REPÚBLICA DE BARCELONA, REPÚBLICA DE CATALUNYA?

Joaquim Nadal i Farreras

Ara fa aproximadament un segle alguns intel·lectuals noucentistes moguts per un afany civilitzador van difondre la idea de la Catalunya-ciutat. D'ençà d'aleshores, la literatura sobre el territori i la seva ordenació i articulació ha proliferat abundosament. I des d'aquell moment sempre hi han tingut rellevància la discussió i el plantejament del paper de les ciutats en la construcció present i futura d'un projecte de país. Trasbalsats per la crisi espanyola del final del segle XIX, intel·lectuals i polítics catalans es van afanyar a dibuixar un projecte reformista i modernitzador que atorgués al territori, el país i la ciutadania un paper de dinamització, transformació i canvi.

És evident que els noucentistes no van poder conèixer els avenços més recents de la historiografia catalana que ens permeten ara una aproximació molt més ponderada al sistema de ciutats catalanes de l'edat mitjana, per exemple en el moment de construcció territorial d'una identitat i quan Barcelona encara no havia assolit amb plenitud el paper preponderant que adquiriria amb posterioritat. Tampoc no podien tenir a la mà els més recents estudis d'Albert Garcia Espuche sobre les transformacions de Catalunya en els segles XVI i XVII i sobretot els seus enormes treballs sobre la ciutat del Born, dels quals es desprèn un model descentralitzat de creixement de l'economia catalana. Ni disposaven del llibre que ha coordinat recentment Jaume Dantí i que parla justament de les xarxes urbanes a la Catalunya dels segles XVI i XVII.

En realitat, la transformació de la societat i del territori de Catalunya que va originar la Revolució Industrial al segle XIX va ser una sacsejada molt profunda i va significar un procés de concentració demogràfica i de l'activitat productiva que atorgà definitivament a Barcelona i a l'aglomeració urbana del seu voltant una hegemonia total.

La transformació de la societat i del territori de Catalunya que va originar la Revolució Industrial al segle XIX va significar un procés de concentració demogràfica i de l'activitat productiva que atorgà a Barcelona i a l'aglomeració urbana del seu voltant una hegemonia total.

Va ser justament com a fruit d'aquests canvis que el capteniment dels intel·lectuals del començament del segle XX va tenir una traducció molt evident en les decisions polítiques que havien de respondre als reptes d'una nova societat i d'una nova economia. Naturalment, Ildefons Cerdà, al segle XIX, amb el seu pla d'eixample de Barcelona, havia posat a contribució una reflexió molt centrada en el present industrial i el futur urbà de la Barcelona de l'època atenent a un canvi que havia de significar el trencament definitiu del cercle de les muralles i l'inici de l'articulació i l'amalgama dels pobles del pla de Barcelona que s'acabaren integrant de ple a la capital.

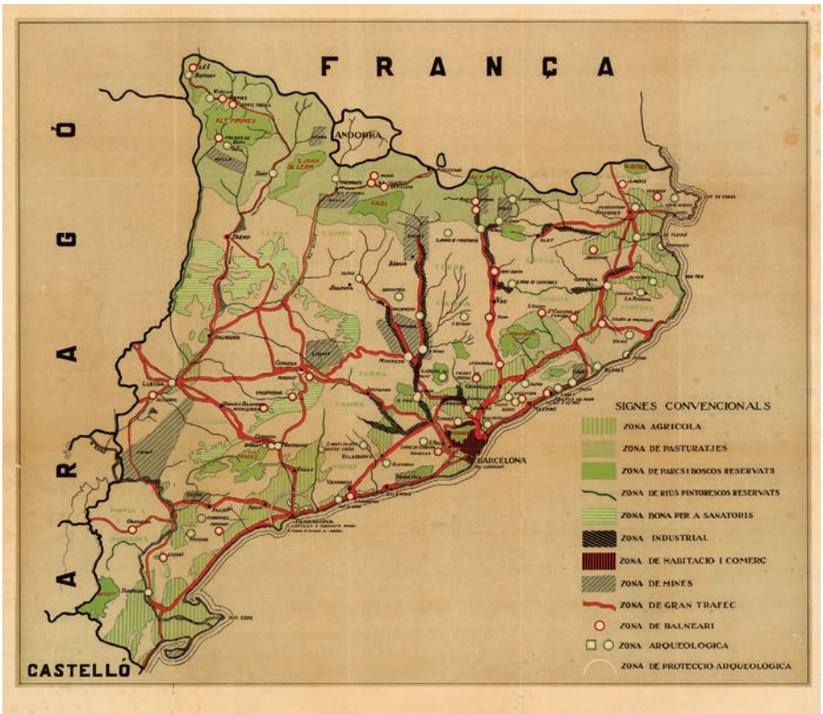
Fruit justament dels debats suscitats per l'obra de Sardà des del començament del segle XX, el territori i la ciutat –les ciutats– van ser el centre de propostes polítiques diverses. Francesc Roca, en un estudi molt rellevant que es va editar el 1979, caracteritza les iniciatives polítiques sobre el territori al voltant

