1918.

A més de tot aquest procés de remodelació urbana, un dels elements cabdals que modifiquen el perfil i la imatge de la ciutat serà l'impuls i la generalització de l'electricitat. El 1888 s'inicia el cicle electrificador i el 1929 culmina aquest cicle amb la inauguració de la nova exposició universal. La introducció d'aquesta nova font energètica a la ciutat, no sols canvia la ciutat sinó que en transforma l'estructura productiva i revoluciona els mitjans de transports mecànics.

Les indústries elèctriques van ser les promotores de l'Exposició Universal que, finalment i deprés de múltiples ajornaments, s'inaugurà el 1929. Tanmateix es plantejà més com a instrument de política urbana en relació amb el concepte de ciutat que s'havia promogut el 1901 que no pas com un instrument comercial. Gràcies a aquest esdeveniment es decideix incidir en la muntanya de Montjuïc lligada a la zona de la plaça d'Espanya i en aquesta part de la Diagonal: interessa mostrar la renovació urbana mitjançant la monumentalitat dels nous espais i les noves arquitectures. La mutació nocturna de l'espai il·luminat es converteix en l'espectacle més explotat i celebrat.

De totes maneres mentre l'impacte sobre l'imaginari de la ciutat és clar, l'impacte sobre el desenvolupament de la ciutat resulta difícil de percebre (GUÀRDIA BASSOLS & GARCÍA ESPUCHE, 1992). Ni el parc de la Ciutadella del final del XIX (construït per a l'Exposició Universal de 1888) ni ara la remodelació de la muntanya de Montjuïc-plaça d'Espanya han esdevingut elements de centralitat urbana. Al final de la dècada dels anys 20 el centre de la ciutat es localitza, de manera indiscutible, en la malla central ideada per Cerdà, al voltant del passeig de Gràcia i la rambla de Catalunya, just a la part superior de la plaça de Catalunya.

6.3.4 LA XARXA DE TRANSPORT URBANA I LA INTERURBANA (1905-1930)

La primera part del segle XX es caracteritza per una forta embranzida de les innovacions tecnològiques aplicades als mitjans de transport. A més de la incorporació de l'electricitat als tramvies urbans, hi ha el soterrament de les línies ferroviàries, la qual cosa implica l'aparició del metro en la dècada dels anys vint;

ahora que arriba el motor d'explosió i s'incorpora un altre tipus de transport urbà: l'autobús. Aquestes noves tecnologies permeten incrementar la velocitat, la capacitat i la distància de recorregut, i això possibilita una certa reorganització de les línies de transport existents, encara que, malgrat les possibilitats que ofereix la nova tecnologia, a Barcelona el transport continuarà sent un element de distinció de classe i de desigualtat espacial entre el centre i la perifèria.

6.3.4.1 Tramvia, metro i bus

En aquesta època el tramvia s'haurà consolidat com el principal sistema de les comunicacions urbanes. Alhora apareixen altres mitjans de transport que hi entraran en competència (encara que més tímidament del que hom podia esperar): el metropolità i l'autobús.

Les transformacions dels mitjans de transport es comencen a produir amb l'electrificació de la xarxa, al principi del segle, cosa que permetrà noves ampliacions i un canvi substancial de la seva gestió¹⁰². En aquest període els mitjans de transport deixen de ser elements periurbans o interurbans per esdevenir urbans, encara que això no significa que hagin esdevingut elements d'ús general per a tots els ciutadans.

El 1910 Barcelona ja compta amb 125 km de línies i ja fa cinc anys que ha establert la parada fixa¹⁰³. Les noves línies reforcen l'esquema bàsic de la xarxa interurbana inicial, del període anterior, però també intenten integrar el tramvia en l'estructura urbana de la ciutat, especialment de la ciutat burgesa. En aquest sentit el trajecte transversal (paral·lel al mar) esdevé l'objectiu prioritari tant de la Compañía General (CGT) com de la Barcelona Tramways Company Limited (BTCL), per això totes dues societats construeixen línies que travessen la ciutat per la Gran Via de les Corts Catalanes. Aquesta línia és la que transforma el

¹⁰² La gestió de les companyies també ha canviat: el 1914 una sola companyia, la societat belga "Tramways de Barcelonne, SA" controla la totalitat de la xarxa de tramvies de Barcelona. La "Tramways de Barcelonne, SA" tenia interessos no sols en els tramvies sinó en els principals sectors del transport barceloní: intervén en la creació de la Companyia del Gran Metro i és la principal accionista de la Compañía General de Autobuses. El 1925 aquesta companyia aprova el traspàs a una societat espanyola "Tranvías de Barcelona SA" (TBSA). El traspàs només va afectar el capital, que ha passat de ser belga a ser espanyol, però la gestió i l'administració està en mans de les mateixes persones (ALEMANY & MESTRES, 1986a).

¹⁰³ Abans els tramvies paraven quan el públic els ho demanava, al lloc que fos. "[...] el silbato del cobrador hacía parar el convoy a la puerta de la casa del viajero si es que tenía el domicilio situado en una calle que formase parte del itinerario del servicio" (ALIBERCH, pàg. 99).

sentit clàssic del transport a la ciutat, que era, i ho continuarà sent, el sentit perpendicular a la línia de costa, és a dir de mar a muntanya.

Segons indiquen Alemany i Mestres (ALEMANY & MESTRES, 1986 b), el 1923 la xarxa de transport a la ciutat s'estructura en tres nivells (Mapa 6.5):

1. Un doble sentit de circumval·lació, el tradicional a l'entorn de Ciutat Vella, tot resseguint les rondes, i un de nou, popularitzat en el període 1905-1923, que connecta amb el primer i s'allarga pel passeig de Sant Joan, la Gran Via i el Paral·lel.
2. En segon lloc destaquen els eixos radials de les Rambles i del passeig de Gràcia fins als Josepets i al Paral·lel i a la carretera de Sants, units per les Drassanes i per la Gran Via que, de fet, és l'únic eix transversal.
3. Les línies interurbanes, que també segueixen una estructura radial.

Dins aquesta xarxa de tres nivells hi ha una sèrie de punts bàsics: el nucli central d'enllaços d'Universitat-Catalunya-Urquinaona que reparteix el trànsit per tota la ciutat, i altres punts de caràcter secundari: les Drassanes i el Pla de Palau en els extrems inferiors, la plaça de toros de les Arenes i la plaça de Tetuan al mig, i els Josepets-Lesseps a l'extrem superior de la xarxa. Els vials i els nodes ens mostren una certa estructuració del transport urbà, molt més dinàmic a la meitat sud que a la meitat nord de la ciutat i que es basa encara en el circuit de circumval·lació a l'entorn del nucli antic. La part nord de la xarxa, on no hi ha cap eix transversal, queda menys integrada i depèn dels enllaços centrals. És una xarxa que malgrat s'hagi ampliat continua reflectint l'orientació selectiva del servei de tramvies. La línia central (Rambles, plaça de Catalunya, passeig de Gràcia) és la que queda més ben servida. Les perifèries riques del nord-oest (Sarrià, Sant Gervasi, i en certa manera Horta) tenen una relativa bona dotació. Les perifèries obreres de l'est i de l'oest, en canvi, tenen molt poc servei (MONCLÚS & OYÓN, 1990).

L'electrificació de la xarxa fa que, en les primeres dues dècades del segle XX, el preu del bitllet es mantingui estable (i en segons quines línies es redueixi, fins i tot, considerablement), fet que motiva un cert augment de l'ús dels diferents serveis; en termes absoluts es pot parlar d'una quadruplicació de l'expedició de bitllets entre el 1899 i el 1922, encara que no és un augment sostingut sinó

oscil·lant segons la conjuntura econòmica i social de l'època (Taula 6.2.2 i 6.2.3)¹⁰⁴.

