

Interpretació geogràfica de Barcelona*

Pierre VILAR

Des del cim del Tibidabo, a 532 m. d'altitud i a uns 8 km. de la mar, podem distingir, fàcilment, gairebé tots els grans trets geogràfics de l'aglomeració barcelonina: la seva situació al cor del país, el seu emplaçament, les seves activitats, i, encara, esquemàticament, la història de la seva extensió.

Situació general

La mar i la costa

Al davant nostre, en primer lloc, la mar. Barcelona és una ciutat marítima i mediterrània. Per la mar ha pres aquesta riba un contacte fecund amb les civilitzacions fenícia i grega. En temps clar, Mallorca, al lluny, evocaria l'imperi medieval de Barcelona. Avui, en fi, privada de matèries primeres, Barcelona no deu sinó a la mar poder ésser el taller industrial de quasi tot Espanya.

Arran de la mar, un primer lloc de circulació: davant una llarga serralada, una andana d'al·luvions i sorres, estreta, però desbordant d'activitat; al sud sobre un delta, les fàbriques fumegen enmig d'una rica horta; al nord-est, la platja, aprimada, es perd a la vista sota els pobles i les cases. Tentacles de l'aglomeració barcelonina? Sens dubte. Però, a la vegada, desenvolupament d'una antiga sèrie de llocs de poblament, que vivien de la mar i de la terra, d'antuvi enfilats per a la defensa, més tard desdoblats o davallats a les platges del litoral. Aquesta via, no obstant, no és ni ampla ni seguida: al nord, la Costa Brava, al sudoest, els escarpaments, ja visibles, de Garraf, i una mica pertot arreu, en altre temps, els aiguamolls, obstruint el camí natural de la costa. La immensa Barcelona exigeix tot un altre rerapaís.

La depressió interior

Un pas obert justament darrera nostre ens mostra una depressió profunda. Entre els bos-

quets de pins, podem admirar un espectacle més complex, però no menys vivent que el de la banda de la costa. Es tracta d'un corredor interior, tan llarg com la serralada litoral: sens dubte esfondrament d'una volta anticlinal, badia al miocèn en tot cas, llacuna més tard, depressió omplerta, per consegüent, de sediments diversos i diversament tallats. La nota dominant, però, n'és la riquesa de la seva agricultura: camps de blat del Vallés oriental a la dreta, gran viticultura del Penedès al lluny, a l'esquerra. Entre les grans viles a la vista, dues veritables ciutats, Terrassa i Sabadell, reuneixen aquí el 75% de la indústria llanera espanyola. Més encara: en el paisatge s'endevina un lloc de pas privilegiat, arrecerat, seguit, poblat, diu l'arqueologia, des de l'època prehistòrica. Per aquí passava, efectivament, l'eix de la «Tarraconense» romana, a la qual han succeït carreteres i ferrocarrils. Així, doncs, ran de la barrera del Tibidabo, el primer «hinterland» de Barcelona és un corredor ric transitat des de l'antigor.

El rerapaís i els congostos de la serralada litoral

Però aquest corredor és, encara, el punt de convergència d'altres vies naturals: a la barrera que el limita al nord, una observació una mica atenta hi descobreix dos congostos importants, la vall del Besòs al sud-oest del Montseny i la del Llobregat al peu de Montserrat. Des dels Pirineus, que tanquen l'horitzó, desemboquen en aquestes dues valls totes les vies de la Catalunya central. El Vallès porta vers l'Empordà i França; el Penedès cap a Lleida i sobretot cap a l'Ebre. Un ample territori —tot Catalunya i bona part d'Espanya— afluïx doncs, en aquest Vallès central, vestíbul de Barcelona.

