

URBES URBANES

DESCOBERTA DEL PATRIMONI URBÀ DE L'HOSPITALET



R U T E S U R B A N E S

COM ES FA UNA CIUTAT?

JOAN CASAS

R U T E S U R B A N E S

Museu no es tan sols objectes més o menys vells o més o menys bonics que podem veure dins d'un edifici que porta aquest nom. Museu ha de ser molt més que això, ha de significar la manera en que tots nosaltres podem conèixer millor la nostra ciutat i el nostre patrimoni, i a través d'ell poder explicar-nos processos molt més generals.

És per això, que aquesta iniciativa, que tira endavant el nostre Museu, és important perquè ens apropa, explicant-nos-la, a una cosa tan senzilla, i alhora tan complicada, com pugui ser la nostra ciutat, el nostre barri o el nostre carrer, però fent-nos conèixer els perquès d'aquesta realitat.

Conèixer l'Hospitalet és una tasca fascinant, però si a més ens ho passem bé en fer-ho, haurem aconseguit el nostre objectiu.

AMADEU JUAN i PRAT
Tinent d'Alcalde, Ponent de
Cultura, Ensenyament i Esports

R U T E S U R B A N E S

Vaig néixer en aquesta ciutat l'any 1950. Durant la meua infantesa no em va costar cap esforç sentir que «era d'aquí», traduït a un altre llenguatge, això vol dir que no m'era difícil establir vincles espaials i temporals amb el meu entorn. M'explicaré: descobria de forma natural l'espai, les funcions que els homes havien assignat a aquest espai, tenia una idea rica de la societat que m'envoltava de més a prop (sabia quina era la feina dels meus veïns i on treballaven), la memòria de la meua família (immigrada a l'Hospitalet els anys vint) em feia articular temps i espai i em permetia descobrir el rerapaís de la ciutat.

La suburbialització, en aquest ordre de coses, vol dir també la dificultat de «ser d'aquí». La gent sap que «viu aquí», però la pobresa d'aquella trama de vincles d'espai i de temps fa difícil l'autoidentificació com a membres d'un col·lectiu. Com que aquesta autoidentificació és, crec jo, una necessitat humana primària, la societat tendeix a fragmentar-se: i així els grups immigrants s'identifiquen segons la seva procedència, els ciutadans es reconeixen com a habitants del cercle més reduït del seu barri, etc. Tot això en si mateix no és dolent. És més, pot ser el nucli d'un nou enriquiment de la identitat col·lectiva. Però alguna cosa ha d'actuar com a element aglutinador d'aquesta nova personalitat, ben real, que tenim com a col·lectiu humà. Alguna cosa, o moltes coses. L'aparició d'aquests elements aglutinadors és allò que també es pot anomenar la formació d'una consciència col·lectiva.

Fixem-nos que no és difícil «ser de Barcelona», però que «ser de l'Hospitalet» ja ho és més. Les grans ciutats, per la seva riquesa simbòlica, poden actuar com a gresols, com a «melting-pots» d'aquesta diversitat que hi aporten els homes. El cinema s'ha fet tips de transmetre'ns, en aquest sentit, la mitologia de la capacitat aglutinadora de New York, posem per cas. A les àrees suburbialitzades, com que són zones segregades i marginalitzades per les grans ciutats, hi predomina, lògicament, aquest sentiment de segregació i de marginalitat.

En la mesura que això dificulta la solidaritat col·lectiva, cal reivindicar la història de la ciutat com un bé patrimonial, com un bé col·lectiu que ens pertany a tots. El coneixement de la història i la difusió d'aquest coneixement actuen aleshores com a elements formadors de consciència, com a elements que ens ajuden a «ser d'aquí», i d'això és tracta.

Aquests quaderns volen ser, essencialment, un instrument de treball. Una eina adreçada a persones que desitgen tenir unes quantes informacions i idees bàsiques sobre la història de la ciutat i la formació del seu patrimoni per tal de donar-les a conèixer a altres persones. Són un complement de la visió pràctica que d'aquests mateixos temes vaig provar de donar al llarg del seminari celebrat a la primavera de 1986.

En el cos d'aquests quaderns donarem dades precises quan això calgui, però també adreçarem a altres fonts d'informació. No volen suplir aquestes notes els treballs que, en diferents camps, s'han preocupat per estudiar i donar a conèixer aspectes variats (geogràfics, històrics, sociològics, urbanístics, etc.) de la nostra ciutat, un cos de materials que després d'una època anèmica sembla que es comença a reviscolar.

Aquest primer quadern conté una bibliografia bàsica i una succinta referència dels materials disponibles que coneixem. El cos principal del quadern està format per una síntesi dels conceptes essencials que es fan servir al llarg de la resta de documents i un intent de definir de la manera més adequada les idees de patrimoni urbà i defensa d'aquest patrimoni.

Els papers que vindran després d'aquest no estan estructurats en forma de rutes, sinó que responen a àrees geogràfiques (barris o grups de barris) determinades. Contenen, això sí, suggeriments i indicacions per poder estructurar rutes, però donant prou marge d'acció

R U T E S U R B A N E S

a les preferències individuals o a les necessitats d'un moment donat que són les que aconsellaran modelar la ruta d'una manera definitiva.

La redacció d'aquests documents té molt a veure amb una reflexió en veu alta. Els temes que preocupen aquesta reflexió no són nous, i per això, si algú ha llegit altres papers meus, potser pot començar a pensar que em repeteixo. Em ve de gust pensar que ni els meus coneixements, ni els meus punts de vista i opinions, són exactament els mateixos ara que quan vaig escriure altres textos sobre temes locals, i que potser aquesta condició de cosa canviant que té la reflexió sigui perceptible entre les ratlles. Però, de fet, això no em fa patir gaire. Ja em preocupa una mica més, en canvi, que del to voluntàriament determinant i precís de les afirmacions que vaig formulant (necessari en un text que vol

ser divulgador i didàctic) algú en pogués treure la idea que es tracta de coneixements acabats, definitius, claríssims. La cosa no és així ni de bon tros. Més m'estimaria que la lectura dels meus textos servís d'estímul a dues activitats eminentment personals i una tercera de col·lectiva: mirar (o llegir, o escoltar, ja m'enteneu) i reflexionar, per una banda, i per l'altra debatre i intervenir tant com sigui possible en uns temes que, en la mesura que determinen el paisatge on vivim, ens importen a tots.

Això és l'únic que ens pot donar una certa consciència del món que ens envolta —encara que aquí ens hàgim limitat a un àmbit tan restringit d'aquest món com és la nostra ciutat—, i la consciència és la font i garantia de la nostra llibertat, de la nostra capacitat de transformar el món que ens hem trobat.

R U T E S U R B A N E S

EL MEDI NATURAL

MARC FÍSIC I PAISATGE

Convé diferenciar aquests dos conceptes per tal d'afinar una mica en la descripció de les característiques del territori sobre el qual està plaçat l'Hospitalet.

Allò que anomenarem *marc físic* està constituït per tot un seguit d'elements (tipus de roques i de sòls, estructura geològica, unitats i formes del relleu, clima, etc.) que podem suposar que són estables i que no varien —o que ho fan poc— a conseqüència de l'activitat de l'home, perquè aquells processos que els modifiquen tenen uns cicles molt llargs en el temps (de milions d'anys per a les transformacions geològiques) i perquè l'acció humana no és capaç de modificar-los sensiblement.

El *paisatge*, en canvi, està constituït per tot allò que l'home pot modificar i que de fet modifica al llarg de la història: la coberta vegetal, molts aspectes del règim d'aigües superficials i subterrànies, etc., així com tot allò que el fer dels homes afegeix a l'aspecte del món: camins i altres vies de transport, aprofitaments energètics, construccions, etc. Com més sensible és aquesta acció de l'home, diem que el paisatge és més humanitzat.

EL MARC FÍSIC DE L'HOSPITALET EN EL SEU CONTEXT

Convé que situem l'Hospitalet en el context del seu entorn geogràfic immediat. Els trets que defineixen aquest entorn són la Serralada Costanera catalana i les valls finals del Besòs i del Llobregat.

La serra de Collserola és el tram de la Serralada Costanera comprès entre els dos rius. Els seus relleus majors són els modestos cims de Santa Creu d'Olorda (435 m.), Sant Pere Màrtir (399 m.) i el Tibidabo (520 m.) a més d'altres turons menors. És un conjunt de muntanyes antigues, formades per pissarres molt replegades i metamorfitzades amb intrusions de granit. L'erosió —de llarga durada per la mateixa antigor del relleu— ha anat suavitzant els perfils dels turons, ha donat lloc a materials molt característics (com el sauló, la sorra que resulta

de la meteorització dels granits), i ha anat formant, per l'acció dels torrents i rieres, un esglaó de materials arrossegats al peu de les muntanyes. Aquest esglaó és el que s'anomena un «glacis» o bé una «plana de peu de muntanya». El glacis de Collserola rep la denominació genèrica de «Pla de Barcelona», perquè la major part de la ciutat Comtal hi ha estat construïda a sobre.

Els rius travessen les muntanyes estrenyent les seves valls (el pas de Montcada, el congost de Martorell) i formen després, en el seu tram final, planes al·luvials de llims i sorres que en arribar a mar s'eixamplen formant deltes. El del Besòs és modest, però el del Llobregat és la segona estructura deltaica de Catalunya després del delta de l'Ebre.

Entre el Besòs i el Llobregat no hi ha cap més curs d'aigua permanent, però sí un grapat de torrents i rieres que davallen de Collserola al mar, que roten el Pla de Barcelona excavant-hi les seves valls i que surten al mar o bé s'escampen per les planes deltaiques més baixes. N'hi ha que són encara molt perceptibles en el paisatge urbanitzat perquè han determinat el traçat d'algunes vies urbanes. Seria el cas per exemple, a Barcelona, dels torrents de l'Olla i d'en Vidalet que conflueixen per formar la Riera de Sant Joan (és a dir l'actual Passeig d'aquest mateix nom), de les rieres de Sant Gervasi (o de Sant Miquel) i de Valldarxa (que seguiria si fa o no fa el camí del carrer Gran de Gràcia) que conflueixen per formar la Rambla de Collserola (seguint el curs actual de les Rambles barcelonines). Dins el terme de l'Hospitalet hi ha quatre sistemes de torrents molt importants: el de la Riera Blanca —límit històric del terme—, el del Torrent Gornal, el de la Riera dels Frares (o Riera del Cementiri) i el de la Vall del Poble.

La plana entre els dos rius, aquest conjunt format pel glacis de les muntanyes i les planes al·luvials, queda migpartida per un relleu menor, la muntanya de Montjuïc, que ha fet de límit natural del creixement del delta del Llobregat.

Aquest àmbit geogràfic s'enllaça cap a llevant amb l'andana litoral del Maresme i pel corredor de Montcada es connecta amb la depressió prelitoral (el camí de pas natural que vertebrava la Catalunya marítima); la mateixa connexió es repeteix

R U T E S U R B A N E S

a través de l'estret de Martorell mentre que, en canvi, el pas litoral cap a ponent queda dificultat per les característiques aspres del massís de Garraf que arriba fins al mar i tanca la plana deltaica del Llobregat.

En el context que hem definit, el terme de l'Hospitalet, en la seva màxima extensió històrica (com comentarem més endavant), s'estén de forma allargada entre la muntanya i el mar. Té el punt més alt als primers relleus de Sant Pere Màrtir (el coll de Finestrelles), cavalca després una franja del Pla de Barcelona (la part alta del terme, l'anomenat Samontà), i continua finalment sobre la plana del delta de llevant (la Marina) fins al mar.

EL CLIMA I L'AIGUA

El clima d'aquesta zona és el característic del domini marítim mediterrani, amb estius calorosos i secs i hiverns temperats i relativament humits. Les temperatures mitjanes són superiors als 15° C (16,5 °C de mitjana en el període 1958-1981) i ben poques vegades l'hivern arriba a presentar neu i glaçades (un total de 24 dies de neu en el mateix període de 23 anys). El règim de pluges és força irregular d'un any a l'altre. La precipitació mitjana anual és de 595 mm., però les oscil·lacions són notables, i així s'arriba als 1.085 mm. de 1959 o, per l'altra banda, als 394 mm. de 1973. La distribució anual de les precipitacions presenta en general dos punts mínims, un a l'hivern (pel febrer) i un altre a l'estiu (pel juliol) i dos màxims, un a la primavera (maig) i un altre, molt més important, al començament de la tardor (entre els mesos de setembre i octubre). En aquest darrer període de màxima precipitació s'originen, quan coincideixen determinades causes naturals (un règim de vents de llevant combinat amb una «gota freda»), grans precipitacions en períodes de temps molt reduïts. Aquest fet sol ser el principal causant de les inundacions a la vall baixa i zona deltaica del riu Llobregat, fenòmen tot sovint catastròfic que amb una inflexible regularitat podem anar constatant al llarg de la història.