Però aquesta relació directa que generalment s'estableix entre electrificació—disminució de les tarifes—augment de l'ús, com diuen F. J. Monclús i J. L. Oyón (MONCLÚS & OYÓN, 1990), sense invalidar-la, cal que sigui matisada, ja que hi ha altres elements implicats en aquest augment de la demanda que deriven del canvi de l'estructura urbana.

Durant aquesta època hi ha un increment de l'oferta de tramvies ja que l'electrificació ha possibilitat un augment de la velocitat i per tant ha permès allargar els trajectes¹⁰⁵ i ampliar la freqüència de pas. Alhora, com hem vist en apartats anteriors, la ciutat de Barcelona s'ha ampliat (amb els creixements suburbans i amb la incorporació dels pobles del Pla). Tot plegat ha generat una dinàmica urbana que ha provocat una major necessitat d'ús dels transports mecànics per part de les classes mitjanes i altes que són, en definitiva, les que poden fer servir (és a dir les que poden pagar) els mitjans de transport mecànics a la ciutat. Perquè els preus, malgrat es reduïssin, no van esdevenir en termes relatius tan barats, sobretot si es comparen amb les reduccions en les ciutats europees on el servei es va municipalitzar (MONCLÚS & OYÓN, 1990).

Malgrat que els tramvies de la ciutat dels anys 20 i 30 es puguin considerar ja elements amb serveis plenament urbans (han deixat enrere el període en què enllaçaven els espais periurbans i interurbans) només s'han integrat a l'estructura urbana burgesa i no pas a l'estructura productiva de la ciutat. Els tramvies continuen sent massa cars perquè puguin esdevenir un element urbà unit a l'activitat fabril i, per tant, no seran elements que puguin potenciar l'ampliació del mercat de treball. Els obrers, encara ara, i com en èpoques anteriors, o bé hauran de fer llargs recorreguts a peu o bé caldrà que situïn el lloc de residència a la vora del lloc de treball, la qual cosa fa que aquell creixement autocentrat continuï al voltant de les fàbriques. Per a la classe obrera els tramvies encara són elements relacionats amb l'esbarjo (el diumenge i les vacances és quan hi ha més demanda per anar als espais perifèrics d'esbarjo de la ciutat).

¹⁰⁴ J. F. Monclús i J. L. Oyón, segons els comptatges que ells mateixos han fet de l'expedició de bitllets, parlen de quatre períodes diferents segons l'increment de la demanda: 1899-1906 major dinamisme de trànsit; 1906-1909 fase d'atonía; 1909-1914 represa; i 1914-1922 altes taxes de creixement de passatgers, encara que en cap cas s'arriba als índexs d'augment de les ciutats britàniques o alemanyes similars a Barcelona.

¹⁰⁵ Els trajectes de les últimes línies construïdes arriben als barris perifèrics de Can Tunis, el Poble Nou i la Bordeta.

En canvi, els tramvies seran elements urbans perfectament integrats a la ciutat burgesa i a les necessitats d'aquesta classe. Així, han esdevingut units a l'ampliació de l'espai de consum de les classes benestants que els ha permès viure a les perifèries burgeses i continuar consumint en l'espai central, fet que permet el canvi de les segones residències cap a primeres residències en aquestes perifèries del nord-oest de la ciutat.

L'electrificació, doncs, no va representar per al transport de Barcelona cap reducció significativa i general del preu del bitllet, ni un augment relacionat amb un ús socialment menys selectiu, ni va canviar l'estructura urbana de la ciutat (MONCLÚS & OYÓN, 1990). Els transports van continuar representant el seu paper d'element burgès relacionat amb l'oci, tant perifèric com central, i amb el consum, concentrat en l'espai central de la ciutat, de la burgesia. El tramvia, doncs, ha ampliat —i per tant ha canviat l'escala urbana— el seu radi d'acció en la mesura en què ha pogut ampliar els recorreguts —gràcies a l'increment de la velocitat— i alhora ha ampliat els grups socials que en poden fer ús. Tanmateix continua sent un element selectiu, tant pel que fa al territori —serveix molt millor al centre que a les perifèries, i en aquestes, a les burgeses més que a les obreres—, com pel que fa a l'estructura social de la qual encara margina els grups d'obrers i, amb ells, les activitats fabrils, enfront de les activitats d'oci i de consum d'elit.

Malgrat el que s'ha dit, aquesta etapa serà l'època daurada dels tramvies perquè s'han incorporat com un element d'ús imprescindible perquè certes capes de la població puguin viure i treballar a la ciutat, alhora que per a quasi tots els ciutadans han esdevingut elements urbans units als espais i als temps d'oci (dels quals no tota la població gaudeix en la mateixa mesura) i en canvi encara no han sorgit altres mitjans de transport que hi puguin entrar en competència. Aquests ho faran de forma immediata al final dels anys 20. Primer, el "metropolità" o, com es deia aleshores, l'elèctric soterrani, com un sistema alternatiu al transport en superfície i, poc després, els vehicles amb motor d'explosió: els autobusos.

L'any 1905 l'empresa canadenca Barcelona Traction Light Power Company Limited es fa càrrec de la gestió del tren de Sarrià. Entre els nous projectes cal esmentar l'electrificació (1905) i la perllongació de la línia cap a l'altre costat del Tibidabo (1916). Fins el 1926 el tren fa el recorregut per la superfície i a partir d'aquest any comença el soterrament entre la plaça Molina i la plaça de Catalunya, consolidant

el que serà el carrer de Balmes¹⁰⁶. Es pot considerar un metro perquè va soterrat i és elèctric.

El primer projecte d'una línia de metro és de l'enginyer Fernando Reyes Garrido, el 1912. La línia, totalment subterrània i de doble via, havia de fer el recorregut entre Sants i Sant Martí de Provençals i tindria una doble estació central a la plaça de Catalunya. Tenia un objectiu, secundari però alhora important: unir les dues estacions principals de ferrocarril que, com que els titulars eren dues companyies diferents no es posaven d'acord a l'hora de construir l'enllaç (REYES, 1913; REYES, 1918). El projecte, però, quedà oblidat durant un dècada.

El 17 de desembre de 1920 es constitueix la societat FC Metropolità de Barcelona (Transversal), creada per un grup financer català. Adquireix el projecte de Reyes i les obres comencen el febrer de 1923. El primer tram de la línia transversal entre la Bordeta i la plaça de Catalunya es va inaugurar el juny de 1926. La línia tenia una amplada de la via idèntica a la unificada pels ferrocarrils espanyols i, per tant, diferent de l'amplada de les vies del Gran Metro (que es construir després), que eren més estretes però més usuals en els metropolitans europeus. Això va facilitar que el metro arribés a l'arc de Triomf on la companyia de ferrocarril Caminos de Hierro del Norte de España tenia la seva estació (Mapa 6.11).

Paral·lelament es constitueix una altra companyia amb l'objectiu de construir i explotar línies de metro; era la Compañía del Ferrocarril Gran Metropolitano de Barcelona, SA (Gran Metro), creada el 26 de novembre de 1921. Aquesta companyia va adquirir les concessions de les línies de Lesseps a la rambla de les Flors i del carrer d'Aragó al portal del Mar, per la plaça d'Urquinaona. Les obres van avançar més ràpidament que el Transversal i el tram Lesseps-Catalunya es va inaugurar el 30 de desembre de 1924. La línia I del Gran Metro es va completar sis mesos més tard amb l'entrada en servei del recorregut entre les estacions de Catalunya i Liceu, amb un túnel d'una longitud total de 0,5 km. Per qüestions tècniques (la proximitat al mar) les obres d'Aragó al portal de Mar realitzades en la recentment oberta Via Laietana, foren més lentes i fins al desembre de 1926 no s'inaugurà el tram Aragó-Jaume I (Mapa 6.10 i 6.11).