Entre Barcelona i el Vallès restava, no obstant, un obstacle seriós: la serralada litoral, aspra, amb els seus esquistos i granits coberts de pinedes ombroses. Però els dos rius eixits dels congostos del nord del Vallès, Besòs i Llobregat, travessen la barrera en dos talls profunds, venint a delimitar així, per la banda de mar, el perímetre que espera omplir algun dia Barcelona. Com han estat excavats aquests dos passos decisius per a la sort de la ciutat? L'alt Ter, no uniria, en altre temps, els Pirineus amb el pla de Barcelona, per la plana de Vic i la vall del Besòs, com ho fan avui dia carreteres i ferrocarrils? I pel Llobregat com va preparar-se la ria pliocènica que, segons els geòlegs, penetrava ja al llindar del Vallès? La solució d'aquests problemes es troba lluny d'ésser definitiva. Però constatem fins a quin punt els fenòmens humans han respost a la invitació d'ambdós passos: és cap als dos congostos que els pobles de la rodalia tendeixen a prolongar l'aglomeració: Sant Andreu, cap al Besòs; l'Hospitalet, Cornellà, Sant Joan Despí, Sant Feliu, Molins de Rei, pel Llobregat, riba esquerra; Esplugues i Sant Just al llarg de la carretera de Madrid. El congost del Besòs atreu un dels conjunts ferroviaris més densos d'Espanya (línia de Lleida i les dues línies de França per Puigcerdà i per Portbou); ultra la carretera de Madrid i el camí de l'Ebre, la conca del Llobregat allotja dues vies estretes, una d'elles cap a les fàbriques de teixits i els jaciments potàssics de l'alta vall.

Però sobre aquest pla de Barcelona, punt de contacte de tantes vies naturals amb la mar, quines condicions oferia la naturalesa al desenvolupament de l'urbs?

Emplaçament

Les muntanyes i la terrassa d'al·luvions antics

El Tibidabo forma un meravellós amfiteatre: a recer dels vents freds, lluny de la costa

indecisa, ha fixat una sèrie d'emplaçaments de pobles, suburbis avui dia, però que llurs esglésies situen encara als nostre peus —Horta, Gràcia, Sant Gervasi, Sarrià—; aquí es troba, entre 100 i 120 m. d'altitud, la línia de contacte entre les roques antigues de la serralada i la capa d'argiles roges regularment inclinada, on la descomposició dels esquistos ha constituït, sobre un gruix de 20 a 40 m. l'alt pla de Barcelona. No ha nascut pas aquí la gran ciutat. Però com separar la seva història d'aquest cinyell de pobles, de camps, d'«hort i vinyet», degut a la terrassa fèrtil, rica al mateix temps en aigües, gràcies a la capa que recobreix, així com als torrents que en davallen?

La riba i els deltes

Barcelona, ciutat marítima, ha nascut, naturalment, més a la vora de la mar. El delta del Llobregat avança cada any més d'un metre (molt més, segons sembla, en altre temps)¹; en la zona de Besòs, el barri dit «de la Llacuna» era encara, al segle XV, sota les aigües. La major part de la plana baixa s'ha desenrotllat, en realitat, sota els ulls dels barcelonins. I els ha estat certament d'utilitat: de primer el delta del Besòs, després el del Llobregat, els ha servit d'horta nodridora i de camp d'extensió urbana. El segon, irrigat per canals i per la capa artesiana que recobreix, dóna avui dia més llegums i fruita que no en consumeix tota l'aglomeració; s'hi ha construït; s'hi projecta la «zona franca», i fins la «ciutat de repòs». El Prat, de nom campestre, ha esdevingut vila fabril. I és sobre aquests terrenys que calgué un punt de suport a la Barcelona primitiva en els temps llunyans de la seva fundació.

Montjuïc

A 192 m. sobre la riba, sorgeix, justament, un bombament anticlinal de gresos durs miocènics, paral·lel a la costa i romput per una falla en penya-segat sobre la mar. Illa al pliocèn, aquest accident quedà unit ben aviat a la costa pels al·luvions antics. Així, des dels temps prehistòrics, dominava la mar per les dues bandes, tot i comunicant amb l'interior. No és sorprenent descobrir-hi restes de poblament primitiu; però resulta ja difícil d'apreciar la importància de les troballes romanes, i avui dia, Montjuïc ha perdut tot aspecte d'acròpoli creatiu: el castell, el cementiri, els jardins, l'Exposició s'hi han instal·lat sobre un desert esvorancat de pedreres. Aquest emplaçament, doncs, no ha pas tingut per a la ciutat el paper decisiu que hauria pogut suggerir la seva importància en el paisatge.