Els torrents són només els camins per on s'escorre l'aigua de la pluja. El riu, tan pròxim, fa difícil la derivació d'aigües per



al regatge justament a causa de la baixa cota de les terres, que en complica el drenatge. Tot això fa que l'aprofitament de les aigües superficials hagi estat, com veurem, un fet històricament tardà i al mateix temps, paradoxalment, les inundacions un problema perpetu.

De temps més reculats s'explotaven les aigües subterrànies. Originàriament la gent usava aigua que treia de pous poc profunds, que comunicaven amb l'aquífer més superficial del delta. Aquestes aigües havien de ser elevades i això és feia — abans de l'època dels motors — amb galledes, sínies, bombes de maneta o fins i tot amb bombes mogudes per la força del vent (de tot en queden testimonis: queden molts pous en desús, encara es pot veure una sínia a Ca l'Aranya, a la Vila Vella, així com una vella bomba aspirant-impel·lent en un corraló del carrer del Xipreret. Hi ha gent de la Torrassa que conserven la memòria d'algun molí de vent que servia per treure aigua, etc.). Després dels pous es van excavar mines als vessants de Sant Pere Màrtir per canalitzar cap al poble les aigües que produïssin. Hi ha notícies de diverses explotacions d'aquesta mena al llarg del segle XVIII, una de les quals donà origen posteriorment al primer repartiment públic d'aigües per a usos domèstics. Fins a principis del segle XIX no arriba l'aigua del riu, per a usos agrícoles i industrials, gràcies a la construcció del Canal de la Infanta. A finals de segle

es comencen a aprofitar les conduccions que porten cap a Barcelona l'aigua dels pous oberts a la vora del riu i que permetran la instal·lació d'aigua corrent domèstica. També fou a finals de segle quan es va començar a explotar un segon nivell aquífer del delta, més profund, i que permetia excavar pous artesians (és a dir, on l'aigua ascendia sense necessitat d'emprar mitjans artificials). El descobriment de l'aigua artesiana va significar l'obertura de les perspectives d'industrialització del territori que després els fets van confirmar. No podem oblidar que la major part d'indústries tenen un gran consum d'aigua, i que l'irregular règim estacional del Llobregat no era suficient per assegurar que les necessitats d'aquest líquid quedessin prou cobertes.

ALTRES CONDICIONS SOBRE LA IMPLANTACIÓ HUMANA

A l'apartat anterior, quan parlàvem de l'aigua, ja vàiem de quina manera la forma com es presentava havia condicionat la seva explotació i, per tant, la seva disponibilitat al llarg del temps. Veïem encara remarcar altres trets del marc natural que també condicionaren la implantació de pobladors a la zona i la seva economia.

En primer lloc cal parlar dels sòls que, combinats amb les característiques de clima i de relleu, determinen en bona mesura les possibilitats de les explotacions agrícoles.

A la part alta del terme, a la zona del Samontà (és a dir, el fragment del Pla de Barcelona que pertany a l'Hospitalet), els sòls, resultat de l'erosió, l'arrossegament i la modificació de les roques de Collserola, són àcids, poc profunds, pedregosos i roturats per torrents i rieres. Les possibilitats de regar-los són extremadament reduïdes. Això limitava les seves possibilitats agrícoles a poca cosa més que els cereals de secà, la vinya i el garrofer.

Els sòls de la Marina, la part baixa del terme (és a dir la part del delta de llevant del Llobregat que pertany a l'Hospitalet), són més profunds, enriquits per aportacions de llims i matèria orgànica per les inundacions del riu. Els problemes per

a la seva explotació es derivaven de la salinització de les zones més pròximes a mar, les dificultats de drenatge i l'existència de «banyols» o zones d'aigua embassada, afegit tot això a la inexistència d'una infraestructura de regatge anterior a la construcció del Canal de la Infanta. La manca de relleu permetia que les unitats d'explotació fossin més extenses, però els conreus tradicionals —a causa de les dificultats que esmentàvem— foren també els cereals de secà en rotació amb els llegums, mentre que els productes d'horta van ser un conreu marginal fins a la primera dècada d'aquest segle.

Entre els materials de la part alta abunden les argiles, d'aspecte divers segons la seva composició. Les argiles blanquinoses de certes zones, per exemple, han deixat rastres precisos a la toponímia (*Riera Blanca*, *Coll Blanc*). Quan esclati l'eufòria de les indústries de la ceràmica, s'explotaran aquests terrals d'argila, aquests modestos recursos minerals que ofereix el sòl.

EL PAISATGE I LA SEVA EVOLUCIÓ

Parlar de l'evolució del paisatge és parlar de la petja que deixa en el territori la història dels homes. Aquesta serà la manera com, al llarg d'aquests papers, ens apropiem per primera vegada a una visió sintètica de la història de la nostra comunitat.

Si els primers vestigis de poblament a la comarca es remunten al tercer mil·lenni abans de Crist, ¿com ens hem d'imaginar que era aleshores el paisatge? Doncs ben poc semblant al d'ara. Als vessants de la muntanya i al Samontà ens hi podem imaginar una espessa garriga i una presència important del bosc mediterrani. I, si anem baixant cap a mar, el panorama ens desconcertaria encara més. El delta és gairebé inexistent. Montjuïc s'endinsa a les ones unit a la terra ferma per una franja de llim i la línia de costa està bastant més a prop de l'Hospitalet vell que l'actual emplaçament de l'ermita de Bellvitge. La part existent del delta és una zona d'aiguamolls, amb una vegetació de joncars i de plantes resistents als ambients salins. Els primers pobladors defugen aquestes terres

baixes i s'instal·len als turons, s'escampen pel país seguint les valls dels rius. ¿Podríem establir una successió d'etapes que, des d'aquest panorama inesperat, ens anés portant a la imatge que ens és coneguda? Ho provarem de fer.

El primer gran canvi s'esdevé amb la romanització, i sobretot a partir del moment que Bàrcino, la colònia romana que donà origen a Barcelona, adquireix un paper preeminent, pels volts del segle III de la nostra era. Aquest fet té unes conseqüències cabdals per a l'estructuració del nostre territori. Fora dels límits de les muralles romanes, a les zones pròximes a la xarxa de camins que comuniquen Bàrcino amb la resta de l'Imperi, prolifera el poblament dispers en forma de *villae*. Quant a la xarxa de camins, a l'època romana es remuntra l'origen del que comunica Barcelona amb Cornellà i segueix després per la vora del riu cap amunt (és a dir el camí a la vora del qual naixerà després l'Hospitalet), un camí modest si el comparem amb la Via Augusta, que devia seguir el traçat, aproximadament, de l'actual carretera Nacional II. Finalment, l'anomenada Via Francigena, seguint si fa o no fa el curs actual de les Travesseres, enllaçava la via Augusta amb l'altre gran camí que sortia de Barcelona pel corredor de Montcada. D'aquell espès sistema de poblament dispers que abans esmentàvem en tenim, a casa nostra, pocs vestigis arqueològics. Les troballes de la zona de l'ermita de Santa Eulàlia, que podem veure avui al Museu, fan pensar que allà hi havia una *villa*, i tenim altres notícies disperses de troballes numismàtiques, ceràmiques i fins i tot d'enterraments. El paisatge canvia, en resum, amb l'obertura de camins, la consolidació dels establiments agrícoles i l'aparició d'un poblament dispers. El delta, mentrestant, ha anat creixent, però Montjuïc encara devia penetrar prou en el mar per poder fer de recer d'una zona portuària sota el seu vessant de ponent (a la zona de Nostra Senyora del Port).

Aquesta primera configuració del territori tindrà una durada considerable. No degué sofrir canvis substancials en època visigòtica. Sobre aquest temps s'especula amb la possible existència d'una «*turris Amalvigia*» —és a dir, una casa de pagès d'una senyora d'aquest nom— a l'emplaçament de l'actual ermita de Bellvitge, que ja és terra ferma, si bé encara molt pròxima al mar.

L'ocupació musulmana i la posterior estructuració de la marca meridional de l'imperi franc (punt de partida de la marca anomenada «reconquesta») sí que trashedaren força el panorama. Cal pensar en un gran despoblament de les àrees rurals i en un nou repoblament a mesura que es va definint el panorama polític. La parròquia és sovint la unitat de delimitació administrativa de la qual sorgiran noves poblacions. I amb això són a les portes del darrer mil·lenni.

ELS DARRERS MIL ANYS

Tot i que enguany es parla molt del mil·lenni de l'Hospitalet, ja hem vist que la presència dels homes s'enceta en aquestes terres molt més aviat. ¿De què, doncs, s'ha volgut commemorar una xifra tan rodona? De fa mil anys daten els primers documents que coneixem i que fan referència, d'una forma clara, a la parròquia de Provençana, o de Santa Eulàlia de Provençana. I amb això ja no es tracta només de presència dels homes —que és molt anterior—, sinó de presència d'una demarcació administrativa que, en substància i amb els retalls que veurem, ha perviscut fins arribar a nosaltres.

Però parlàvem de l'evolució del paisatge. No el deixem. El delta continua la seva progressió, terraplenant la costa baixa protegida per l'espigó natural de Montjuïc dels corrents dominants. El riu segueix un curs erràtic i el seu llit principal dins el delta, al llarg dels segles, varia diverses vegades. D'aquestes variacions en queden testimonis en forma de llacunes, estanys o «banyols» escampats pels «prats» de la Marina. El nou poblament medieval recupera la interrompuda tradició romana de l'hàbitat dispers, en forma de masos escampats, al mig de les terres que es conreen. Hem de pensar en una agricultura definida ja pels que seran els seus trets seculars: els cereals i la vinya, i també hem de pensar en un gran desapropiament, per raons de salinitat i de baixa salubritat (endèmia de paludisme), d'una bona part de les terres del delta.

Hi ha població, però no hi ha poble. En general, a les parròquies medievals es va produint un agrupament de cases al voltant de la terra sagrada de l'església. No sembla que sigui aquest el cas de l'Hospitalet, si més no pel que en sabem fins ara.

No hi ha notícies de cap agrupament de cases al voltant del primitiu temple parroquial: l'esglesiola romànica de Santa Eulàlia. De fet el poble no naixerà fins al segle XIII, prop del límit més occidental del terme, al voltant d'un petit hospital de camí; i no s'acabarà de consolidar fins al segle XVI, segurament gràcies a la immigració provinent del Lenguadoc, que proporcionà les mans que calien per sanejar terres de Marina i establir noves explotacions agrícoles. A partir d'aleshores sí, ja hi ha poble. I fins i tot han arribat fins a nosaltres uns quants casals d'aspecte acomodats que suggereixen una certa eufòria econòmica i que daten dels darrers anys del segle XVI.

Un preciós document, un inventari domèstic de les possessions d'un pagès benestant de l'Hospitalet, Antic Lluell, l'any 1613, que publicà Jaume Codina, ens permet fer-nos alguna idea sobre què passa amb el paisatge. Ens fa saber, per exemple, que encara hi havia vestigis del bosc mediterrani a la part alta (l'inventari parla d'una finca petita, de tres mujades, anomenada «la tanca dels Roures», plantada de blat, però on hi ha trenta roures. A la casa no hi falten glans ni llenya de roure. També es parla d'una altra finca dita «la Pineda»). També sabem que hi ha garrofers i, a la part baixa, abundosos àlbers (hem de pensar que plantats a la vora dels pluvials —és a dir, els recs que serveixen per recollir les aigües de les rieres, per canalitzar les aigües de pluja i impedir que inundin la plana dèltica—, o potser fent de closa dels camps, o servint de peus perquè s'hi emparri la vinya: els anomenats «arbres de grecs», perquè «grec» s'anomenava el vi que es feia amb aquestes paretres. Els conreus són, com podíem suposar, el blat, la civada, la vinya i —vet aquí que d'això no n'havíem parlat— el cànem. El cànem, present a molts llocs del camp català com a conreu d'ús domèstic (de bri i estopa de cànem, filats a ca-

sa, se'n feien llençols, camises, mitges, tovallols, etc.), va aquí més enllà. Hem de pensar en un conreu comercial quan en trobem —és cert que en una casa rica— una resta emmagatzemada de 20 quintars. Els animals de treball són les mules i els bous, i a la casa es crien conills, gallines i un porc (si bé del porc, com que ja ha passat la matança, només en trobem «8 quaters sencers de cansalada; 36 botifarres entre xiques i grosses i entre blanques i negres; 9 llonganisses; 10 lliures de carn de porc de l'espina i un sagí tot sencer»).