En poc més d'una dècada havien entrat en servei tres línies de metropolità (el Gran Metro, el Transversal i la línia de Sarrià) que sumaven un total de 10,7 km, la

¹⁰⁶ En l'apartat 6.3.2 es tracta el carrer de Balmes com una obra viària.

major part de doble via. Tres societats diferents explotaven aquestes línies, que tenien una amplada desigual i que serien molt difícils d'unir en el futur. En aquestes societats hi ha una gran influència d'altres companyies de transports tant de tramvies com de ferrocarrils, i de l'Ajuntament de Barcelona (Mapa 6.11).

L'aparició del metropolità hauria pogut ajudar a integrar funcionalment una ciutat que cada vegada era més extensa, si la seva xarxa hagués iniciat recorreguts alternatius que haguessin relacionat zones de la ciutat que tenien fins aleshores una comunicació deficient o si hagués integrat activitats complementàries que encara no tenien una comunicació eficaç, com pretenia la primera proposta de metro de F. Reyes en voler unir dues perifèries obreres situades en extrems diferents (Sants i Sant Martí de Provençals) i les estacions terminals de tren.

Però les noves línies de metro oferien poques novetats a la xarxa de comunicacions que ja hi havia a la ciutat. Les societats de metro van escollir traçats clàssics de la xarxa barcelonina i van augmentar l'oferta de transports en aquella zona (la zona central) de la ciutat que ja estava ben servida. Això és més que evident amb la línia del Gran Metro, la qual estableix el seu traçat per l'eix central de la ciutat (Rambles–passeig de Gràcia), on no tan sols passaven moltes de les línies de tramvia i després d'autobusos sinó que hi havia ja el tren soterrat de Sarrià (que era com una línia de metro). Per aquesta raó les línies de metro no van ser mai, en aquesta primera època, un mitjà de transport alternatiu al tramvia¹⁰⁷.

Els anys 20 també van ser testimonis de la popularització d'un altre sistema de transport: els autobusos. Tanmateix, havien aparegut el 1906¹⁰⁸, i els havia posat en marxa una companyia de riperts (La Catalana), però la seva implantació, per la competència que exercien als tramvies de l'època, quedà restringida a una sola línia, que anava des de la plaça de Catalunya fins a Gràcia. Forçats per les companyies de tramvies, que eren molt importants en aquella època, l'Ajuntament els va suprimir el 1908. Després hi hagué altres projectes¹⁰⁹ i propostes però no

¹⁰⁷ El metro no va assolir nivells de passatgers gaire alts en aquest període: el nombre de passatgers que va transportar fins al 1936 mai no va ser més del 10% del total dels que usaven el transport col·lectiu.

¹⁰⁸ Segons explica Caballé, aquest mateix any comencen a establir-se els taxis: [...] en 1906 comienzan a prestar servicio público en Barcelona los autos de alquiler. Eran un número de seis, para toda la ciudad, con parada única en la plaza del Teatro, que más tarde fue trasladada a la de Cataluña [...] No había tarifas de alquiler: el chofer y el parroquiano se ponían previamente de acuerdo. En 1909, el número de autos se elevó a veinticinco, estableciéndose la tarifa siguiente: 1 ó 2 asientos, noventa céntimos por quilómetro; tres pasajeros una peseta con diez céntimos; cuatro pasajeros peseta con veinticinco" (CABALLÉ i CLOS, 1941, pàg. 112-113).

¹⁰⁹ Immediatament després de la supressió les companyies de tramvies en demanaren la concessió.

fou fins al 1922 quan es va restablir el servei d'autobusos¹¹⁰ (la Compañía General de Autobuses, CGA, tutelada per les poderoses companyies de tramvia), amb una concessió de set línies regulars. En general oferien poques variants en relació amb els principals recorreguts dels tramvies¹¹¹ i el metro.

Aquella primera línia del nou mitjà de transport, malgrat va tenir una vida curta i es va limitar a un sol recorregut (tot plegat forçat per les poderoses línies de tramvies), va indicar la possibilitat d'oferir un servei de transport més proper a les necessitats de la població obrera. El preu del bitllet era menor (no pas popular) respecte al del tramvia: aquell costava 10 cts. mentre aquest en costava 15 cts., alhora que els autobusos tenien una tarifa a meitat de preu abans de les 7 del matí, com a tarifa obrera. (GONZÁLEZ MASIP, 1990).

Segons Alemany i Mestres (ALEMANY & MESTRES, 1986 b) l'ús de tots aquests mitjans de transport va anar creixent al llarg d'aquest 30 anys, sobretot entre 1905 i 1922, quan el creixement va ser sostingut. Si aquest creixement s'analitza a partir de les quantitats relatives que dona el volum de viatges/any d'un ciutadà, el creixement és espectacular. El 1910 el volum de viatges per any dels barcelonins era de 136,2; el 1920 l'índex era de 246,4 (un increment superior al 85%); el 1930 l'índex era de 308,3 viatges per habitant i any (un 25% d'increment). El 1923 el tramvia concentra el 80% de tots els viatges. A partir de 1923 l'ús per part dels usuaris augmenta considerablement i en deu anys el volum total es duplica.

Cal puntualitzar que aquest increment de l'ús dels mitjans de transport obeeix a dues dinàmiques diferents: una disminució relativa del preu del bitllet i un increment més que notable de la població.

¹¹⁰ La revista local *D'Açí i d'Allà* (núm. 54) de l'any 1922 descriu aquest nou mitjà de transport de la manera següent: "Per altra part, el servei d'autómnibus representa pels barcelonins un nou mitjà de transport que pot influir poderosament en la solució del problema de l'habitatge ja que tant com línies a l'interior de la ciutat s'ha procurat establir-ne que comuniquin el centre amb les barriades extremes, i això ha de facilitar l'edificació [...] té per damunt dels tramvies [...] doncs la seva via són tots els carrers de la ciutat".

¹¹¹ Algunes companyies de tramvia van aconseguir concessions per canviar els tramvies per aquest nou mitjà de transport: La Provensalense explotava una línia que unia els populars barris del Clot i el Teulat; també hi havien altres companyies com Autobuses del Norte de Barcelona, l'any 1927, les línies de Gràcia i Horta, rodejant el Carmel i amb central a la plaça de Lesseps, o el autobusos Roca, que cobrien el tram Gràcia-Guinardó. Cap d'aquestes petites companyies no va tenir la importància de la Companyia General, que tenia més volum de vehicles i que probablement transportava més quantitat de passatgers que tota la resta juntes.

6.3.4.2 El tren i els inicis de la suburbanització

La xarxa de trens que s'havia creat a les darreres dècades del segle passat i a les primeres d'aquest també s'anava consolidant. Barcelona i les seves rodalies tenien una extensa xarxa de trens que unien la ciutat amb les poblacions més importants de la primera i la segona corona de ciutats mitjanes. Les línies de tren havien connectat Barcelona amb les valls del Llobregat i del Besós, amb el Vallès i amb el litoral.

Al llarg d'aquelles vies van aparèixer de mica en mica, de manera poc sorollosa, però molt més efectiva que alguns plans d'urbanisme, un rosari d'eixamples menors i de traçats d'urbanització (SOLÀ MORALES, 1972). Se situaven molt marcadament sobre les línies electrificades dels Ferrocarrils Catalans: de Martorell per Sant Boi (1912), de Granollers per Parets (1917) i de Terrassa i Sabadell per Sant Cugat (1916) (Bellaterra i la Floresta en són exemples paradigmàtics). La línia de Mataró, en canvi en passar per zones prèviament urbanitzades no va tenir aquest efecte urbanitzador nuclear entorn de les estacions de tren (Mapa 6.6).

Aquestes noves zones urbanitzades van aparèixer com a urbanitzacions-jardí amb l'aparició del ferrocarril i després amb l'electrificació posterior, es convertiren (amb el temps) en residències burgeses fixes suburbials situades al voltant de les estacions.