El Prat

I no obstant, Montjuïc constituïa el recer més indicat contra els vents del nord i de llevant dominants i, de vegades, d'una violència extrema. Per molt de temps, en efecte, formà promontori i abrigà cap al sud un port encara utilitzat a l'època dels reis d'Aragó. Al nord de Montjuïc, per contra, cap abric seriós no sembla oferir-se a les embarcacions: el port actual amb la seva escullera recent (1905-1926), és purament artificial; invitava a construir-lo, certament, el banc de sorra del Besòs que s'escampa cap al sud, com es nota del Tibidabo estant pel color de les aigües marines. Però era aquest un port natural prou dolent. I és no obstant a la seva vora, lluny del recer de Montjuïc, que, força abans de reblir-se aquest últim, ja s'havia fixat la ciutat.

El Mont Tàber

És que un altre accident, mínim, és cert, i difícil de reconèixer sota l'atapeïment de les cases, s'aixeca al nord de Montjuïc. Del Tibidabo estant, podem situar-ne el cim pels campanars de la Seu, i evocar el temps, a l'època romana, en què aquest accident s'avan-

cava en península al mig d'un golf avui dia reblit; era el «Mont Tàber», illot de margues pliocèniques recentment unit a la costa per transports fluvials. Per què aquest turó, de menys de 20 metres, es veié, definitivament preferit al seu imponent veí? Hom es veu reduït a les hipòtesis vagues. Montjuïc oferia una bona defensa i recursos excel·lents, però el Tàber, ben destacat, es prestava millor al sistema romà de camí de ronda al voltant de la «colònia»; les vores de la badia, menys abrigades que a Montjuïc, eren també més accessibles. Per altra banda, és probable que dos establiments coexistissin, i tal vegada, el de Montjuïc no desaparegué definitivament fins l'alta Edat Mitjana, en què la funció marítima de Barcelona es reduí pràcticament al no-res.

Però és el cim del Tàber que portà el temple d'August: és al seu centre que s'entrecruaven els dos eixos de la colònia, formant el fòrum. A la base, en fi, de l'antic illot corregué, a partir del segle III, el camí de ronda del recinte fortificat. De lluny aquesta «city» ja no es destria en el paisatge; però és encara el cor de la vida barcelonina, i fins de la catalana i tot: l'antic fòrum —ja és tot el que es pot dir— se'l situa a l'actual plaça de la República, entre l'Ajuntament i la Generalitat. Les «baixades» que en davallen recorden al barceloní que la seva ciutat va néixer al cim d'un turó. Algunes muralles, dues torres a la plaça Nova, una el·lipse de carrerons damunt el plànol, són el record que ens queda del recinte romà. Aquest, per altra part, en cosa de deu hectàrees, pogué allotjar Barcelona durant vuit segles, en tant que aquesta no passà d'ésser la ciutadella d'un país agrícola inquietat pels sarraïns.

Evolució urbana

Des del cim del Tibidabo, Barcelona es presenta en tres parts distintes: un laberint antic en hemicicle al voltant del port i cenyit per les Rondes, els angles entrants de les quals marquen una línia d'emmurallament; més enllà, una quadrícula perfecta, fruit d'una urbanització evidentment bastant moderna; per fi, tocant la muntanya o seguint els camins del pla, els suburbis de centres encara tortuosos, però en ple desenrotllament. Aquest aspecte general correspon força bé a l'evolució històrica.

La ciutat vella: increment medieval i vicissituds dels temps moderns

El laberint antic, amb la seva fortificació substituïda per les Rondes, es deu en els seus traços principals, a la prosperitat barcelonina dels segles XIII, XIV i XV. En menys de tres centúries, en aquesta època, Barcelona tingué prou vitalitat per a rompre dues vegades els seus murs.