La imatge que tot això ens suggereix val encara, amb ben poques variacions, fins a la darrereria del segle XVIII. Posem només com a canvi important, que el poble ha crescut i que el delta ja té les dimensions actuals. Únicament les cases dels senyors són d'obra de pedra, i encara no totes. També ho és l'església. Però la immensa majoria de les construccions són de paret de tàpia. Els camins són encara els mateixos que es definiren a l'època romana. Amb un canvi substancial, però, respecte de l'edat mitjana. Aquella antiga via romana que hem dit que corresponia a l'actual Nacional II, devaluada durant segles (l'entrada principal a Barcelona, com podem comprovar a les cròniques de tots els viatgers que en parlen, era la de Montcada. La gent, fins i tot si venia de l'altra banda, anava a entrar pel portal del Besòs. Igual com ara els que, venint per l'autopista de Lleida, agafen la B-30 per entrar a Barcelona per l'altre cantó), havia tornat a adquirir importància amb el conjunt de treballs que, durant el regnat de Carles III, la convertiren en la nova carretera de Madrid.

Dels canvis que es van succeir a partir d'aquest moment, en parlarem més reposadament quan repassem, barri per barri, el procés de formació de la ciutat. Deixem-ho estar, doncs, aquí.

R U T E S U R B A N E S

EL TERME MUNICIPAL

LA SEVA EVOLUCIÓ

A principis del segle passat, la delimitació del terme municipal de l'Hospitalet no devia ser massa diferent de l'originària parròquia medieval. L'atermenament, en bona part, estava definit per elements geogràfics ben precisos. De tots, potser el més insegur era el riu Llobregat que, com ja hem dit, va patir diverses variacions en el seu curs final.

El terme de principis del segle XIX tenia una extensió, si fa o no fa, doble de l'actual, i els seus límits eren els que segueixen: Des del coll de Finestrelles, al peu de Sant Pere Màrtir, la Riera Blanca delimitava el terme amb Sarrià i, més avall, amb Sants, fins a la carretera de la Bordeta. A partir d'aquí el terme es desplaçava una mica cap a llevant i seguia el curs d'un afluent de la Riera Blanca: l'anomenada riera de la Carnisseria (que correspon a l'actual carrer de Parcerises) fins a retrobar el lit de la riera mare, que continuava fent de termener fins al mar. El límit era aleshores la franja de platja fins a la Torre del Cap del Riu (on ara hi ha la Farola). A la punta de mar el límit no era pròpiament el riu. Segurament com a testimoni d'un dels seus canvis de curs hi havia una llenca de terra que pertanyia al municipi del Prat a la part d'ençà del Llobregat. Uns centenars de metres riu amunt i fins a la Carretera del Mig el terme era, ara sí, el riu Llobregat (amb la peculiaritat, tanmateix, que a l'alçada d'aquesta carretera hi havia un bon bocí de terra i unes quantes cases de l'altra banda del riu que pertanyien a l'Hospitalet. Una demostració més d'allò que hem anat dient sobre el curs erràtic del Llobregat). Això quant a la demarcació de terme amb el Prat. El límit amb Cornellà seguia després per la mateixa Carretera del Mig fins arribar al camí de Marina (l'actual carrer de Famades o d'Angulo, segons si fem servir el nom del seu cantó hospitalenc o cornellanenc). Aquest camí marca la partició fins a la carretera de Cornellà. Part damunt d'aquesta la demarcació es torna a desplaçar cap a llevant. Pel petit torrent que voreja l'actual caserna de la Remunta, els límits s'en-

filen cap al Samontà. En aquest sector, la demarcació amb Cornellà i amb Esplugues no queda definida per elements geogràfics tan clars.

D'aquesta extensió inicial se'n van anar segregant fragments en diverses ocasions:

— L'any 1838 es va segregar la terra que pertanyia a la propietat coneguda com a Torre Melina (o Torre Marina) per incorporar-la al municipi de nova creació de Les Corts de Sarrià. (Es la zona de l'actual Avinguda de Sant Ramon, carrer del Cardenal Reig, etc.).

— Potser aquest mateix any, o cap a mitjan segle, els termes a la zona de la Bordeta es van concretar a la Riera Blanca, incorporant a Sants la llenca compresa entre la Riera de la Carnisseria i el nou límit.

— L'any 1920, 900 Ha. de terres de Marina, des del mar fins a l'actual límit inferior del terme municipal (el carrer dels Motors) es van incorporar a Barcelona per a poder-hi construir el projectat i mai no realitzat Port Franc.

— El 1926 es van regularitzar els límits de la banda del riu, incorporant al Prat les cases i terres de l'altra banda.

— El 1932 es va agregar a Barcelona la part més alta del terme (des del coll de Finestrelles fins a l'actual límit superior) per a facilitar la prevista prolongació de la Diagonal.

Amb totes aquestes segregacions, el terme de l'Hospitalet va quedar reduït a les 1.200 Ha actuals, però és fàcil que més d'una vegada, al llarg d'aquests papers, fem referència als límits antics per explicar determinats processos.

R U T E S U R B A N E S

LES MATRIUS DE LES ACTUALS TRAMES URBANES

CAMINS I TORRENTS

Dels camins ja n'hem parlat, en termes generals, quan repassàvem l'evolució del paisatge. Ara caldrà que precisem una mica més el quadre. De fet només havíem esmentat els camins d'abast supralocal, hereus directes de les vies romanes (que encara avui són gairebé les úniques vies d'accés a l'Hospitalet —al marge de l'autovia de Castelldefels, de la qual ja parlarem— i els únics elements de connectivitat amb Barcelona): la carretera Nacional II, les travesseres i el camí de Cornellà. Caldrà esmentar, a més, les peces bàsiques de la xarxa de camins rurals de Marina i del Samontà, perquè també han tingut un reflex important en l'evolució urbana posterior.

A Marina cal destacar dos camins transversals i quatre de penetració. De tots ells en buscarem més endavant els rastres a les trames urbanitzades. Els transversals són la Carretera del Prat (més avall de l'actual autovia) i la Carretera del Mig. Tots dos complien la funció de connectar un punt on el riu es podia passar —amb barca o a gual— amb la Riera Blanca, a través de la qual hom podia accedir a la carretera de la Bordeta i a Barcelona. Dels camins de penetració, que permetien anar des de la zona poblada de la part alta del terme als conreus de Marina, cal destacar els que segueixen: el primer és el conjunt format pel camí de Marina (que ja esmentàvem en parlar dels límits amb Cornellà) i el camí de la Feixa Llarga, el segon camí és l'anomenada carretera de la Processó, tradicional accés del poble vell a l'ermita de Bellvitge (avui seria l'anomenada Avinguda de Nostra Senyora de Bellvitge), el tercer conjunt és el que formaven el camí de l'hort de les Cols i el de la Fabregada (un eix format avui per la part baixa de l'avinguda d'Isabel la Catòlica i l'avinguda de la Fabregada), el quart conjunt és el format per la carretera de l'Hospici i la de la Farola (avui seria l'eix Miquel Romeu-Campoamor). Per damunt de la zona poblada, el camí de Sant Joan (avui els carrers de Sant Joan, el Bruc i els Alps), feia de repartidor dels accessos a les zones més altes del Samontà.

Aquest conjunt de camins, no caldria dir-ho, tindran un paper rellevant en l'estructuració de les xarxes vials quan el terme s'urbanitzi. Però en aquest mateix sentit no podem deixar sense esmentar el paper dels torrents i rieres.

Els torrents trenquen amb les seves valls el terme alt, i dificulten per tant les comunicacions en sentit transversal. Però aquestes mateixes valls serveixen d'accés de la part baixa a la part alta, a través d'aquell distribuïdor que, tal com dèiem, era el camí de Sant Joan. També convindrà que ens fixem en la manera com ha anat evolucionant aquesta funció tradicional dels torrents, tot i que és fàcil veure que tots els accessos a la part alta del terme encara avui els empenen. Observem per exemple el Torrent Gornal, tradicional porta d'accés als camins que duïen a la Torrassa (l'actual carrer del Montseny) o a Collblanc (l'actual carrer de Vallparda), o la Riera del Cementiri, per on s'accedia al camí que duïa a Can Vidalet i a Esplugues (el camí —avui carrer— dit del Molí), etc., i fixem-nos com tots aquests camins, en la seva relació amb la part baixa del terme, fan servir com a distribuïdor el camí de Sant Joan.

Un altre element matriu de les actuals trames urbanes que no podem menystenir és la parcel·lació del sòl agrícola. La creació de trames urbanes significa sempre una reparcel·lació que se superposa a l'existent, però que d'alguna manera la té en compte. La forma com s'interrelacionen aquests dos fets només es pot determinar bé superposant les dues trames parcel·làries. Dissortadament la cartografia parcel·laria de l'Hospitalet anterior al procés urbanitzador no és, pel que en sabem, gaire rica. Un excel·lent terme de comparació —vàlid només per a la part baixa del terme— és la cartografia elaborada per la Junta del Canal de la Infanta l'any 1862, però no disposem d'una documentació cartogràfica comparable per a la part alta. Una primera comparació de documents cartogràfics permet observar com els vials que s'obren a l'exemple del Mercat de la Vila Vella —per exemple— van tendir a ocupar un alineament que migpartís la trama parcel·laria existent, la qual degué determinar en bona mesura la dimensió que es donà al reixat de la trama d'exemple, també és fàcil veure com a Santa Eulàlia els carrers corresponen en bona part a antics camins d'accés a les parcel·les i com en conjunt la trama reproduïx força la dimensió allargassada (amb l'eix més allargat en el sentit muntanya mar) que predominava en l'estructura parcel·laria de la zona, etc.

R U T E S U R B A N E S

MATERIALS I TIPOLOGIES CONSTRUCTIVES

ELS MATERIALS

Fins al segle passat el material de construcció usat més abundantment és el fang, en forma de parets de tàpia. El treball de la construcció de tàpia recorda la moderna tècnica de l'encofrat de formigó. La paret es va fent per peces, emmotllant el fang entre unes fustes —o tapieres— que en delimiten el gruix. A l'Hospitalet observem, a les construccions de tàpia que encara s'aguanten, com aquesta obra es reforçava intercalant entre el fang, de tant en tant, filades incompletes de rajoles planes de fang cuit. La paret es protegia de les inclemències atmosfèriques amb un arrebossat de morter que posteriorment es podia emblanquinar amb calç (o embellir amb esgrafiats d'estuc). Estudiosos com Alexandre Cirici han remarcat aquesta peculiar importància de l'obra de fang cru a molts indrets de Catalunya; i l'han fet a contrastar amb el fet que a dues àrees veïnes —com són el regne d'Aragó i el Llenguadoc— existia en canvi des de l'edat mitjana una forta tradició de construcció de maó cuit.

Les cobertes són sempre de teules àrabs, muntades sobre un entramat de llatès i cabirons recobert amb canyís. No hi ha rastres de teulades d'un sol vessant. Cal remarcar, a més, que la fragilitat de l'obra dels murs obliga a tenir bona cura de la construcció dels ràfecs i canonades de desguàs.

La pedra, en els casos que apareix, sol ser calcària provinent de les pedreres de Montjuïc, treballada al més sovint en peces sense escairar, llevat dels angles de paret i els marcs de portes i finestres, on apareix la pedra polida i escairada, i tot sovint dovellada i fins i tot escultrada.

De vegades es combinen diferents materials, com en el cas de la casa dels finestrals gòtics del carrer del Xipreret, on l'obra de tàpia es dreça sobre un basament de paret de pedra sense escairar, mentre que la porta (avui desapareguda) i les finestres (de les quals encara en queden un parell) són de pedra finament treballada. Els maons i les rajoles de fang cuit apareixen recobrint els pisos interiors i tot sovint per formar els arcs de ventilació dels graners dels pisos alts de les cases de

pagès. El maó com a material per fer paret no es farà servir de forma sistemàtica fins al segle passat.

Les observacions que hem fet fan referència a l'arquitectura rural —tant de les cases de pagès com de les de poble— fins al segle passat. Quan el poble rural comença a créixer, tècniques i materials de construcció comencen a ser ja més cosmopolites. El maó substitueix el fang, es generalitza l'arrebossat de ciment sense emblanquinar, els embigats de fusta donen pas a les bigues de ferro i als revoltos. Es comencen a fer cases amb terrat (solat amb el caironet català, que tanta rellevància va tenir en la fabricació local). Les teulades es comencen a fer amb teula plana premsada (tot sovint també de fabricació local). Molt més recents són les revolucions constructives de les estructures de ciment armat i de les estructures de ferro reblonat. De totes dues en tenim exemples força primerencs a l'Hospitalet, i en ambdós casos en obres dels germans Puig Gairalt. Un exemple d'estructura de ferro reblonat el tenim en l'anomenat «gratacels» de Collblanc (de finals dels anys 20) i una mostra d'estructura de ciment armat per a cobrir un espai de considerable llum és l'antic garatge Oliveras (a la cantonada dels carrers de Tarragona i de Girona, dels primers anys 30). Una altra revolució en les tècniques constructives seria la de l'ús dels blocs pre-fabricats (Bellvitge, 1963). Dubtosa revolució, aquesta última, com tindrem ocasió de comentar.