6.3.5 RESUM

Aquest període s'inicia amb un trencament en l'esfera política. El 1901 guanya a l'Ajuntament de Barcelona la Lliga Regionalista, un partit de recent creació que aglutina la burgesia industrial i que fa de la ciutat de Barcelona l'exemple d'una transformació general que es vol arreu del país, per tal d'incidir en la modernització de l'estructura de l'Estat espanyol i per donar resposta a la crisi econòmica sorgida (o intensificada) per la pèrdua de les colònies.

La Barcelona del principi de segle és una ciutat de mig milió d'habitants, que ha passat de tenir 15,5 km² a tenir-ne 77,2, amb un gran creixement de la població per l'arribada massiva d'immigrants de la resta de l'Estat. La burgesia ja ha ampliat la

ciutat a quasi tot el Pla, però ara fa falta reorganitzar-la d'acord amb els interessos d'un sistema capitalista ja del tot implantat i madur.

Per afrontar aquesta remodelació Barcelona necessita nous models urbans que el pensament urbà autòcton no ha produït, cosa que obliga la ciutat a cercar altres models fora. Tres seran les teories forasteres que tindran una certa incidència: el model *gross stadt* alemany, el model *city planning* nord-americà i la ciutat-jardí de la cultura anglosaxona.

Barcelona s'inclina més per la teoria alemanya i s'inicia el moviment de la "gran Barcelona", per tal de crear una ciutat capital, com s'havia proposat seixanta anys abans; però ara el sentit de capitalitat no sols anirà lligat al poder i a la monumentalitat sinó també a la concentració de capital i de recursos. Aquest nou model urbà no només pretén ordenar el creixement (com ho havia fet Cerdà) sinó que vol forçar-lo per tal de canviar les condicions de producció. En aquesta perspectiva totes les propostes de traçats de comunicació, tant el viari com el ferroviari seran elements cabdals de reorganització urbana.

La implantació d'aquest nou model de ciutat es fa en dues etapes. En la primera (1901-1914) s'estableix tot un seguit de concursos, de programes i de projectes que intenten dissenyar la nova ciutat. En destaca la proposta de Leon Jausseley (que guanya el concurs internacional de 1903) i la proposta que deriva de Cebrià de Montoliu com a director de la societat cívica Ciutat Jardí adscrita al Museu (d'economia) Social creat el 1909.

Jausseley (molt relacionat amb la urbanística alemanya) proposa la reorganització de la ciutat per mitjà de tot un seguit de nous eixos viaris i ferroviaris, entre altres elements, amb l'objectiu de donar un sentit d'unitat al conjunt urbà. Montoliu apunta una proposta més innovadora que, pel que fa al transport es concreta amb una actuació municipal, en la reorganització de la gestió de les línies, que fins i tot podrien arribar a la municipalització de les empreses. A més proposa la creació d'un ferrocarril urbà, en forma de metro, com a principal mitjà de vertebració urbana.

A partir de 1914 (i aquí s'inicia la segona etapa) es pot parlar d'una certa implantació real de les propostes gestades en el decenni anterior a partir del Pla d'Obres de 1914 i sobretot del Pla General de 1917, sense oblidar la proposta alternativa de l'Institut d'Habitació Popular. D'aquestes propostes la que més

incidència real tingué fou el Pla General de 1917, que restà vigent fins a 1953, i el que més oblidat quedà foren les propostes de l'Institut. La ciutat real esdevé, doncs, a partir de projectes que han reeixit i d'altres que han fracassat.

Malgrat que la voluntat política de les elits urbanes locals era crear una ciutat metropolitana, els projectes i les realitzacions relacionades amb la mobilitat dels ciutadans, que per la dimensió a què havia arribat la ciutat haurien d'haver estat cabdals, constitueixen un dels àmbits urbans més poc reeixit. Al llarg d'aquestes tres dècades els projectes i els models teòrics que van pensar i organitzar un sistema de transport adequat a les necessitats d'aquesta ciutat metropolitana van sorgir des de tots els àmbits de planejament. Ja al principi del segle, Leon Jausseley guanya un concurs local amb la doble proposta d'implantació d'una xarxa ferroviària i una de viària; Cebrià de Montoliu aposta per la idea d'un ferrocarril urbà. Més tard l'Institut d'Habitació Popular fa un informe (molt innovador per a aquella època) sobre la conveniència de gestionar una xarxa de transports urbans (tramvia i metro) adequada a les necessitats del mercat laboral d'aquells anys, que influiria positivament en la necessària suburbanització que requeria una metròpoli i en el consegüent abaratiment del preu de la residència. Finalment el Pla General d'Urbanització de 1917, alhora que s'apropia una part de les idees de Jausseley, també recalca la necessitat de construir un sistema de circulació viària.

Malgrat que quasi totes es poden considerar propostes que van fracassar, amb referència a la seva implantació real, el nivell de fracàs no és ben bé igual. Pel que fa a les propostes que assenyalen la necessitat de reorganitzar la gestió i el servei de la xarxa de transport col·lectiu existent (Cebrià de Montoliu i l'Institut d'Habitació Popular) el seu ressò és pràcticament nul. De les propostes que aposten per la construcció d'infraestructura, només tindran un cert èxit aquelles que s'inclinen per la infraestructura viària. En canvi, totes les propostes que es vinculen a la infraestructura ferroviària no tindran cap tipus de repercussió. Aquests nivells diferenciats de "fracassos" no indiquen res més que aquelles propostes que s'adeqüen, més o menys, a les necessitats i aspiracions de la burgesia local, la qual tirarà endavant aquelles propostes que li són favorables i frenarà (fins a deixar-les en l'oblit) aquelles que li són desfavorables.

En aquest sentit és ben clara l'aposta que la burgesia fa per mantenir el sistema ferroviari i tramviari en mans privades potenciant la infraestructura viària. D'aquesta manera el Programa de 1914 i el Pla de 1917, com a elements consolidadors de les

propostes teòriques del decenni anterior, bàsicament pretenen construir espais viaris. El sistema de circulació de 1917 és una còpia diluïda del que proposa Jausseley, però només pel que fa als eixos viaris. La proposta ferroviària queda totalment aparcada. Alhora, les actuacions més clares i innovadores en la ciutat són les que es duen a terme en el carrer de Balmes i en la Via Laietana i ambdues formen part de la remodelació viària de la ciutat.

Aquest enfocament es va acabar de consolidar amb les directrius urbanes de la dictadura de Primo de Rivera, el qual va reforçar el plantejament iniciat per l'Ajuntament "democràtic"¹¹² i la Mancomunitat, i es començava a percebre la voluntat de promoure i potenciar l'automòbil com a mitjà de transport urbà. Pel que fa als transports urbans col·lectius (tramvia, metro i autobusos) s'han deixat completament en mans de la iniciativa privada i no han pogut ser utilitzats com a instruments de cohesió econòmica (de mercat de treball), social i urbana, característica que, com es veurà més endavant, influirà de manera decisiva en la posterior estructura i organització de la ciutat.

El període també es caracteritza per la incorporació d'importantes innovacions tecnològiques. S'acaba de consolidar l'electrificació en el sistema tramviari i paral·lelament arriben dos nous mitjans de transport: el metro i l'autobús. Tot plegat hagués pogut canviar la implantació territorial i social del sistema de transport públic amb una ampliació del territori servit, mitjançant la implantació de recorreguts complementaris als existents, i l'abaratiment real i significatiu del cost, cosa que hagués ampliat la demanda potencial dels transports. Tanmateix, això no s'aprofita i ni la nova font energètica ni els nous mitjans de transport signifiquen quasi res amb relació als canvis possibles i desitjables.