de tres grans idees: la comarcalització, la zonificació i la transformació territorial. Efectivament, Roca, a *Política econòmica i territori a Catalunya 1901-1939*, assenyala com aquestes tres opcions circulen pels primers quaranta anys del segle XX a Catalunya per camins paral·lels i amb poques connexions. De fet, de la mateixa manera que per iniciativa de la Generalitat Pau Vila tractava de definir un mapa comarcal, els germans Nicolau i Santiago Rubió i Tudurí proposaven també com a resposta a l'encàrrec de la Generalitat el seu pla de distribució en zones del territori català (Regional Planning) l'any 1932. Mentre, uns anys abans, a partir del 1920, el pla sexennal de la Mancomunitat originava una documentació molt àmplia en què la preocupació per les xarxes d'infraestructures i els equipaments socials i culturals derivarien en un projecte de modernització del país que també recolliria en temps de la Generalitat intervinguda (1935) el Pla general d'obres públiques de Catalunya. Per a alguns l'abundància de propostes plantejades de manera inconnexa i en paral·lel responia a dues cultures de planificació ben diferenciades, en un cas molt marcades per la tendència a l'urbanisme de la zonificació i en l'altre pel predomini de la cultura dels enginyers acotada pel pragmatisme de les infraestructures.

En tots els casos, però, emergia una preocupació central: la relació de Barcelona, capital de Catalunya, amb el territori. Aquesta preocupació real pels canvis físics, demogràfics i econòmics tenia també com a teló de fons una certa subordinació subsidiària de tota la política catalana amb la capital barcelonina. És un fet que els grans esdeveniments polítics dels segles XIX i XX s'han desplegat a tot Catalunya generalment per un efecte mimètic de Barcelona i com a conseqüència de l'orientació que prenien els esdeveniments a la capital. La industrialització havia caracteritzat un predomini metropolità indiscutible i la xarxa de ciutats de Catalunya s'havia abocat a un cert seguidisme de la iniciativa de la capital que aglutinava les principals energies intel·lectuals i econòmiques. Barcelona era lluny, però tot passava per la capital. Els estudis universitaris, el sistema financer, la cultura i la política en tenien una clara dependència. Les ciutats s'emmirallaven en la capital, mentre que altres parts del territori es resistien a aquest mimetisme i feien d'un cert ruralisme tradicionalista un factor de resistència al canvi i una filosofia de vida arrelada de formes ancestrals als costums i la vida de la ruralia i també convertien aquestes formes de vida en una filosofia política.

Les ciutats s'emmirallaven en la capital, mentre que altres parts del territori es resistien a aquest mimetisme i feien d'un cert ruralisme tradicionalista un factor de resistència al canvi.

Autocar Manresa-Berga en el moment en què els pares s'acomiaden dels seus fills que marxen a les colònies escolars a La Pobla de Lillet, l'estiu del 1935 a Manresa. [ACB]



Mapa de proposta del Pla de distribució en zones del territori de Catalunya, obra del Regional Planning de la Generalitat, 1932. [ICC]

Ara bé, malgrat que aquest seguidisme i aquesta subordinació eren del tot evidents, també ho era que seguint la pauta i l'entramat de ciutats que s'havien anat configurant des de l'edat mitjana i que s'havien modificat i transformat primer amb els canvis econòmics del segle XVIII i més encara amb el desplegament de la nova geografia industrial, s'havia format un sistema de ciutats que a petita escala definien una personalitat complementària i dibuixaven una autèntica xarxa que ja al llarg de tot el segle XX havia calgut considerar. A les capitals tradicionals (a part de Barcelona, Girona, Lleida i Tarragona) alimentades sempre per un entramat administratiu hegemònic i per una capitalitat governativa, militar i eclesiàstica, s'hi havien sumat per camins diversos ciutats com Mataró, des del segle XVIII, Reus, Sabadell i Terrassa, Igualada per la seva importància industrial, Vic en unes circumstàncies una mica especials de fort predomini eclesiàstic, Manresa com a ròtula industrial en un punt neuràlgic del territori, Granollers com a ciutat mercantil i més tard industrial i encara un conjunt de poblacions d'una mida més petita, però cadascuna amb la seva singularitat especial, ja sigui el cas de Tàrrega, Mollerussa o Balaguer, a ponent, de Berga i Solsona a la Catalunya central, de Flix, Tortosa o Amposta a l'Ebre, de Valls, Montblanc, el Vendrell, Vilanova i Vilafranca, al sud de Barcelona, d'un món a part que és el de les valls pirinenques poc poblades i amb molt territori i de Figueres, Olot i Banyoles a les comarques del nord, a part de la geografia de la indústria surera que a Sant Feliu de Guíxols, Palamós o Palafrugell s'havia anticipat al gran impacte del turisme des del segle XIX.