Sense sortir encara del camp dels materials (un camp que seria impossible exhaurir), és bo fer un parell d'observacions particulars. En primer lloc remarcar la importància de l'obra de maó vist —en la qual es busquen efectes estètics inspirats en la tradició mudèjar— en l'arquitectura industrial de les tres primeres dècades d'aquest segle. A l'Hospitalet n'hi ha una sèrie de magnífics exemples en les fàbriques Tecla Sala, Godó i Trias, Trinxet, Cosme Toda i Albert Germans. I remarcar també l'ús decoratiu d'elements emmotllats de terra cuita, tot sovint de fabricació local, en forma sobretot de balustrades que rematen les façanes. Ambdues coses ens serviran per comprendre una mica millor la funció de les indústries ceràmiques que, des de la darrerria del segle passat, proliferaran al terme.

Tampoc no estaria de més observar que les obres de l'Antoni Puig Gairalt, pressionat sempre per una forta demanda de construccions ràpides i de baix cost, podrien ser considerades clares precursors de la moderna arquitectura especulativa. En la seva recerca de solucions el veiem usar, per exemple, les plaques de fibrociment en les cobertes de les anomenades «cases barates» de la Rambla de Just Oliveras, o bé fer un ús sistemàtic dels dissenys formats amb perfils standard de ferro, combinats i soldats, per a les baranes de balcons i finestres.

TIPOLOGIES CONSTRUCTIVES

Per endreçar una mica les idees convé parlar separatament del poblament dispers de l'etapa rural (és a dir, de les masies), del poblament agrupat, de l'arquitectura industrial, de les obres públiques i dels edificis d'ús públic). Cap d'aquests apartats no es pot despatxar només d'una ullada sinó que convé aturar-s'hi una mica.

EL POBLAMENT DISPERS RURAL: LES MASIES

Comencem amb les masies. Des de l'edat mitjana fins al segle passat, els masos d'aquesta zona de Catalunya solen ser variants de dos tipus fonamentals. Hi ha per una banda la casa coberta amb teulada a dos vessants, amb la façana principal encarada a migdia i el carener de la teulada perpendicular a la façana. És una casa de pagès que sol tenir tres pisos. En el pis baix hi ha la cuina, el celler i l'establa. En el primer pis la sala i les cambres de dormir. Sota la teulada hi ha els graners. De vegades el pis del graner constitueix un cos central sobrealçat, i això dóna lloc a una estructura que recorda les tres naus de les basíliques romanes, i que s'ha anomenat estructura basilical. Aquest seria el primer tipus. La major part de les masies de la Marina de l'Hospitalet pertanyien a aquesta manera. Assenyalem, de les que queden, la de Can Sumarro, la masia de la caserna de la Remunta, la casa dels finestrals gòtics, o bé les masies de Can Pau de l'Arna, Can Trabal o Cal Gotlla. També era aquesta la tipologia de molts masos desapareguts, però dels quals en podem trobar documentació fo-

togràfica al Museu: un parell de bons exemples serien la masia de Cal Tres (que fou demolida a principis d'aquest segle quan es va obrir la Rambla de Just Oliveras) i la de Can Alós, a Santa Eulàlia, demolida pel propietari de la fàbrica Vanguard per ampliar les seves instal·lacions.

El segon tipus bàsic de mas en aquesta zona és la casa quadrada, amb teulada a quatre vessants. És un model que tot sovint té característiques més senyorívols que l'anterior, els murs solen ser de pedra. L'estructura també té tres pisos, i la distribució interna dels espais és semblant, és freqüent que el graner es ventili a través de llargs rengles de finestres en forma d'esquena d'ase que tot sovint s'obren a més d'una de les façanes. Variants d'aquest segon tipus serien, a l'Hospitalet, la casa de can Famades o can Angulo (que, malgrat que administrativament pertany a Cornellà, cal considerar integrada al nucli de la Vila Vella), i les de l'Harmonia i Can Esquerer.

És sabut que la inseguretat de les costes obligà, a moltes èpoques, a construir al costat d'algunes cases elements de guaita o de defensa. La torre de la Talaia (provinent d'una casa de pagès avui desapareguda), la garita de la cantonada del pis alt del casal de l'Harmonia, el matacà que remata la façana de Can Espanya —l'edifici del Museu— serien exemples d'aquestes obres de defensa. El matacà de Can Espanya ens permet, a més, assegurar que el balcó de ferro forjat que centra actualment la façana és un afegit posterior, puix que no tindria cap sentit un matacà damunt un balcó.

A la segona meitat del segle XVIII, l'obertura del pont de Molins de Rei i de la nova carretera de Madrid donaren una revifada importància a aquest accés a Barcelona, aquesta nova rellevància es reflectí en la construcció de la casa de la Pubilla Casas o en la reconstrucció de la de Can Rigalt, on per damunt dels elements de l'arquitectura tradicional (podríem considerar que son variants de cadascun dels dos tipus bàsics que hem esmentat) predomina un sentiment de nobilització de les formes arquitectòniques. Aquestes cases ja tenen més l'aspecte de senyorívols estatges residencials que no de centres de conreu, cosa que tanmateix no deixen de ser.

Aquesta funció residencial, en canvi, és la que priva en altres construccions de cases aïllades a la part alta del terme que es realitzen a la darrera del segle passat. Seria el cas de la Torre Barrina (a l'anomenat «Parc de la Marquesa», a Collblanc), del palauet de Can Serra (que fou enderrocat quan es van construir el polígon) o del de Can Boixeres, construït sobre l'antiga masia de Can Alemany, dita també la Torre Alta.

Cal assenyalar també, per acabar amb el tema de les masies, que la introducció del regatge al llarg del segle passat, la consegüent intensificació dels conreus i la introducció, finalment, dels conreus comercials d'horta, van donar lloc a la construcció de moltes cases de pagès de nova planta. Són cases que ja tenen poc a veure amb la tipologia tradicional. Potser perquè es tracta de cases de pagesos modestos, potser perquè els mestres de cases ja tenen més experiència en la construcció de cases de carrer que no de masos aïllats, potser per totes dues coses alhora, el cas és que semblen cases de carrer que s'hagin quedat soles per algun estrany cataclisme. En podem veure algunes de sobrevivents, per exemple, si resseguim el camí de la Riereta i el carrer Famades (Can Fortunat, Can Baltà, Can Bordas), i també són d'una tipologia similar el parell de cases rurals que encara podem veure al carrer del Roselló, a la Torrassa.

EL POBLAMENT AGRUPAT

Parlem ara del poblament agrupat. El tipus bàsic de la casa de poble fins a mitjan segle passat és el que encara podem trobar en alguns punts molt aïllats de la població: al final del carrer de Sant Joan, al carrer Famades o al carrer de Santa Bàrbara. Són cases de planta baixa i un pis, construïdes entre parets mitgeres, amb una finestra sobra la porta d'entrar i la cuina a la part de davant del pis de dalt. Construïdes sobre parcel·les estretes i allargades, es comuniquen pel darrera amb una eixida o bé tenen, al davant, un hort amb el seu pou (com és el cas de les cases del carrer de Santa Bàrbara, que recorren en això molts carrers dels pobles alts del Maresme).

Si parlem de les formes d'agrupament més primitives no podem deixar sense esmentar els corralons del carrer del Xi-

preret, petits culs de sac oberts al carrer principal, però que permeten encarar a sollell les façanes de les cases i deixar al davant un espai que, en no ser lloc de pas, esdevé pati comunitari on se situen els pous i safareigs.

A partir de mitjan segle passat, la tipologia de casa entre parets mitgeres va evolucionant. Es passa definitivament del fang al maó i de l'emblanquinat a l'arrebossat de morter (és a dir, del blanc al gris). Augmenta l'alçada dels sostres i, en conjunt, les dimensions de la casa també creixen una mica tot i mantenint l'estructura de planta baixa i un pis. La finestra de damunt la porta principal es converteix en un balcó i la cuina passa a trobar-se al darrera. L'aparició dels balcons comença a donar presència a l'obra de manyà a les façanes de les cases, que fins aleshores pràcticament n'era absent. De vegades la planta baixa i l'habitatge del pis alt deixen de formar unitat, i aleshores apareixen les portetes d'escala al costat del portal dels baixos. No canvia el model de parcel·la ni la presència de l'eixida a la part del darrera. Els baixos són l'emplaçament de botigues i obradors, mentre que la vida es fa al pis de dalt. En particular hem de pensar —atesa la importància que sabem que tenien a mitjan segle passat— que els baixos eren el lloc on es desenvolupava la feina de puntaires i teixidors (o teixidores) a mà. L'aparició de ravals industrials dona lloc a la construcció de cases barates agrupades, més modestes encara que les modestíssimes unifamiliars entre mitgeres. En podem veure exemples, de la segona meitat del segle passat, al carrer de Sant Antoni i al final del carrer de Pareto (és a dir als ravals de la Fabregada i de l'Aprestadora).

Pels volts de la primera dècada del nostre segle es produeixen les primeres provatures de construcció en alçada de blocs de tres o quatre pisos entre mitgeres. En trobem exemples a Sant Josep i a Santa Eulàlia. Però aquesta forma constructiva es desenvoluparà àmpliament més endavant, per donar resposta a la primera gran allau immigratòria de la dècada dels anys vint. Un altre intent singular de donar resposta a aquest gran increment de la demanda d'habitatges barats són els passadissos o corredors. Tot i que els passadissos, formalment, ens podrien fer pensar en els arcaics corralons del carrer del

R U T E S U R B A N E S

Xipreret, el cert és que hi tenen poc a veure. El corraló era un plantejament funcional, el passadís un plantejament especulatiu. Es tracta de construir amb la màxima rapidesa i la mínima inversió uns conjunts d'habitatges de condicions extremadament precàries (superfícies que no arriben als trenta metres quadrats, mals aïllaments de temperatura i humitats, de vegades serveis sanitaris comuns), que permeten aprofitar al màxim la mateixa parcel·la on abans es construïa una única casa amb eixida.

Al marge dels palauets residencials, l'aparició dels quals a la part alta del terme assenyalàvem com un fenomen de la segona meitat del segle XIX, també hem de parlar d'un altre fet posterior: l'aparició de torres i de casetes amb jardí. És aquest un fenomen que hem d'enquadrar també en aquesta època tan dinàmica dels anys vint i trenta, amb algun antecedent més antic. El jardí, com a annex de la casa, només havia aparegut al terme en la seva concepció romàntica i associat a algun gran casal d'antics propietaris rics (com seria el cas dels desapareguts jardins de Can Espanya) o bé a algun dels nous palauets residencials (com seria el cas dels jardins de Can Boixeres que han tingut millor fortuna i avui són un parc públic). De fet l'aparició de torretes i de cases amb jardí coincideix amb un cert predicament de la idea de ciutat-jardí (una idea amb la qual veurem que juga en Ramon Puig Gairalt). La casa amb jardí es construeix cobrint un ventall de realitzacions molt variat, que van des de la torre que denuncia una economia benestant (com la casa Sanfeliu, a la Rambla, o la casa d'en Jordà, a la Ronda de la Torrassa), fins a les modestes casetes precedides de jardinet a l'anglesa (com en veiem al carrer del Bruc), passant per cases del barri de la Granota o del barri Sanfeliu. Veiem doncs de quina manera més contradictòria les primeres operacions que consideren el sòl un bé escàs i susceptible d'especulació coexisteixen amb aquestes altres. El temps ha definit el procés dominant, i les cases amb jardí han quedat com a elements residuals immergides en un paisatge definit per l'avidesa de guanys materials.

Tot el que hem dit fins aquí definiria, en el camp dels habitatges, l'aspecte que encara tenia l'Hospitalet als anys quaranta. Dels enormes canvis tipològics de la postguerra cal repassar-ne

tres aspectes: els polígons, les cases d'autoconstrucció i la construcció de substitució.