El transport urbà continua sent un mitjà selectiu. A escala espacial, malgrat s'hagi implantat com a transport plenament urbà serveix, només, a la part burgesa de la ciutat, al centre i a les perifèries benestants. A escala social es dirigeix al grup urbà que pot pagar un transport car i en restringeix l'ús als grups més minoritaris. A escala econòmica no forma part de l'estructura productiva; no és, per tant, un element que pugui influir, de manera significativa, en l'ampliació del mercat de treball, que encara continua autocentrat al costat de les fàbriques. És un transport enfocat als treballadors de les classes mitjanes (que treballen en el centre de la

¹¹² Encara que, com s'explica en el subcapítol següent (6.4), només el 20% de la població formava part del cens

ciutat), al consum de les classes benestants, que es localitza en el centre burgès de la ciutat, i al temps d'oci.

El transport interurbà, és a dir, la xarxa de ferrocarril, ha connectat totes les ciutats mitjanes amb Barcelona. El ferrocarril ha obert a la ciutat les valls del Llobregat i del Besòs, el Vallès i la línia de costa, en les quals s'ha iniciat un període de creixements suburbans (sobretot a les línies de Martorell per Sant Boi, de Granollers per Parets i de Terrassa i Sabadell, per Sant Cugat) com a urbanitzacions-jardí de caràcter burgès.

Mantenir els mitjans de transport amb una gestió totalment privada fa que s'estableixi un fort contrasentit entre la ciutat que es vol organitzar i els mecanismes que cal utilitzar per fer-ho. Mentre no es passa del nivell teòric els projectes i les propostes arriben a ser molt innovadors. Però en la mesura en què això implica rebaixar privilegis d'una part de la classe hegemònica, les propostes teòriques no tenen cap tipus de ressò pràctic, fet que en aquest cas produirà una crisi urbana no tan sols de la viabilitat sinó de la connectivitat en general, en la qual estaran inclosos els projectes viaris i els ferroviaris.

La solució a aquesta crisi del final dels anys 30 passarà per estratègies que ja s'han apuntat en aquesta etapa. S'oblidaran les propostes que poden aportar els mitjans ferroviaris (ja siguin tramvies, ferrocarrils o metros) i les solucions es buscaran en aquelles propostes que al començament del segle semblen més reeixides: la renovació de la xarxa viària.

6.4 LA DÈCADA DELS ANYS 30: DEL PLA A LA COMARCA

La dècada dels 30 a Barcelona es caracteritza per arribar a la mítica xifra del milió d'habitants i perquè la dinàmica de creixement urbà comença a anar més enllà del seu terme municipal, cosa que crea el primer fenomen de suburbanització intermunicipal i la consegüent ampliació dels límits de la ciutat real. Tot plegat resta inserit en una doble crisi: la crisi econòmica internacional, fruit de les limitacions i dels conflictes que imposava el mateix sistema capitalista, i la crisi urbana, resultat de la confluència entre les dificultats de la no-resolució dels conflictes urbans (habitatges, infraestructures, equipaments, etc.), per part de la burgesia industrial, i una dinàmica de creixement econòmic i demogràfic imparable.

Aquest és un període breu, just deu anys, que es veié estroncat per la Guerra Civil. És doncs una etapa on només es poden apuntar propostes d'estratègies territorials i es poden dissenyar alguns projectes. Però, pel que fa al territori, hi haurà temps per realitzar ben poques coses. De totes maneres és un període important pel nivell innovador dels projectes i de les propostes, que en algun cas es realitzaran després de la guerra.

6.4.1 LA BARCELONA DEL MILIÓ D'HABITANTS I LA CRISI INTERNACIONAL

A escala internacional el sistema econòmic capitalista estava inserit dins una forta crisi que havia començat, simbòlicament, amb el crac de la borsa de Nova York l'any 1929. Aquesta crisi general ben aviat va afectar les bases productives urbanes i s'instal·là a la ciutat tot reforçant la crisi urbana emergent, que ja s'havia manifestat en la dècada dels 20 i que la dictadura de Primo de Rivera havia empitjorat.

La burgesia industrial, que havia iniciat la conquesta de l'esfera política amb la victòria de les eleccions municipals al principi del segle, després de quasi trenta anys instal·lada en el poder local, no havia estat capaç de resoldre les necessitats bàsiques d'una ciutat en constant creixement.

Una de les esferes on aquesta crisi s'havia manifestat de manera més freqüent i intensa havia estat l'habitatge. L'accés a l'habitatge de les classes populars era un problema que caracteritzava la història de la Barcelona moderna. Qualsevol intent de solució (des del Pla Cerdà fins a la Gross-Barcelona) havia anat fracassant i les crisis de l'habitatge s'havien anat succeint repetidament. En els anys 30, doncs, el conflicte no és nou però la dimensió sí que ho és: un dels problemes que sorgeix a la Barcelona del milió d'habitants, no tant per la seva novetat sinó per la seva dimensió, és l'allotjament.

En els últims vint anys la població de Barcelona s'havia més que duplicat, a causa de fortes onades migratòries procedents de la resta de l'Estat, i havia creat una gran demanda d'allotjament assequible. En aquesta època s'enceten les ajudes públiques per satisfer les necessitats d'habitatge de les classes treballadores, però resulten tant "tímides" i tan poc eficients que la solució passa per fórmules anòmales de creixement urbà: les cases de dormir, la densificació de certs

sectors del centre antic i dels nuclis del pobles del Pla, les barraques i les primeres parcel·lacions d'autoconstrucció o d'urbanització marginal. La no-resolució d'aquesta necessitat bàsica donarà lloc a formes suburbials o d'habitatge deficitari, que a partir d'aleshores esdevindran una nova tipologia d'habitatge (Taula 6.3.1).

Altres problemes importants que la ciutat de Barcelona no havia resolt es trobaven bàsicament en la dotació d'infraestructures i de serveis públics urbans per tal de satisfer unes necessitats urbanes imposades per l'estructura productiva i reproductiva. En aquest sentit destaca l'oferta de places d'ensenyament primari que encara no s'havia generalitzat a tota la població infantil, com també els mitjans de transport mecànics que, a mesura que la població i la superfície urbana augmenten i se n'intensifica l'ús, esdevenen cada vegada més i més deficients tant pel que fa al disseny de les línies com al seu funcionament. Les línies, amb una estructura radiocèntrica que afavoria més les perifèries burgeses que les populars, eren del tot inadequades per servir l'organització fabril que s'havia situat a la perifèria. El preu per viatjar-hi encara era massa elevat per a la classe treballadora. I la gestió, fragmentada i privada de les línies, no permetia entendre-les com un servei públic ni com una xarxa integrada.

Finalment, cal afegir-hi les dificultats financeres en què es trobà l'Ajuntament de Barcelona després de l'Exposició de 1929, que no li permetien realitzar programes ni fer inversions importants.

Dins aquest panorama de crisi generalitzada i polifacètica, el 1931 guanyen les eleccions municipals les esquerres¹¹³ (es proclama la II República i es restableix la Generalitat), i això significa que per primera vegada les classes populars formen part, encara que de manera indirecta, dels governs locals, regionals i estatals. A partir d'aquest canvi fonamental comença una política urbana i territorial que es basarà en un ús intel·ligent dels escassos recursos (ROCA, 1979) i permetrà un espai de discussió de models d'organització urbana en els quals es repensarà l'estructura de la ciutat, que ja s'entreveu que serà del tot metropolitana (BUSQUETS, 1992).

¹¹³ Amplis sectors de les classes populars entren en la vida política i social. Si a les eleccions de 1901 només el 20% de la població formava part del cens electoral, el 1933 el cens estava format pel 60% de la població i la participació efectiva estava al voltant dels 2/3 (BUSQUETS, 1992).

El projecte d'enllaços ferroviaris de 1933¹¹⁴ obeirà a la lògica d'un ús intel·ligent dels recursos en la mesura en què intenta augmentar la rendibilitat dels ferrocarrils i del metro connectant traçats i suprimint duplicitats per tal de racionalitzar la xarxa.