La globalització accentua la mobilitat de les persones, de les dades i de les idees i apunta a la universalització dels ciutadans sense menystenir una revifalla de l'accent local que subratlla la singularitat.

Aquesta articulació reticular responia encara, però, als esquemes de mobilitat que havien fet definir el mapa comarcal de Catalunya per Pau Vila més en funció

de la distància en tartana que de la distància en cotxe o en tren. La circulació de les persones, de les idees i dels diners es feia de manera pausada i les anades o vingudes d'aquestes diverses ciutats a Barcelona o viceversa eren esporàdiques i excepcionals. Cada ciutat alimentava el seu propi microcosmos social i cultural i sovint a gran distància de la capital. Però la distància naturalment no empetitia de cap de les maneres el pes o la importància de les iniciatives locals i només ens cal pensar en el Centre de Lectura de Reus per entendre de què estem parlant.

Ara bé, fins ara hem estat explicant un entramat que arriba fins a l'actualitat i és a la base de la diversitat de les xarxes urbanes que defineixen avui més que mai la Catalunya del present i del futur, però hem esmentat únicament alguns dels aspectes històrics que l'han anat configurant. Per entendre la realitat actual cal atendre a una altra sèrie de fenòmens que canvien del tot l'escala de les relacions en xarxa de les ciutats de Catalunya: la segona i tercera industrialització i les successives crisis, la motorització de la societat i l'impacte del turisme. Fins ara havíem parlat d'una xarxa tradicional i històrica. Després d'aquests fenòmens hem de parlar de tot un rosari de poblacions costaneres que, alimentades per la revolució del turisme, han adquirit un pes i una rellevància molt singulars i han fet un paper d'esponja amb la població de l'aglomeració barcelonina. Aquesta mateixa aglomeració ha vist com les ciutats de la seva corona, ja sigui al Baix Llobregat o al Barcelonès Nord, adquirien un pes insòlit en la geografia anterior i marcaven amb accent primer obrer i més tard de noves classes mitjanes emergents la personalitat d'una àrea metropolitana, on, de l'Hospitalet, Sant Feliu de Llobregat, Sant Just, Cornellà, Gavà, Viladecans o Castelldefels, d'una banda, o Badalona, Sant Adrià de Besòs i Santa Coloma de Gramenet de l'altra, les fronteres administratives es difuminen i desdibuixen en un conglomerat molt ampli. Ara la xarxa viària, les connexions ferroviàries i en general les noves tecnologies ho acosten tot i situen el sistema urbà de Catalunya en un cop de puny.

La globalització accentua la mobilitat de les persones, de les dades i de les idees i apunta a la universalització dels ciutadans sense menystenir una revifalla de l'accent local que subratlla la singularitat.

Avui, doncs, el pes demogràfic de Barcelona és indiscutible i ara com en temps de la República conserva una preponderància hegemònica que és de pes, però avui Catalunya ja no es pot definir amb esquemes que funcionaven fa unes dècades i que ara són obsolets del tot. Avui, per la força dels fets, la quimera intel·lectual construïda pels noucentistes ha esdevingut una realitat irreversible. El catalanisme del segle XXI ja no es pot concebre com la irradiació des de Barcelona, sinó com la suma de les energies i de les voluntats d'un territori que ha adquirit una nova complexitat i alhora és més simple que mai. Avui tot és lluny i més a prop que mai; el radi d'acció i de mobilitat ha canviat radicalment i avui ja no és impensable abastar els quatre punts cardinals dels extrems del país en un sol dia, del Pirineu a l'Ebre, de ponent a les terres de Girona. El pes de les decisions haurà d'atendre aquesta realitat més complexa i haurà de copsar les noves xarxes reals i virtuals per definir amb paràmetres de futur una societat moderna. •

Joaquim Nadal i Farreras, catedràtic d'Història Contemporània de la Universitat de Girona.
Institut Català de Recerca en el patrimoni cultural.

El catalanisme del segle XXI ja no es pot concebre com la irradiació des de Barcelona, sinó com la suma de les energies i de les voluntats d'un territori que ha adquirit una nova complexitat.