Els polígons representen un nou canvi d'escala en els procediments de construcció. Fruit de la iniciativa pública o de la privada, trenquen les limitacions de l'estructura parcel·laria, remodelen grans superfícies de sòl i ofereixen un gran nombre de nous habitatges a partir d'iniciatives de construcció unitàries. El primer antecedent d'aquesta nova manera de fer podem considerar que és, a l'Hospitalet, el conjunt de cases barates de promoció estatal de la plaça de Gernika, a Collblanc, construïdes en els primers anys de la postguerra. Però les cases de la plaça de Gernika (que duïen l'expressiu nom de «bloques del Caudillo» encara tenen poc a veure amb allò que seran després els polígons. Més significatives en aquest sentit són les operacions dels blocs de La Florida («bloques Onésimo Redondo», quan van ser fets), de 1957, i dels blocs Ciutat Comtal, de 1960. Fruit de la iniciativa pública els primers (l'anomenada «Obra Sindical del Hogar») i de la privada els segons, presenten ja les característiques de baixa qualitat constructiva i despreocupació pels déficits de serveis que seran el denominador comú de les operacions que vindran després.

L'inici de la construcció del polígon de Bellvitge (1963) i del de Can Serra (1964) marquen l'arrencada de l'«època daurada» d'aquestes grans operacions especulatives. I, puix que en parlem, assenyalarem-ne un parell de trets paradigmàtics. Bellvitge es converteix en el camp d'experimentació de tot un seguit de tècniques constructives, inèdites al país, i tendents a l'abaratiment i industrialització del procés de construcció. L'ús de plaques pre-fabricades de formigó, i els revestiments i instal·lacions de materials plàstics en són els trets més qualificats. Aquestes tècniques són precisament les responsables de l'alt grau de deteriorament actual (al cap de poc més de vint anys) dels blocs del polígon. Bellvitge significa també un salt qualitatiu en l'alçada construïda (de les quatre plantes dels polígons peoners es passa a les catorze plantes), i és exemple d'un salvatgisme especulador que arriba a l'extrem de vendre com a habitatges plantes semi-soterrànies construïdes en una zona inundable. El cas de Can Serra és exemplar en un altre sentit. Els primers blocs construïts proposen un

model d'edificacions d'alçada mitjana, amb tots els pisos encarats a solell i amples zones ajardinades. La intervenció de successives empreses immobiliàries i la modificació de les normes urbanístiques van desfigurant i densificant el raonable projecte inicial fins arribar a l'aspecte actual del barri. Després de Bellvitge i de Can Serra vindran els blocs del carrer de Jansana, a Santa Eulàlia, de característiques semblants; a part de moltes altres operacions menors. Una última etapa, abans de la crisi de les grans iniciatives de la construcció a la segona meitat dels anys setanta, la constituïrien uns altres conjunts (Gran Via, Santa Eulàlia 2, les torres de l'anomenada «mansana de Sindicats», al capdavall de la Rambla), caracteritzats quan ja s'ha estabilitzat el procés immigratori i es viu una altra situació econòmica, per una cura més accentuada en els aspectes qualitatius (si bé potser caldria remarcar més el terme d'«aspecte» que no el de «qualitat») de la construcció. Un cas a part seria el del polígon Gornal, d'iniciativa pública, on una cura potser més gran dels aspectes constructius coexisteix amb la marginalitat dels espais, la descura dels serveis i el plantejament del polígon com a unitat d'absorció de sectors de població marginada.

El segon fenomen que hem dit que revisariem hauria d'haver estat considerat abans que el dels polígons, si més no en una estricta consideració cronològica. Parlem de l'urbanisme d'autoconstrucció. Una bona part de la immigració dels últims anys cinquanta i dels primers anys seixanta va trobar feina —o, si més no, la primera feina— en el peonatge de la construcció. Amb l'ofici que es posseïa —o que tot just s'acabava d'aprendre— moltes famílies van comprar parcel·les a diverses zones de la ciutat i es van construir les seves pròpies cases. No era estrany que aquesta activitat constructora fos, per a moltes famílies, l'única sortida viable a unes condicions d'habitatge totalment inhumanes, definides pel baraquisme o fins i tot pel trogloditisme. Les cases que es feien eren tot sovint construccions de dos, tres i quatre pisos, pisos on s'instal·laven els diversos grups de la família que havien emigrat plegats, o bé que es llogaven a altres nou-vinguts. Barris sencers (El sector Sanfeliu i la zona de Can Vidalet molt particularment) van adquirir la seva fesomia actual en bona mesura a conseqüència d'aquest fet. Els edificis d'autoconstrucció comparteixen amb els primers polígons la baixa qua-

litat de l'obra, i són aquests dos fets els que, afegits al gran nombre de cases fortament deteriorades dels anys vint i trenta que encara sobreviuen, configuren allò que probablement és l'element més preocupant de l'urbanisme de la nostra ciutat: la forta degradació del parc d'habitatges existent.

El tercer fenomen són les construccions de substitució. Els canvis de les normes urbanístiques, que augmenten a moltes zones habitades de la ciutat els límits d'alçada edificable, obren pas a una darrera varietat de l'urbanisme especulatiu. Es tracta en aquest cas de demolir edificis existents, de refondre solars de parcel·lació antiga, d'aprofitar-ne al màxim l'espai (de tal manera que les eixides desapareixen o bé esdevenen estrets patis interiors de mansana) i d'exhaurir les possibilitats d'aprofitament en alçada que presentin les normes del moment mitjançant la construcció de diversos nivells d'àtics (de vegades tres, i quatre en casos extrems, segons la fondària del solar edificable). Aquesta forma d'urbanisme és la que ha degradat, densificant-les fins a extrems exagerats, les trames dels barris tradicionals. Els millors exemples en serien algunes àrees perifèriques de la Vila Vella, com el sector delimitat pels carrers de Sant Joan, Riera de la Creu i carrer dels Alps, o bé la zona compresa entre les vies de RENFE, el carrer dels Alps, la riera del cementiri i l'avinguda d'Isabel la Catòlica. Un altre bon exemple seria la reparcel·lació i construcció de nous edificis, durant els anys seixanta i setanta, a l'antic «barri dels escombriaires de Santa Eulàlia». L'aspecte actual de la Rambla de Just Oliveras també és un resultat exemplar d'aquest procés. El fet adquireix un nivell de gravetat més preocupant encara si pensem que aquelles iniciatives sacrificaren no només edificacions velles, sinó en molts casos reserves marginals de sòl (que haurien estat aptes per a equipaments o espais verds), o bé espais verds consolidats (com en el cas de Can Espanya o del solar de l'edifici Rambla, al capdamunt d'aquesta avinguda).

ELS EDIFICIS INDUSTRIALS

Abans de parlar de les característiques dels edificis industrials que encara podem veure a la nostra ciutat, és indispensable

R U T E S U R B A N E S

que donem un cop d'ull molt sintètic als que han estat els trets més generals de l'evolució de la industrialització a l'Hospitalet.

Fins a mitjan segle XIX hem de parlar d'una situació clarament pre-industrial, malgrat que la revolució maquinista ja hagués començat —i amb quina força!— a termes tan propers al nostre com el de Sants. Una primera època, fins a finals de segle, es caracteritza bàsicament per una modesta industrialització subsidiària i per l'aprofitament de fonts energètiques d'abast local. També és l'època d'implantació d'una sèrie d'indústries autòctones —les de fabricació especialitzada de materials ceràmics— que tindran una llarga activitat econòmica. En els anys que van de la crisi de les colònies a la guerra europea es defineix i es consolida l'esquema industrial que perdurará fins a la postguerra, fonamentat en els rams tèxtil i de la construcció. La postguerra, per la seva banda, es caracteritza, en una primera etapa, per la continuïtat amb l'època precedent, però una continuïtat que aviat fa crisi. En el període posterior (els anys seixanta) coexisteix la crisi —i en molts casos el desmantellament— de l'esquema industrial anterior i l'aparició de noves activitats que se situen en nous emplaçaments. El procés podem dir que ha durat fins a la crisi de la dècada dels setanta, que encara arrosseguem. El futur que ens pot portar la —de moment encara força hipotètica— nova etapa industrialitzadora que ens anuncien, encara està per veure.



D'aquesta apressada síntesi se'n dedueix un esquema cronològic que podríem enunciar de la següent manera:

1. - fins a 1854 ETAPA PRE-INDUSTRIAL
2. - 1854-1898 PRIMERA INDUSTRIALITZACIÓ
3. - 1898-1939 ARRENCADA, CONSOLIDACIÓ I CRISI D'UN ESQUEMA INDUSTRIAL
4. - 1939-1957 ETAPA DE TRANSICIÓ, ECONOMIA DE POSTGUERRA.
5. - 1957-1975 CRISI I DESMANTELLAMENT DE L'ANTIC ESQUEMA INDUSTRIAL. S'INSTAL·LEN NOVES INDÚSTRIES EN NOUS EMPLAÇAMENTS.
6. - 1975-1986 CRISI ECONÒMICA. EXPECTATIVES DE REACTIVACIÓ?

La primera etapa es defineix per una activitat de manufactura (puntaires i teixidors manuals) feta a casa i complementària de l'activitat rural, així com per la presència d'algunes instal·lacions que depenien de manufactures barcelonines (els prats d'indianes) a la marina de Santa Eulàlia. De tot això només en queden rastres a la toponímia (Prat de la Manta, etc.) i en els documents, però no cap edifici. Ni tan sols de l'única indústria mereixedora d'aquest nom que s'instal·la a l'Hospitalet en aquesta època (la fàbrica de ceràmica refractària de Pau Cucurny) en queda gran cosa.

De la segona etapa ja en tenim algun vestigi més concret. Quan parlàvem d'indústria subsidiària ens referíem sobretot a les indústries del ram de l'aigua del carrer de l'Aprestadora («La Aprestadora Española, S.A.» s'hi instal·la l'any 1854, i si fa o no fa al mateix temps la primera fàbrica de midó d'Antoni Pareto). Les primitives construccions industrials d'aquesta zona van ser molt castigades per incendis i explosions de calderes de vapor, de manera que segurament ben poques restes n'hi ha a l'únic edifici que encara subsisteix, el de «La Auxiliàr Textil Algodonera».

Sense sortir de la segona etapa parlàvem també d'aprofitaments energètics locals, i amb això fèiem referència a l'ús in-

R U T E S U R B A N E S

dustrial de l'energia generada pels salts d'aigua del Canal de la Infanta. L'única edificació que podem situar en aquesta època és la nau de tints de l'antiga fàbrica Tecla Sala, que és probablement l'edifici del molí paperer que va funcionar entre els anys 1855 i 1880. L'edifici, de tres plantes, està rematat per un sotateulada ventilat que probablement fou usat com a assecador. Té l'interès adicional de presentar un cos annex d'habitatges, significatiu si sabem que, els anys que el molí va funcionar, els obrers paperers vivien amb les seves famílies a la mateixa fàbrica.

Dèiem també que en aquest període s'estableixen a l'Hospitalet les primeres indústries dedicades a la fabricació especialitzada de productes ceràmics. Com que han estat indústries que han perviscut durant un segle, les seves instal·lacions, forns i naus, han anat evolucionant al llarg del temps, de tal manera que no podem dir que ens presentin construccions industrials característiques de l'època en què van néixer. Potser si que ho són, en canvi, les cases construïdes al costat de la fàbrica. En queden tres: la de Can Cosme Toda, la de Can Llopis i la de Can Batllori. En mesura diversa —d'una forma lògica atesa la naturalesa dels productes que manufacturaven— aquestes cases prefiguren aquella estètica del maó vist que veurem desenvolupar-se, en els edificis industrials de l'etapa posterior.

Però és la tercera, de les etapes que esmentàvem, la que ens ha llegat un conjunt d'edificis més interessant. Són d'aquesta època, dins el ram del tèxtil, les fàbriques de can Godó i Trias, de can Trinxet, de la Tecla Sala, de can Albert Germans, de can Vilumara i de can Gomà, el forn de vidre Cooperatiu del carrer del Llobregat, les centrals receptores d'energia elèctrica de la Torrassa i de la carretera de Collblanc, la fàbrica d'olis de can Gasull, etc. Des d'una perspectiva arquitectònica tenen un interès divers i de vegades ben migrat. Caldrà insistir una vegada més, però, en destacar l'ús que es fa en molts casos de la construcció de maó vist (afegint als exemples que ja hem citat alguna construcció menor però força interessant, com els magatzems de vinagre de la placeta dels Pirineus, a Collblanc), però també en l'interès de l'esquelet metàl·lic de la central receptora de F.E.C.S.A. a la Torrassa o en el fet que,

cap al final del període, apareixen les primeres estructures de ciment armat, algunes de les quals tenen unes característiques ben notables, com és el cas del garatge —avui seu d'una representació automobilística i d'uns tallers de reparació— del carrer de Girona, que fa cantonada amb Tarragona.