6.4.2 DUES PROPOSTES GLOBALS D'ORDENACIÓ URBANA

Els canvis polítics, les crisis i els conflictes, que es manifesten tant en l'esfera internacional com local, i que dins una relació dialèctica es poden considerar tant conflictes econòmics com urbans, obriran pas a una reflexió global sobre un nou model de ciutat, reflexió que per primera vegada en la història de la ciutat no sols inclourà els raonaments dels tècnics i de la classe hegemònica sinó que hi participaran les classes populars per mitjà d'associacions polítiques i culturals, amb propostes amb un bon nivell d'elaboració i estructuració (ROCA, 1972).

Les dinàmiques del desenvolupament industrial exigien una estratègia de transformació del territori per fer-lo més racional des del punt de vista productiu. El creixement urbà i industrial, que es traduïa en el fenomen de la suburbanització localitzat més enllà dels límits de Barcelona, junt al dinamisme que caracteritzava l'època portava, necessàriament implícita, una reflexió a una escala més gran que la de la ciutat restringida dins el seu terme municipal. Aleshores es crearà un espai de discussió de models d'organització alternatius per a la ciutat metropolitana (BUSQUETS, 1992), models que es traduiran en dues propostes globals (el Regional Planning i el Pla Macià) i en propostes sectorials a curt termini.

Les fonts teòriques en què s'inspirarà el nou model s'allunyan de la teoria alemanya, tan important en les propostes urbanes anteriors, i adoptaran la planificació regional anglosaxona (Regional Planning)¹¹⁵: la ciutat funcional (el Pla Macià) (ROCA, 1979).

¹¹⁴ Vegeu l'apartat 6.3.3.

¹¹⁵ La idea d'establir un pla de distribució d'un territori més enllà dels límits de la urbanització local, és essencialment contemporània, encara que el 1889 el districte metropolità de Boston realitzà una primera temptativa d'urbanització regional per a la distribució del conjunt de les aigües i parcs públics. Però els fonaments doctrinals del Regional Planning no començaren a establir-se fins molt més tard. Els estudis teòrics els inicia Patrick Geddes al Health Congress el 1910, amb el títol "The population map and its meaning". El 1912, el doctor Schimdt (després director del Pla Regional de la zona del Ruhr) demanava la formació d'un pla de conjunt per a la regió de Düsseldorf. L'any 1919, el primer Annual Report of the Ministry of Health parla ja de Regional Planning per a les regions carboníferes de Southwales i South Yorkshire, on en el seu segon report hi ha dues pàgines sobre el Pla Regional. El 1920 una llei especial alemanya legalitza el pla regional del Ruhr. I a partir d'aleshores el Regional Planning es va refermant. El 1923 Patrick

6.4.2.1 El Regional Planning de 1932

El Regional Planning¹¹⁶ de 1932 confeccionat pels germans Rubió i Tudurí al començament dels anys 30 fou un intent de planejament general del conjunt del territori català, en el qual utilitzaren la idea de la "zonificació"¹¹⁷ com a resposta a la necessitat urgent de trobar una sortida a la crisi. L'objectiu era reduir els desequilibris territorials mitjançant la protecció dels espais més interessants des del punt de vista paisatgístic, alhora que es volia potenciar l'agricultura i reforçar la idea d'un retorn al camp, combinant les activitats industrials i agrícoles. El camp seria un territori amb el mateix nivell de serveis i d'equipaments que la ciutat. És la idea de la "Catalunya-ciutat" on Barcelona, si més no teòricament, seria "tan sols un barri més".

Però Barcelona no és la ciutat estricta, sinó que se la considera part d'un sistema de ciutats metropolitana que ells anomenen la regió de Barcelona, que comprèn, a més del Pla, el Baix Llobregat, i la corona de pobles que envolten el massís del Tibidabo i que pertanyen al Vallès Occidental¹¹⁸(Mapa 6.12):

[...] des del Besòs fins a les costes del Garraf i des del mar fins al pas de Martorell. Considerem doncs, que Badalona dorm a l'est com un límit o canvi, més enllà del qual els problemes, encara que molt influïts per Barcelona deixen de pertànyer al sistema barceloní. Al contrari cap a l'oest, engloben dins el sistema barceloní tota la plana del Llobregat i terra endins, comprenen el curs baix del riu i la corona de pobles que envolta el massís del Tibidabo (MORENO, 1977 pàg. 84).

Abercrombie, de la Universitat de Liverpool, la tracta en "The Town Planning Review". El 1924 els principis del Regional Planning van ser molt més concrets als congressos d'Amsterdam, Viena (1926) i París (1928) (MORENO, 1977).

¹¹⁶ Dins la planificació del nostre país els antecedents històrics d'aquesta proposta es troben amb Cebrià de Montoliu, que en el 1912 formula les seves idees sobre la "ciutat-jardí" com una nova tipologia d'habitatge i també com una nova tipologia de ciutat. També en els anys 20 sorgeixen propostes que van en aquest sentit i que en l'àmbit polític tenen el suport de la Mancomunitat. Aquest decalatge temporal de més de 15 anys entre les primeres propostes de *zoning* a nivell regional i quan realment aquestes es formulen, permet unes reflexions més madures i possibilita la incorporació de les teories europees i americanes que s'anaren confeccionant al llarg dels anys 20. A més Rubió i Tudurí al llarg d'aquesta dècada fan dues propostes (1920 i 1926) que després, d'una manera o altra, recolliran en el projecte de 1932.

¹¹⁷ La zonificació com una eina del planejament s'havia utilitzat en la mateixa capital amb les ordenances de 1927, que constituïren una veritable classificació del desenvolupament urbà seguint els patrons alemanys del principi del segle (BUSQUETS, 1992).

¹¹⁸ Aquest límits són els mateixos que ja s'havien fixat el 1929 i que després adoptarà el Pla Comarcal de 1953. En canvi no són ni els del "vuit ferroviari" del Pau Vilà de 1937, (Mapa 6. 19) que coincideixen amb la proposta d'Àrea Metropolitana de Barcelona de 1966, ni tampoc amb la regió I de la divisió territorial aprovada per la Generalitat, que comprenia el Barcelonès, el Baix Llobregat, el Vallès i el Maresme (Mapa 6.20). La mateixa crítica que es feia als límits de 1953 es poden aplicar a la regió de 1932: uns límits massa estrets, per un sistema urbà com el de Barcelona i una perillosa tendència a considerar-se "natural" el creixement sense solucions de continuïtat, per agregacions successives (ROCA, 1979).

A l'hora d'ordenar el territori les primeres activitats que el Pla Regional proposa és la de millorar la circulació regional i les vocacions "naturals" del sòl; en segon lloc tracta de les zones dedicades a les activitats productives i distributives. L'ordre de les activitats proposades assenyala la importància que se li confereix a cada una d'elles (ROCA, 1979), i la circulació ha esdevingut una de les prioritats de la planificació regional dels anys 30, per la qual cosa fa falta preservar les zones dedicades a la circulació, com una activitat més que cal incloure dins la distribució zonal de les activitats, "tot comparant-les amb les venes i artèries d'un cos viu"¹¹⁹.

A la regió de Barcelona es distingeixen tres tipus de circulació: la que té com a origen Barcelona, la que té com a destinació Barcelona i la que simplement travessa Barcelona (se n'exclou la circulació intensa de la mateixa aglomeració), que determinarà tres zones de gran circulació (Mapa 6.13)¹²⁰.

Pel trànsit "de penetració i expansió" és a dir, que té l'origen i la destinació a Barcelona, el Pla Regional dissenya dues grans artèries, al llarg de les valls del Llobregat i del Besòs. La línia de la costa, la de l'Ordal cap al Penedès, també cal considerar-la encara que es presenti com a secundària. La vall del Llobregat és definida com a "feix d'un gran trànsit" ja que inclou tots els mitjans de transport (ferrocarril, autopistes per al trànsit de gran velocitat, artèries de trànsit feixuc, etc.). Per al trànsit ràpid que travessa Barcelona, el Pla Regional dissenya una "zona especial de circulació regional", paral·lela a la costa que travessa el corredor que hi ha al darrere, a l'oest de la serra de Collserola, passant per Cerdanyola, Sant Cugat, el Papiol i Martorell.