La quarta etapa del nostre resum cronològic, com era fàcil d'esperar, no ens ofereix cap construcció de característiques notables. Durant la cinquena ja hem destacat com es desmantellen moltes indústries de les que articulaven el primitiu esquema, fins al punt que els sectors tèxtil i de la ceràmica, que eren amb molta diferència els més forts de l'esquema industrial vigent fins aleshores, gairebé es pot dir que han desaparegut del mapa l'any 1975. El procés de desaparició o de desplaçament va funcionar inexorablement, malgrat que en alguns casos hi havia hagut inversions importants d'ampliació o renovació d'instal·lacions (cas de la Farga, o de la discutible ampliació —dels reputats arquitectes Correa i Milà— de les naus de can Godó i Trias). El cas era que fins i tot les empreses amb una continuïtat econòmicament viable, difícilment podien subsistir dins unes trames mixtes, de població altament densificada. Això creava dificultats per als transports de matèries primeres i de productes elaborats, produïa conflictes amb els veïns, de vegades especialment durs (com els conflictes amb la Cardoner i amb la Farga). Molts edificis foren demolits. Els terrenys de les bòbiles, en alguns casos, han acabat sent recuperats per a usos públics (els exemples més notables serien els de les escoles de la Riera del Canyet o el del Parc de les Planes), i una cosa semblant ha passat amb alguns forns de vidre (Rovira, Pedret), o altres antics enclavaments industrials (Cardoner, Resines, Fum d'Estampa), però en molts d'altres esdevingueren solars sobre els quals es realitzaren operacions de construcció especulativa. Altres edificis van patir una destrucció per parcel·lació i fragmentació, d'una absoluta insensibilitat estètica, com el cas especialment desafortunat de Can Trinxet. Encara en queden uns quants dempeus, que serveixen de magatzems en el millor dels casos, i que per qualificació urbanística del solar on es troben ens permeten mantenir l'esperança d'una intel·ligent reutilització pública. La fàbrica de Can Vilumara ja és una escola de Formació Professional. Esperem un bon futur per als magnífics edificis de la Tecla Sala i de Can Godó i Trias.

Però el relleu econòmic dels anys seixanta va representar també la instal·lació de noves indústries a la ciutat, dins un ventall de sectors molt variat i que no tenia res a veure amb l'anterior esquema: així apareixen indústries del sector químic, del metall, d'electricitat i electrònica, arts gràfiques, plàstics, etc. Les noves instal·lacions industrials se situen pels volts de l'ermita de Santa Eulàlia (INDO, VANGUARD, PHILIPS, etc.) i a la franja compresa entre els Ferrocarrils Catalans i la Carretera del Mig. Al marge d'algunes excepcions, els nous edificis de les fàbriques tenen un escàs interès arquitectònic. Fins i tot, a l'extrem, es podria arribar a parlar d'un cert «barraquisme industrial». Si més no cal assenyalar la novetat, paral·lela al fenomen dels polígons de pisos, de l'aparició de promocions unitàries de naus industrials (un exemple ben clar seria el del conjunt de naus de l'Avinguda de la Mare de Déu de Bellvitge) que després són llogades a les diverses empreses.

Avui les perspectives, després de més de deu anys de crisi, són d'una redinamització de la zona industrial de la Carretera del Mig, sobretot per la millora de l'esquema d'accessos (accés des del cinturó del Litoral i eixamplament de l'avinguda, obres en curs que s'afegeixen a la supressió de passos a nivell i a la millor accessibilitat de la Gran Via i el cinturó de Ronda a través del pas elevat del carrer Amadeu Tòrner) i a la implantació de noves indústries (si l'invent de la Z.U.R. funciona), a la franja de sota la Gran Via.

LES OBRES PÚBLIQUES. VIES DE COMUNICACIÓ I TRANSPORTS

Ja apuntàvem més amunt que, en bona part, l'esquema vial d'accessos i connexions de l'Hospitalet, amb Barcelona i amb el seu entorn comarcal, és encara l'hereu directe de l'antiga trama de camins romana i medieval. Gairebé tots els problemes de transport que l'Hospitalet pateix, i que coneix qualsevol que s'hagi de desplaçar en cotxe, es deriven d'aquest fet. El creixement desmesurat dels darrs anys no s'ha traduït

en una modificació radical de les estructures bàsiques de transport de superfície, i ara la factura que cal pagar per aquesta imprevisió és elevadíssima, i no només en el sentit dels costos estrictament pressupostaris.

De cara als objectius d'aquest quadern provarem de fer una síntesi cronològica dels fets que s'han anat succeint en aquest sentit. Farem referència àmpliament a les obres públiques, però dedicarem una atenció especial als transports i a les vies de comunicació.

Hem de començar amb la construcció del Canal de la Infanta, fet d'una extraordinària transcendència per les implicacions que tingué tant en l'economia com en l'estructuració del territori del terme. Des d'un punt de vista econòmic, el Canal (construït l'any 1819), no tan sols permeté el regatge de les terres de Marina, sinó que propicià la instal·lació d'un seguit de petites indústries que n'aprofitaven els salts d'aigua com a font d'energia: molins fariners (el de la Fabregada l'any 1823, el de Santa Eulàlia el 1833), un molí paperer (al Torrent Gornal, 1855), molins de sofre, d'escorces tintòries i serradores de marbre foren les principals activitats que aprofitaren els salts d'aigua del Canal. Però per una altra banda el Canal constituïa un obstacle que dificultava les comunicacions entre la part alta i la part baixa del terme, un obstacle petit, si voleu, però que esdevingué una veritable muralla quan paral·lelament al seu traçat, es va construir la línia de ferrocarril Barcelona-Martorell.

La construcció de l'anomenat «vuit ferroviari català» afectà de ple el terme de l'Hospitalet. A la línia de Martorell (1854) s'afegia, l'any 1882, l'enllaç, a través dels camps de Marina, amb la línia de la costa que entrava a Barcelona pel peu de la muntanya de Montjuïc. Totes les vies de comunicació transversals —la carretera de Cornellà i els camins de Marina— quedaren migpartits pel camí de ferro. Un dels camins tradicionals de penetració cap a marina (l'eix carretera de l'Hospic - carretera de la Farola) també es creuava a nivell amb la nova línia (al punt on ara s'acaba el carrer de Campoamor). Si per una banda cal dir que aquestes construccions ferroviàries han fet que en el nostre terme hi hagi petites obres

R U T E S U R B A N E S

d'enginyeria dignes de protecció (el pont de la riera del Cementiri, el talús emmurat de Can Boixeres, el pont metàl·lic de l'estació de RENFE) —si més no en la mesura que són una manifestació de les primeres obres ferroviàries del país— també és cert que una bona part dels esforços d'obres públiques que ha calgut fer després han estat per compensar aquestes barreres induïdes, de primer per a la circulació de persones (com el desaparegut pont de Matacavalls, que permetia accedir des del camí de Sant Joan a la zona de les Planes, aproximadament a l'emplaçament actual de la passarel·la del final de l'avinguda de Ventura Gassol, o bé el pont «d'en Jordà», que des de 1935 comunica la Torrassa amb el final del Metro i amb Santa Eulàlia), i després per al trànsit, constantment incrementat, de vehicles (pont de la riera del Canyet, de l'avinguda d'Isabel la Catòlica, del Torrent Gornal, passos soterrats de Sant Josep i de la Travessia Industrial), i que la definició definitiva d'alguns projectes vials (prolongació del carrer dels Alps, traçat de l'Avinguda del Torrent Gornal) resulti extraordinàriament dificultada per la presència de la barrera ferroviària, acabada d'agreujar amb la construcció de la via del tren de l'aeroport i del túnel d'enllaç de l'estació de RENFE amb la línia de la costa.

Aquest esquema ferroviari es va acabar de complicar, l'any 1912, amb la construcció de la línia dels Ferrocarrils Catalans, des de Sant Boi fins a l'estació de Magòria. Aquest tren de via estreta, que finalment enllaçava Barcelona amb les línies que s'havien construït a les valls del Llobregat i de l'Anoia, introduïa una nova barrera a les que ja hi havia a l'Hospitalet (els resultats de la qual són prou evidents a la Vila Vella i a Sant Josep) i migpartia un barri (Santa Eulàlia) que tot just iniciava el seu procés de creixement. L'any 1923 es completava aquesta obra amb la construcció de la rasa i el túnel d'accés a l'estació subterrània de la plaça d'Espanya i del ramal de mercaderies per anar a l'estació portuària del Morrot. Aquesta última fase de les obres tallava la part final del carrer de l'Apresadora, on es va haver de construir la passarel·la metàl·lica (al final del carrer de Buenos Aires, darrera les casernes de Lepanto) que encara avui està en funcionament. A l'Hospitalet, els Ferrocarrils Catalans tenien una estació, un apartador de mercaderies (dit de «la Bordeta», entre el carrer d'Àmadeu

Tórner i el Torrent Gornal), i un baixador (a Santa Eulàlia, a l'alçada del carrer del general Prim). Els anys seixanta es va tancar el baixador de Santa Eulàlia (poc usat, atesa la proximitat del Metro) i se'n va obrir un de nou a Sant Josep. Avui, quan l'administració dels Ferrocarrils Catalans s'ha integrat a la xarxa de Ferrocarrils de la Generalitat, el panorama ha començat a fer un canvi radical. Suprimida de fa molt la línia de Magòria, s'ha suprimit també la del Morrot (usada actualment només pels trens miners procedents de les explotacions de sals potàssiques de Sallent, Balsareny i Súria) que ha estat substituïda per una nova línia que circula —dins el nostre terme— paral·lela al riu Llobregat. El ramal principal (el que va a la plaça d'Espanya), circula ja soterrat fins a Sant Josep i s'estan completant les obres del soterrament total, desviat per Bellvitge i la Gran Via. Quan l'obra es completi l'Hospitalet disposarà d'una llenca de sòl disponible que li permetrà el traçat d'una nova avinguda i la restauració d'unes trames urbanes dolorosament dividides, així com d'un ferrocarril suburbà que servirà de complement de la xarxa del metro.

I puix que parlem del metro, cal dir que la línia Transversal (la línia 1) va arribar a la Riera Blanca (estació del Mercat Nou) l'any 1924, i a l'Hospitalet (estació de Santa Eulàlia), el 1932. De la prolongació d'aquesta línia fins a la Vila Vella se'n va començar a parlar immediatament després del final de la Guerra Civil. La realització del projecte per poc no es fa esperar cinquanta anys. Avui ja hi ha túnels construïts per fer-la arribar fins a la Residència Sanitària, però de moment no passa més enllà de l'estació de la Torrassa (que, com sap tothom, no és a la Torrassa). Li va passar davant la línia 5, de la qual, al llarg dels anys setanta, es van obrir les estacions de Collblanc, Pubilla Cases, Can Vidalet i Can Boixeres.

Per la resta, la connexió amb Barcelona l'asseguraven els tramvies (que des de 1912 arribaven a Collblanc) i els autobusos que des de la Torrassa (a partir de 1919), o bé seguint la ruta de la vella carretera de Cornellà, feien aquest transport.

Però continuava sent l'antiga trama de camins, pràcticament intocada si no era per tallar-la amb obstacles, la que havia de suportar tot el moviment de l'expansió metropolitana de Barcelona a través del nostre castigat terme. A Marina, a la dar-

reria del segle passat, la carretera del Prat va millorar d'importància a partir de 1888, quan s'hi va construir el pont que facilitava definitivament el pas del riu (una obra pública, val a dir-ho, feta per iniciativa d'un particular, Francesc Puig, propietari important de terres al Prat). Aquesta importància renovellada va fer que sobre aquest eix, a la primera dècada del segle, es construïssin les cases de la barriada Carbonell (anomenada també Can Pi). Però l'esperadíssima prolongació de la Gran Via a través dels camps de Marina (l'autovia de Castelldefels), no va ser una realitat fins als anys de la postguerra, i el seu ritme d'ampliacions des de llavors (convertida en una de les artèries de circulació més densa de la perifèria de Barcelona) es pot dir que ha estat incessant i ha plantejat el problema de la manera de connectar-s'hi, cosa que ha obligat a la construcció d'enllaços elevats i soterrats (secundàriament s'ha de dir que la nova artèria bandejà completament la vella carretera paral·lela del Prat i inicià la marginalització de les terres compreses entre l'autovia i el nou límit del terme d'ençà de la segregació del Port Franc). En el pla de la connectivitat amb Barcelona es pot dir que aquest ha estat l'únic canvi d'importància, i que el pròxim serà el que es derivi de la construcció del Cinturó del Litoral. En el pla de les connexions amb la comarca el panorama és encara més galdós. Esplugues, Sant Just i Sant Feliu són, des de l'Hospitalet, poblacions remotes malgrat el veïnatge immediat en alguns casos. El caos de l'articulació de la trama de carrers del sector Sanfeliu de l'Hospitalet amb els termes immediats de Cornellà i Esplugues és un exemple del més absurd dels despropòsits. Pel camí van quedar iniciatives frustrades, com la carretera que havia d'enllaçar l'Hospitalet amb Esplugues, entre Can Serra i Can Boixeres, iniciada eufòricament els anys cinquanta i definitivament aturada al cap de mig quilòmetre, al peu de Can Cervera. La prolongació del carrer dels Alps més enllà de la riera del Canyet es troba encara en un futur nebulós i l'eixamplament de la carretera de Cornellà a partir de la Remunta es va solapar amb el desafortunat Pla Parcial que destruïa el carrer Major de la Vila Vella.