El Pla també fa importants reserves de sòl agrícola. Pel que fa a l'habitatge és partidari de la ciutat jardí, que localitza a la falda de la serra de Collserola. També estableix unes zones industrials de comerç i zones mixtes de circulació i activitat fabril i comercial. L'activitat industrial se situaria a la Zona Franca, a l'Hospitalet i a la desembocadura del Llobregat. Finalment es vol crear, també, una zona mixta a l'interior del triangle de vies de comunicació entre Sant Cugat, Rubí i el Papiol, on hi hauria comerç, indústries i habitatges. És una reformulació de la proposta de 1929 i un precedent de la del 1966.

¹¹⁹ Tal com havia teoritzat Geddes l'any 1915 (GEDDES, 1915) (s'explica en l'apartat 5.2.1).

¹²⁰ Les solucions per a cada un d'aquest tipus de trànsit fins i tot la mateixa classificació, té una clara influència dels esquemes de trànsit nord-americans utilitzats per a la confecció i el disseny de les grans xarxes d'autopistes urbanes, que deprés s'han basat els dissenys de les xarxes urbanes de les grans ciutats europees presentats a les exposicions universals d'urbanisme.

6.4.2.2 La ciutat funcional¹²¹: el Pla Macià

El Pla Macià sorgeix com a resultat d'un treball realitzat per tècnics agrupats en el GATCPAC (on a partir de 1928 participa també Le Corbusier) i en un primer moment no tenen contactes directes amb el poder municipal i regional. El Pla és una proposta d'alternativa global als patrons que havien conformat el gran creixement de la Barcelona del començament del segle. El seu punt de partida és doncs la crítica al model, a la realitat i al marc legal (Llei d'Eixample, Llei municipal, Llei de cases barates, ordenances municipals...).

El Pla intenta, seguint les propostes del Moviment Modern, desfer el caos urbà dins un marc ordenat per la forma de producció capitalista (ROCA, 1972). És a dir la recomposició de la ciutat capitalista, pensant en un model de capitalisme utòpic del segle XIX, les propostes tindran, doncs, un caràcter molt més globalitzador i de llarg termini que les aplicades en el període anterior (ROCA, 1979).

Les propostes del GAPCPAC, com a alternativa als projectes de la burgesia urbana, entronquen en propostes que havien anat sorgint en els anys 20, de forma tímida i bastant atomitzada (ROCA, 1972). L'any 1922 a la Secció d'Estudis Polítics de l'Ateneu Enciclopèdic Popular (AEP) s'organitzen "unes converses públiques sobre la ciutat" per tal d'analitzar la vida urbana des d'una òptica diferent de la de l'òptica liberal burgesa. El 1930, en la mateixa línia, *Treball* publica una reflexió sobre una de les qüestions que preocupa als habitants de la perifèria de Barcelona: els passos a nivell i la divisió de la ciutat que provoquen la distribució de les línies de ferrocarril. També hi ha les propostes de la USC en el seu programa mínim municipal, entre les quals hi ha "la construcció a Barcelona d'una xarxa orgànica de metro a fi de descongestionar el centre i l'expansió de la ciutat als punts extrems".

El Pla s'inicia amb una crítica de les propostes d'ordenació urbana fetes al llarg del segle XX (TARRAGÓ, 1972). Expressa el seu desacord amb les propostes del casc antic, amb les obertures de les vies A i C. Fa una crítica molt dura al pla Jausseley, i menysprea dos components fonamentals de la política urbana

¹²¹ En el IV del CIRPAC es planteja la "ciutat funcional", s'estudien més de 30 ciutats del món i se n'observen tant els processos de formació històrica com els nous problemes creats pel maquinisme i la circulació. Es constaten les principals funcions de la ciutat: habitatge, oci, treball i circulació. I es proposen una sèrie de principis per corregir les disfuncions de la ciutat contemporània. Serà la famosa Carta d'Atenes (BUSQUETS, 1992).

burguesa dominant: el sistema viari i la renovació urbana¹²². També es mostra contrari al model urbà representat en el Pavelló de la Ciutat de l'Exposició de 1929, on Rubió i Tudurí es plantejava la urbanització del Pla cap el *hinterland* interior, amb els mecanismes de suburbanització representats per la caseta i l'hortet. En canvi, en la proposta hi havia una recuperació (encara que molt matisada) del Pla Cerdà que, malgrat tots els seus defectes (manca de classificació per zones, manca d'espai per a la indústria, vies excessivament pròximes, assaig de desplaçar el CBD cap al Besòs) havia facilitat l'expansió de Barcelona d'una forma ordenada que responia a les exigències de l'època.

L'inici dels treballs també es basa en una anàlisi profunda de la situació de la ciutat en els anys 30¹²³ (Mapa 6.15 i Mapa 6.16). En aquest sentit es recullen les anàlisis sectorials en profunditat que hi ha de Barcelona en diferents àmbits: les anàlisis sanitàries, els treballs demogràfics, i certes anàlisis lligades a propostes concretes (el port, l'aeroport) en les quals cal subratllar el Pla d'Enllaços Ferroviaris fet pel Consorci Ferroviari de Barcelona (Mapa 6. 14). En aquesta anàlisi es reflexiona entorn de la irracionalitat del traçat de la xarxa ferroviària en el Pla de Barcelona:

[...] la situación actual de estos trazados tiene a la ciudad de Barcelona aprisionada por una malla de líneas férreas subdividiéndola en una serie de secciones sin comunicación posible, lo que ha originado ese desarrollo tan absurdo e irregular de la extensión de las urbanizaciones, haciendo que se pueblen y edifiquen zonas muy alejadas del centro de la ciudad (ROCA, 1972).

Es tractaria de transformar Barcelona en una ciutat funcional¹²⁴, on les activitats o funcions de caire industrial (en què predominen els obrers) i les de caire polític (Barcelona s'havia de convertir en la capital de Catalunya) tinguessin un paper predominant. El Pla tenia un caràcter zonal ja que intentava preservar espais per a usos col·lectius. En aquest sentit el Pla Macià té un caràcter múltiple a causa de la pluralitat d'objectius que es proposen: fer de Barcelona una ciutat funcional, una

¹²² Aquest pla té el defecte de tots els d'aquella època, d'haver estat fet sobre un tauler de dibuix, a base de línies radials, moltes de les quals no tenen altre objecte que donar un agradable arabesc en planta; i considera la ciutat com una cosa limitada, ja que acaba totes les vies importants amb altres vies corbes i amb finals monumentals que fan improrrogable el traçat. El Pla d'Enllaços que regeix avui dia està inspirat en l'anterior i té tots els seus defectes. *Mirador*, 5-V-32. (Citat per TARRAGÓ, 1972, pàg. 25).

¹²³ El 1920 la ciutat de Barcelona tenia 2597 turismes i el 1936 la xifra arribava a 16934 (Taula 6.41).

¹²⁴ Aquest model de ciutat partia dels pressupòsits teòrics del arquitectes moderns que formulen les quatre funcions de la ciutat. En el IV congrés del CIRPAC es planteja la "ciutat funcional, s'estudien més de 30 ciutats del món i se n'observen tant els processos de formació històrica com els nous problemes creats pel maquinisme i la circulació. Es constaten les principals funcions de la ciutat: habitatge, oci, treball i circulació. I es proposen una sèrie de principis per corregir les disfuncions de la ciutat contemporània. Serà la famosa Carta d'Atenes (vegeu capítol 5).

ciutat industrial i obrera, i una capital política, com en certa manera ho havia fet ja el Regional Planning.

El Pla aposta per dues temporalitats diferents. A curt termini proposa, sense que suposi grans inversions, millorar els nivells de l'habitatge on aquests són més obsolets (com la ciutat vella). També proposa la limitació d'un cert tipus de creixement, com la limitació a certs tipus de rendes diferencials presents. Però l'única inversió real que proposa és la construcció de 12 km d'autopista cap a Castelldefels.

A llarg termini el Pla proposa "una ciutat futura", on la façana marítima tindria una importància fonamental, com a zona comercial i industrial lligada al port. En aquesta zona també s'hi ubicaria la *City*¹²⁵ o "centre direccional" en els terrenys del vell port. Aquesta localització reuniria els avantatges de la perfecta comunicació amb les zones industrials (el Passeig Marítim, la Meridiana), amb els dos ports i amb les zones d'habitatge i d'altra banda exclouria els problemes de congestió i de grans distàncies propis de la *city*. La comunicació es faria per mitjà dels eixos del Paral·lel i la Meridiana, els quals alhora farien d'eixos de comunicació urbana i constituïrien les sortides naturals de Barcelona cap al Vallès mitjançant els llits del Besòs i el Llobregat (Mapa 6.17).

Es tractava de fer una altra Barcelona destinada, especialment, a satisfer certes necessitats (oci, sanitat) d'una classe social: la classe treballadora urbana. El caràcter determinant seria satisfer col·lectivament una demanda social de consums col·lectius¹²⁶.

6.4.2.2.1 El trànsit i la circulació com a elements d'enllaç

En aquesta "ciutat futura" les grans infraestructures del transport són considerades l'element estructurant de la recomposició del sistema urbà. Josep Lluís Sert

¹²⁵ En proposar-la sorgeix una crítica a l'evolució del centre urbà que, seguint l'eix Rambles-passeig de Gràcia, s'ha dirigit cap a l'interior de la ciutat, envaint les zones d'habitatge. Aquest desenvolupament lineal, allargassat del centre, és considerat negatiu per les distàncies excessives que crea i per la prematura congestió que produeix.

¹²⁶ En aquest sentit una de les propostes més innovadores del Pla va ser la ciutat del repòs i de les vacances. Era una proposta que volia solucionar la necessitat d'espais verds que tenen els ciutadans i que expressen amb l'èxode periòdic fora de la ciutat. Tots els mitjans de comunicació, trens, tramvies, automòbils, són utilitzats per la gran massa de ciutadans que senten la necessitat de fugir de la ciutat. Les classes mitjana i treballadora són les que han donat magnitud al problema. Calia organitzar i fer un projecte de conjunt en el qual es dissenyés una fàcil circulació que permetés distribuir aquestes masses d'una manera més racional.

pensava que en un pla de reorganització urbana havia de tenir en compte dos elements: la zonificació i la xarxa viària. Aquesta incloïa: esquema general de circulació, ferrocarril, carretera, aeroport, rius, canals comunicacions subterrànies, línies d'electricitat, conduccions de gas i d'aigua (ROCA, 1983, pàg.16).

Junt a la classificació orgànica de les zones de la ciutat, és el problema del tràfic¹²⁷ el que més deixa sentir la necessitat urgent de l'estructuració urbanística[...] El tràfic, realitzant la unió dels elements espacials (zones) de la ciutat, és un mitjà per al seus fins orgànics (GATCPAC, 1932, pàg.41).

Malgrat el concepte de trànsit recull tots els mitjans de transport que es troben en una ciutat, el cotxe esdevé un element cabdal. En tots els raonaments sobre el trànsit urbà s'endevina un tracte de favor envers un dels mitjans que en un futur immediat tindrà un paper hegemònic:

L'increment del motor d'explosió ha revolucionat l'urbanisme. L'augment de la velocitat i la freqüència dels mitjans de transport ha augmentat la importància del tràfic, fins a establir-ne una dependència funcional de totes les idees de l'urbanisme contemporani. Avui el tràfic ja no és més qüestió del nombre i amplada dels carrers (GATCPAC, 1932, pàg. 41).

La consideració dels problemes presents (i futurs) del trànsit com també el mateix concepte de ciutat:

[...] no és possible imaginar un pla d'una ciutat sense un coneixement previ del conjunt de la regió del que la ciutat no és més que un producte" (SERT, 1937),

porten a definir una estratègia a escala regional i en aquest sentit el Pla Macià esdevé un Pla regional,

[...] si el ferrocarril incrementà en la ciutat el seu esperit latén de centralització; l'automòbil exigeix ja des d'un bon principi la descentralització i "la necessitat descentralitzadora ens aparta de les zones concèntriques encara que siguin ordenades i ens aparta de la ciutat portant-nos a urbanitzar la regió: d'aquí el motiu de l'ordenació lineal de les zones de la ciutat i l'objecte de l'anomenat Pla Regional" (GATCPAC, 1932, pàg.41).

Aquest canvi explícit d'escala territorial del planejament es formalitza amb el disseny de dues grans vies paral·leles a la línia de costa, l'una que passaria pel Vallès i l'altra que aniria pel bell mig de la ciutat (Mapa 6.18). La regió de

¹²⁷ El mot correcte que caldria utilitzar és trànsit (acció de passar per un lloc, especialment per una via pública; moviment de persones, vehicles, per carrers o vies públiques), però en el anys 30 s'utilitza el mot tràfic.

Barcelona, incloent-hi la mateixa ciutat té, segons els tècnics del GATCPAC, un desenvolupament lineal ben definit per la distribució natural de les zones, que caldrà potenciar i ordenar amb aquests dos eixos lineals, el primer de caràcter regional i el segon de caràcter urbà.

La via d'articulació regional, l'eix que uniria Hostalric amb Molins de Rei, per Granollers i Sabadell, canalitzaria el trànsit de pas per Barcelona¹²⁸.

En el Pla de Barcelona i en el Baix Llobregat, la proposta era la construcció d'una tangent col·lectora, situada als límits de les zones d'habitatge i de producció prèviament definides, és a dir, en l'eix Gran Via-Aragó, que s'ampliaria, amb l'eliminació d'una illa de cases de l'Eixample per augmentar la seva capacitat (Mapa 6.18). Aquesta via "recolliria el tràfic exterior i d'altra part, tot el tràfic ràpid de les zones de la mateixa ciutat, classificant-lo i dividint-lo a partir d'ella" (GATCPAC, 1932, pàg. 41).

[...] se hace pasar una gran transversal que comprenda la calle de les Corts, así como la de la Diputación (que es inmediata), demoliendo toda una línea de manzanas que las separa actualmente. Se establece de esta manera una vía muy ancha, donde se puede clasificar fácilmente la circulación haciendo una autopista para la circulación rápida, espacios verdes de aislamiento de los edificios, así como una vía muy ancha para el tráfico pesado (carta de Sert a Le Corbusier 3.1.1935) (TARRAGÓ, 1972).

En aquesta tangent també se situaria el trànsit ferroviari suburbà de passatgers entre les estacions terminals del Besòs i del Llobregat. La tangent col·lectora s'enllaçaria amb les diagonals convergents previstes per Cerdà, el Paral·lel i la Meridiana, i amb l'eix de les travesseres de Gràcia i de les Corts que són considerats més descentralitzadors que la Diagonal, la qual seria convertida en una via relativament secundària.

Una autopista elevada seguint la línia de costa¹²⁹ substituiria el ferrocarril actual. Els ferrocarrils (amb la divisió passatgers/mercaderies) serien sempre situats en la franja de la tangent col·lectora.

En definitiva, el trànsit, classificat i ordenat segons procedències i volums, té en el Pla Macià un pes que no tenia en els projectes anteriors. Les solucions

¹²⁸ La idea ja estava articulada en el Regional Planning del germans Rubió i Tudurí (vegeu l'apartat 6.3.2.1).

¹²⁹ Com la que es construí a la ciutat de Gènova (Itàlia).