L'estructura viària interna acaba de dibuixar un panorama gestionat i difícil de resoldre. La vetusta carretera de Cornellà no tan sols ha de suportar encara un importantíssim flux

de trànsit, sinó que ha d'actuar com a distribuïdor d'una bona part dels carrers i avingudes que articulen els diversos barris, cosa que n'accentua la conflictivitat (l'exemple de la discontinuïtat entre l'avinguda d'Isabel la Catòlica i la de la Fabregada és el més clar). Les actuacions que s'han anat succeint al llarg d'aquests darrers anys de creixement urbà desafortat han tingut el tret comú de partir d'una òptica que podríem anomenar «romana», en la mesura que sempre ha considerat el vell camí romà com a eix de referència. Globalment el que s'ha fet es podria resumir en dos tipus d'actuacions: descongestionar el vell camí amb itineraris parcialment paral·lels (obertura del carrer Barcelona, carrer Alps, carretera del Mig) i creació de noves vies d'accés, des d'aquest sistema axial, als diferents barris considerats «perifèrics» (així cal entendre l'obertura del carrer Miquel Peiró, la de l'avinguda d'Isabel la Catòlica, la de la Fabregada, la del Torrent Gornal, la d'Amadeu Torner). El concepte de fons no és diferent del que, a partir de mitjan segle passat, va motivar l'obertura del carrer Nou, del de Rossend Arús, del de les Roselles, de la Rambla o del Carrer de Sant Josep. Però quan han variat totes les magnituds d'escala urbanística, no ho ha fet l'amplada del vell camí romà, que s'ha convertit així en un fatigat embut.

ELS EDIFICIS PÚBLICS

Si bé ho anem a mirar, encara ens estem movent en el marc d'aquella distinció que estabíem, més amunt, entre *marc natural* i *paisatge*. De fet provem d'anar resseguint, d'una manera tan ordenada i completa com sigui possible, els trets definidors del paisatge urbanitzat, que en general es presenten a la nostra observació com un mer amuntegament, de problemàtica anàlisi. Parlem ara dels edificis públics. I remarcuem que una població que, en el seu origen medieval, nasqué al voltant d'un edifici públic (un hospital de camí), en arribar al darrer quart del segle passat es pot dir que no en té cap, llevat és clar dels edificis eclesiàstics.

Efectivament, l'Hospitalet de, diguem, 1870, no té casa del comú (l'ajuntament és reuneix en un casalot llogat, força rò-nec, del carrer Major), no té escola, no té mercat. De cemen-

R U T E S U R B A N E S

tiri —després de l'erradicació dels enterraments de la sagrera parroquial— en té de fa quatre dies (bé, de fet vint anys i no quatre dies), i encara les obres de fer-lo han obligat el municipi a vendre un dels pocs béns comunals que posseïa (si bé tampoc no podem dir que fos un «edifici públic»), l'hostal de Collblanc. És clar que podem pensar que l'absència d'allò que no se sent com una mancança no té cap més rel·levància que la de donar-nos un índex indirecte del nivell d'articulació de la comunitat, que en aquest cas resultaria ser ben migrat. Però no seria del tot just raonar així. La falta de locals adequats per a l'escola i la casa del comú és una necessitat sentida, i si no es cobreix és senzillament perquè no hi ha diners. El mercat, en canvi, hem de reconèixer que no es devia sentir com una urgència imperiosa, puix que tenim constància que fins a aquest mateix any no se celebrava mercat públic amb periodicitat concreta. Però això també canvia a partir de 1870, puix que es comença a celebrar mercat setmanalment, i les parades ocupen el petit eixamplament del camí davant de l'església, i el solar de la «Plaça de la Llibertat», i fins i tot les estretíssimes voreres del carrer Major fins a la placeta de la Constitució, creant dificultats al trànsit de persones i carruatges. Evocàvem tot això per assenyalar senzillament les primeres necessitats sentides: la d'escola, la de casa del comú i la de mercat, i a partir d'aquí, per començar un ràpid viatge pels edificis d'ús públic que al llarg del temps es van bastint a la ciutat.

I començarem, justament, pels mercats. Podríem dir que hi ha tres moments de creació de mercats, que corresponen també a tres fases històriques diferents: el salt endavant de la Vila Vella i les dues grans onades d'immigració del segle. Al primer moment correspon la creació del mercat de la Vila Vella (de fet el mercat és el nucli que articula el primer eixample, com veurem), al segon la creació dels mercats de Collblanc i de Santa Eulàlia (els anys 1926 i 1929, respectivament), al tercer la construcció dels de, per ordre cronològic, la Florida, el Torrent Gornal i Bellvitge. Tipològicament el primer és, pròpiament, una plaça amb parades a les franges laterals, tot i que la posterior cobertura de l'espai acabés configurant l'aspecte que actualment té (amb totes les diferències d'escala que són del cas, podríem comparar el seu procés amb el

del mercat de la Boqueria de Barcelona). Els mercats de la segona època, dissenyats per Ramon Puig Gairalt, són variants sobre l'estructura de planta de creu, habitual des de principis de segle en aquesta mena d'edificis, on l'espai central sobrealçat determinat per l'encreuament de les naus serveix per a la il·luminació i ventilació del conjunt. Els mercats de la tercera època són de característiques molt diferents. Potser val la pena esmentar la gran coberta oval del mercat de la Florida, un tipus d'estructura força habitual per a la resolució de grans naus durant els anys 50 i 60, i que l'emparentarien, a l'Hospitalet mateix, amb els edificis, de construcció pròxima en el temps, de l'escorxador (1952) i del «Born» de Collblanc.

La manca de casa del comú i la d'edifici escolar es van començar a resoldre simultàniament gràcies a la donació que va fer a la població el propietari Rossend Arús i Arderiu. L'edifici de la Casa de la Vila, que allotjava també les escoles, fou construït l'any 1894 i va ser la seu gairebé única (al marge d'alguna oficina dispersa) de tots els serveis de l'administració municipal fins que va entrar en servei, ara fa deu o dotze anys, l'ampliació que es va construir al seu darrera.

El dèficit d'escoles públiques ha estat una constant al llarg de tota la Història de l'Hospitalet (i, òbviament, no només de l'Hospitalet). Després de la donació de Rossend Arús, ens hem d'esperar de fet a l'etapa de la Generalitat republicana per trobar-nos una segona empena en la construcció d'edificis de planta destinats a escoles (cosa que no vol pas dir que, anteriorment —i posteriorment també— no s'aprofitessin, més o menys adequats, altres locals per a usos escolars). Aleshores, dissenyats per Ramon Puig Gairalt, es construiran les escoles del carrer de Castela (que feia cantonada amb la prevista prolongació de la Gran Via; un edifici avui demolit i substituït per un altre de nova planta), del carrer de Campoamor i de Can Pi (que ara ocupa l'escola gitana «Lacho Bajó»). Si alguna cosa crida l'atenció d'aquestes noves fundacions és el seu emplaçament, en àrees molt allunyades dels grans nuclis poblats (llevat del cas de Santa Eulàlia, on, tanmateix, l'escola ocupa una posició perifèrica). És segur que en aquestes construccions hi havia una voluntat, justament, de servir les

necessitats d'una població modesta i molt allunyada de les escoles que existien, però tampoc no la podem desvincular del projecte d'urbanització global del terme que el mateix Ramon Puig Gairalt havia esbossat en temps de la dictadura de Primo de Rivera, segons el qual aquesta franja de Marina, al voltant de l'eix de la prolongació de la Gran Via, havia de convertir-se en el centre urbà (mentre el Samuntà era concebut com a «ciutat-jardí» i «ciutat-jardí obrera» i, més al sud de la Gran Via, començava la zona industrial i l'àrea de serveis del port franc).

A la primera onada d'immigració de la postguerra correspon un escàs impuls de les construccions escolars de promoció pública. Això va construir una situació en la qual, per una banda, l'escola pública és vista com «l'escola dels pobres», davant dels grans centres privats religiosos, mentre que queda un amplíssim marge de joc per a l'escola privada marginal (escoles de pis, de baixos, etc.) i, globalment, els nivells d'escolarització són baixos. Per arribar a una tercera etapa de construccions escolars (observem que, d'una manera no gens casual, es reproduïx l'esquema en tres fases que ja havíem vist en parlar dels mercats) caldrà que ens esperem a la que s'enceta a partir dels primers anys setanta, quan ja no tan sols és un problema el dèficit acumulat de places, sinó també la dificultat per trobar sòl disponible per a les noves construccions. La dinàmica del Pla d'Urgències i les posteriors actuacions dels ajuntaments democràtics han millorat la situació. Però com que ara parlem primordialment d'edificis, i no d'escolarització, no ens podem estar de dir que la qualitat mitjana de les noves construccions escolars no és bona i que és probable que aviat comenci a presentar seriosos problemes d'obsolescència.

Som conscients que amb el que hem dit donem una visió laica (no hem parlat de les parròquies), municipalista (no hem parlat dels edificis d'entitats i associacions) i molt incompleta (no hem dit res, per exemple, de casernes, jutjats, edificis de correus, de telèfons, hospitals i altres serveis de salut, etc.) dels edificis públics de la ciutat. Però es tracta d'un tema que, des de la perspectiva de la formació del patrimoni urbà, encara tenim molt poc estudiat i no gens sistematitzat, i al qual, malgrat tot, volíem donar una primera ullada.

ELS SERVEIS DE CONSUM: AIGUA, GAS I ELECTRICITAT

Un ràpid cop d'ull a la cronologia de la introducció en el nostre veïnat d'aquests serveis pretén només afegir uns quants punts de referència, útils per a estructurar en etapes el procés de creixement dels teixits urbans.

Fins l'any 1823 el consum d'energia que la nostra comunitat realitzava era absolutament «ancien régime». Es limitava a l'energia humana i animal, amb l'afegit de llenya i oli (o sèu) per a cremar i fer llum i alguns casos concrets d'ús d'això que ara se'n diuen energies alternatives: l'energia eòlica (en el cas dels molins de vent que es feien servir per treure aigua dels pous) i la solar (per al blanqueig de les cotonades dels prats d'indianes). En la data que dèiem es van afegir a aquest panorama les rodes hidràuliques que transformaven en energia mecànica la diferència de potencial gravitacional dels salts d'aigua del canal. Els subministraments d'aigua per a usos domèstics provenien dels pous que explotaven l'aqüífer superficial del delta i de les tres fonts que rajaven a la Vila Vella, amb aigua canalitzada provinient d'una mina oberta al vessant de la muntanya de Sant Pere Màrtir.

L'any 1854 marca l'arribada a l'Hospitalet de la innovació energètica que impulsa la revolució industrial: el vapor. El vapor que arribà simultàniament amb els seus dos grans rostres: el del ferrocarril (puix que aquest any, recordem-ho, s'inaugura la línia Barcelona-Martorell) i el dels generadors de vapor industrials (amb la instal·lació de La Aprestadora, tot i que sembla que, durant un temps, va funcionar a Collblanc una petita indústria tèxtil amb un generador de vapor amb anterioritat a aquesta data).

Al cap de poc millorava l'abastiment d'aigua. L'any 1864 un acord amb el Baró de Maldà permetia la derivació per a ús públic (a partir del repartidor que es construí amb aquesta finalitat) d'aigües de la mina que era propietat d'aquell senyor. Gràcies a això es van poder instal·lar 5 fonts públiques més.

R U T E S U R B A N E S

El 1882 arribaven a l'Hospitalet les canalitzacions del gas d'hulla (el que aleshores s'anomenava «gas Lebon») i es creava el primer sistema d'enllumenat públic que usava aquest combustible. Aviat s'instal·laria un gasòmetre a Santa Eulàlia, com a regulador de la xarxa.

El 1888 l'Hospitalet es connectava a la xarxa d'abastiment d'aigües potables de Barcelona (que usava aigua provinent del Llobregat). Començava l'era de l'aigua corrent.

Algunes indústries ja havien començat a instal·lar generadors elèctrics per a les seves pròpies necessitats (la generació d'electricitat fou un dels últims usos industrials que es va donar als salts d'aigua del canal. A tall d'anècdota significativa direm que ens consta que, durant els primers anys de la postguerra, la fàbrica tèxtil de can Rodés —a Cornellà, a la vora del Canal— usava per al repartiment del seu gènere vehicles amb motor elèctric, les bateries dels quals es carregaven, a la nit, mitjançant una dinamo moguda per un salt d'aigua del Canal). Però fins al 1911 no es va connectar l'Hospitalet a la xarxa de distribució de corrent, i no va començar a tenir punts d'enllumenat elèctric.

L'electrificació era ja un procés imparable. És sabut que per aquesta època van començar les primeres grans obres hidroelèctriques al Pirineu, encapçalades per aquella companyia tan barcelonina que s'anomenava «Barcelona Traction, Light and Power», l'invent de l'enginyer Pearson, «la Canadenca». A l'Hospitalet li va tocar rebre en el seu terme, cap a l'any 1917, dues centrals receptores de les línies d'alta tensió que prove-

nien del Pirineu. Una a la vora de la carretera Nacional II, a prop de Can Rigalt, i l'altra a la Torrassa. Encara hi són totes dues, explotades avui per la companyia FECSA.

Aquesta irrupció de l'electricitat (més endavant es construiria l'altra central receptora, la d'ENHER, a Marina, a prop de l'actual polígon de Bellvitge) marcà un dels trets definidors del nostre paisatge urbà: les línies d'alta tensió. En el moment que foren construïdes, la cosa tenia lògica: les línies anaven a cel obert fins allà on arribaven les àrees escassament poblades, però a partir d'allà la distribució sectorial es feia amb cables soterrats (com el que encara enllaça la central de la Torrassa amb la central de les «tres xemeneies», al Paral·lel de Barcelona) o amb línies aèries de més baixa tensió. El densíssim poblament d'aquestes àrees perifèriques, però, ha fet que volin damunt els nostres caps gruixuts cables que transporten tensions de 220 mil i 300 mil volts. Avui el soterrament d'aquestes línies representaria una inversió faraònica, i mantenir-les en el seu estat actual un perill constant d'accidents irreparables. L'única conseqüència positiva a mig termini que se'ns acut que pot tenir per a nosaltres la presència d'aquestes línies és que, a conseqüència de l'obligatorietat normativa de mantenir al seu voltant una amplada determinada d'àrea de servei (una norma no sempre respectada; a l'Hospitalet hi ha torres d'alta tensió dins el pati d'alguna escola!) això farà que, si mai desapareixen les torres, l'Hospitalet pugui disposar d'unes avingudes (la rambleta de Pubilla Cases, l'avinguda de l'Electricitat, l'avinguda de Catalunya) d'una amplada certament impensable en una zona tan densament habitada.

R U T E S U R B A N E S

POBLACIÓ I POBLAMENT

UNA VISIÓ EVOLUTIVA DEL PROCÉS URBANITZADOR

R U T E S U R B A N E S

El procés de transformació de l'antic municipi rural en l'actual ciutat submetropolitana podem considerar que s'inicia a mitjan segle passat. Malgrat que el veurem amb més detall en els quaderns posteriors, volem provar ara de donar-ne una perspectiva global, posant en paral·lel el procés de creixement i assentament de la població, amb els processos que generen noves trames urbanitzades.

La taula que segueix, del llibre de F. Ivern *Hospitalet de Llobregat, Municipio Suburbano* (Barcelona, 1960), tot i que ens sembla discutible en algun dels seus còmputos parcials, és veraç, malgrat tot, en el procés global que suggereix quant a l'assentament de població en els tres barris primitius del Centre (la Vila Vella), Santa Eulàlia i Collblanc-La Torrassa.

HABITANTS					
ANYS	Centre	Santa Eulàlia	Collblanc-La Torrassa	Poblament dispersa	TOTAL
1860	2.430	220	100	561	3.311
1887	2.504	756	146	888	4.294
1900	2.797	964	301	886	4.948
1900	3.231	1.415	1.104	1.155	6.905
1920	4.441	2.652	3.810	1.457	12.360
1930	8.634	6.124	21.185	1.707	37.650
1940	10.218	10.684	25.515	4.822	51.249

(NOTA: Les xifres de F. Ivern —les agafem del llibre de Joan Camós, *L'Hospitalet, la història de tots nosaltres. 1930-1936*— no casen amb els totals censals; les hem ajustades acumulant les diferències al còmput de poblament dispers).

A partir de les dades d'aquesta taula, observem, esglaonadament, els canvis que es produeixen entre 1860 i 1900, entre 1900 i 1920, i finalment entre 1920 i 1940.

Entre 1860 i 1900 el creixement de població és, en termes absoluts, de 1637 nous habitants. En termes relatius, això suposa un increment de població d'un 49,4% en el període, molt superior al creixement del 19% que, en aquests mateixos anys, experimenta la població del conjunt de Catalunya. Aquesta diferència només es pot explicar per un degotís immigratori procedent de les zones més deprimides de la resta de Catalunya (només a tall d'indicació, direm que 15 dels 80 quintos sortejats a la lleva de 1903 —un 18'7%— eren nascuts fora de l'Hospitalet però a altres municipis de la resta de Catalunya).

Aquells 1637 nous habitants es reparteixen, per barris, de la següent manera:

BARRIS	NOUS HABITANTS (1860-1900)
Vila Vella	367 (22,42%)
Santa Eulàlia	744 (45,45%)
Collblanc-La Torrassa	201 (12,28%)
Poblament dispers	325 (19,85%)

El primer que ens crida l'atenció és que a la Vila Vella, malgrat que durant aquesta època s'obren carrers nous (el carrer de l'Església, el de Perutxo), s'inicia la construcció de l'eixample del Mercat i es construeix activament sobre l'eix de la carretera en direcció a Sant Josep, la xifra de nous habitants és molt baixa (representa un increment relatiu de només un 15,10%). Això ho podem interpretar en el sentit que la nova construcció no significa pas necessàriament l'establiment de població nou-vinguda, sinó que també pot significar l'espon-

R U T E S U R B A N E S

jament de la població existent, la reducció d'una densitat excessiva. Hi ha dades que abonen aquesta hipòtesi, sobretot informes de caire sanitari emesos amb motiu de diverses epidèmies, que parlen d'un considerable amuntegament de famílies en una única casa. Els incipients canvis urbanístics del darrer quart del segle XIX a la Vila Vella, per tant, tendim a interpretar-los com el que ara en diríem una millora de la qualitat de vida.

El salt endavant del poblament a la zona de Santa Eulàlia, en canvi, té tot un altre signe. En termes relatius és un augment de població del 338,2% en quaranta anys. De fet podríem dir que assistim al naixement del barri. El miler d'habitants que a cavall dels dos segles viuen ja a Santa Eulàlia ens parlen de la industrialització del raval de l'Aprestadora i de la continuació de l'acarrerament de la Bordeta més ençà de la Riera Blanca.

Més modest, tot i que és notable en termes relatius, és el poblament de Collblanc, que es limita a poca cosa més que les cases de la carretera.

L'increment del poblament dispers (d'un 57,93% en termes relatius, molt superior també a aquella mitjana de Catalunya que xifràvem en un 19%) també és significatiu. Ens diu que els canvis en les explotacions agrícoles induïts pel regatge han augmentat el poblament rural.

Vegem ara, en la taula següent, com es va configurar el canvi entre 1900 i 1920. El nombre global de nous habitants és, per a aquest període, de 7.412.

BARRIS	NOUS HABITANTS (1900-1920)
Vila Vella	1.644 (22,18%)
Santa Eulàlia	1.688 (22,77%)
Collblanc-La Torrassa	3.509 (47,34%)
Poblament dispers	571 (7,71%)

L'índex de creixement relatiu de la població de l'Hospitalet en aquest període és d'un 149,8%; dit d'una altra manera, el nombre d'habitants es multiplica gairebé per 2,5, mentre que en la globalitat de Catalunya aquest creixement relatiu és molt semblant (també de l'ordre del 19%) al del període que abans ens miràvem. Ha començat la primera gran allau immigratòria del segle a la nostra població. Però aquest nou poblament es distribueix pel territori del terme d'una forma molt desigual.

Les taxes de creixement més conservadores continuen sent les de la Vila Vella que, tanmateix, ha obert el seu segon eixample. Santa Eulàlia creix lleugerament per sobre de la mitjana del conjunt del terme (és l'època de la instal·lació dels escombriaires i de l'obertura dels primers carrers perpendiculars a l'eix de la carretera), però el sector format pels barris de Collblanc i la Torrassa fa un espectacular salt endavant que el converteix, ja, en el segon nucli poblat del terme després de la Vila Vella, passant davant del barri de Santa Eulàlia, de poblament més antic.

No podem menysprear tampoc el creixement del poblament dispers, que cal atribuir ja no tan sols a uns possibles canvis de l'economia de les explotacions rurals, sinó al fet que determinades àrees rurals s'urbanitzen amb petits conjunts aïllats de cases modestes (les anomenades «urbanitzacions», com l'esmentada de Can Pi o Carbonell, més les que comencen a aparèixer a la part del Samontà).

Globalment assistim al fenomen que caracteritzà el desenvolupament del poblament de l'Hospitalet: la coexistència, dins els límits del terme, de dos processos: el creixement de la corona més perifèrica del cinturó barceloní, per una banda, que urbanitza la part oriental del terme, dividida en dos sectors per una triple barrera: geogràfica —el talús del turó de la Torrassa—, i doblement artificial —el Canal i les vies del tren— i, per una altra banda, el desenvolupament (que, globalment, no té característiques suburbials) de la Vila Vella i el raval de Sant Josep a la part occidental. Els trets globals d'aquest procés ja estan perfectament clars entre 1900 i 1920, i només s'acaben d'accentuar, a través del punt més

R U T E S U R B A N E S

alt del procés immigratori, a la dècada que segueix. Efectivament, entre 1920 i 1930 la població de l'Hospitalet es triplica. L'augment és de 25.290 habitants. Aquests nous habitants es distribueixen pel territori tal com segueix:

BARRIS	NOUS HABITANTS (1920-1930)
Vila Vella	4.193 (16,58%)
Santa Eulàlia	3.472 (13,73%)
Collblanc-La Torrassa	17.375 (68,70%)
Poblament dispers	250 (0,99%)

La Torrassa i Collblanc es converteixen en la gran àrea receptora de la població nou-vinguda. L'estructura del terme s'ha alterat substancialment. Més del 70% del total de la població viu ara a la part oriental del terme (el 56,27% només a la Torrassa i Collblanc). El creixement de la corona metropolitana ha desbordat la dinàmica de la Vila Vella. El procés suburbialitzador ha començat a guanyar la partida.

Els anys posteriors a la guerra completaran la victòria. Les xifres de població són prou conegudes, però les repetirem aquí:

ANYS	POBLACIÓ DE L'HOSPITALET
1940	51.249 habitants
1950	71.580 id.
1960	122.813 id.
1970	241.978 id.
1980	294.033 id.

Les onades immigratòries de la postguerra tenen dos punts culminants: un a la darrereria dels anys cinquanta i un altre, més durador i intens, a la darrereria dels seixanta i primers anys setanta.

Ara ja és tot el terme de l'Hospitalet el que es troba a la perifèria suburbial de Barcelona, i es van urbanitzant els fragments de territori, rurals encara, que han quedat entre les dues mordasses de la tenalla. Des d'una perspectiva de formació de teixit urbà, la primera onada immigratòria es caracteritza pel barraquisme i l'urbanisme d'autoconstrucció i s'acaba amb l'inici de la construcció dels primers polígons. És com si els primers que van arribar estiguessin construint les cases per als que vindrien després. La segona onada, efectivament, estarà sota el signe dels polígons i de les construccions de substitució, que densifiquen i desvirtuen les trames ja consolidades. També podríem dir —simplificant una mica les coses— que la primera onada és la de Pubilla Cases i la Florida, mentre que la segona és la de Bellvitge. El resultat de tot plegat és el que veiem avui.

Deliberadament ens hem volgut limitar a una descripció «fenomènica», que es limita a situar en l'espai i en el temps els fets i a descriure'ls. Qualsevol visió «analítica» del mateix procés hauria de considerar molts més aspectes, segons quina fos la perspectiva de l'anàlisi: factors sociològics i antropològics, legislatius i polítics, econòmics i ideològics. De fet el cas s'ho mereix. L'aparició gairebé sobtada de macrociutats en espais de temps molt reduïts (i hem de pensar que entre nosaltres el fenomen no ha arribat a tenir l'escala que té a països encara menys desenvolupats que el nostre) és segurament una de les grans revolucions històriques (com ho és la tecnològica) d'aquesta fase del món que ens ha tocat viure. Però aquí ens interessava sobretot poder identificar i contextualitzar els rastres materials del procés, que són precisament els que constitueixen el teixit urbà.