És al segle XII que inaugura amb els grans comtes independents, la seva funció de capital, i amb els rics jueus del «Call», la seva funció comercial. Alguns suburbis ultrapassaren, des d'aleshores, la muralla romana: llurs centres, Santa Maria del Mar, Santa Maria del Pi, conserven encara com un regust de places vilatanes. Jaume I el Conqueridor emprengué aleshores el primer clos medieval; però, per la banda de Montjuïc, aquest s'aturava a l'actual passeig central de la vella ciutat, cèlebre amb el nom de «Rambla»; «Rambla», terme moresc, designava el torrent arenós que baixava entre el Mont Tàber i Montjuïc; aquest passeig té, doncs, a la vegada, en la topografia urbana, el sentit d'accident de relleu i el de límit històric per molt de temps respectat. Des del 1358, però, entre Montjuïc i aquest límit, un Raval, una «vila nova» reclamava una nova defensa; el ritme de creixen-

ça de la ciutat la justificava grandiosa; Pere III el Cerimoniós la féu passar pel peu de Montjuïc per retrobar la Rambla ran de la mar, a les «Drassanes» o arsenals fortificats. Una «muralla de mar» protegint la riba, fou acabada el 1458. Durant aquest temps, Barcelona capital construïa sobre el turó primitiu la seva catedral i els seus palaus, Barcelona república mercant, els seus rics casals burgesos, els «alfondechs» i «hostals» dels marxants estrangers, els carrerons amb noms d'oficis, i el saló del seu «Consell de Cent».

Quan s'acabava, però, la «muralla de mar», la decadència era ja ben pròxima. Després de la pèrdua de la independència catalana i de la minva de les rutes d'Orient, la ciutat devia esperar el 1859 per a trencar un altre cop les seves muralles. Setges i revoltes sols modificaren alguns aspectes urbans: modernització del recinte, construcció de la Ciutadella sobre el barri enderrocat de «la Ribera», reemplaçat, sobre l'areny del fons del port, per la geomètrica Barceloneta. Un plànol del 1640 mostra el Raval ocupat per les hortes en les seves tres quartes parts; moltes d'elles subsistien encara el 1820. Dins la segona meitat del segle XVIII, amb tot, Barcelona havia demostrat la seva persistent vitalitat: en menys de cinquanta anys, amb l'obertura del mercat americà i la seva explotació industrial, va doblar el nombre dels seus habitants; el 1808, amb tal vegada 150.000 ànimes, arribà a ésser la segona capital de l'imperi napoleònic. Però les guerres i, sobretot, la crisi colonial l'havien reduïda, el 1818, a 88.000; i a mitjan segle XIX, podia encara viure sobre els dos quilòmetres quadrats del seu recinte del XV.

Fi del segle XIX: l'Eixample sobre pla geomètric

La quadrícula de cases que circueix l'antiga plaça forta i la uneix als suburbis és el resultat d'un pla imposat el 1859 a l'«Ensanche», és a dir, a l'eixample de la ciutat. En aquesta data, i des de ja feia una trentena d'anys, Barcelona, enmig d'una Espanya arruïnada, s'havia mostrat l'únic centre capaç d'assegurar la funció industrial; el Raval s'havia, aleshores, sobrepoplat; Gràcia s'havia convertit en una vila, unida a Barcelona per un passeig que esdevingué l'eix central del pla d'extensió.

Aquest pla es realitzà amb un ritme accelerat: la seva concepció mateixa recorda les ciutats d'Amèrica, les colonials principalment: blocs de cases de 110 m. per banda d'angles esbiaixats, carrers indefinidament perllongables i uniformement llargs, amb poques excepcions; conjunt trist, en tant el moviment humà o alguna que altra fantasia arquitectònica no n'hi lleva la monotonia; cap avantatge pràctic no justifica aquesta uniformitat, que no ha previst ni les diferències d'utilització de les illes d'edificació, ni l'abreujament de les comunicacions; una sola via «Diagonal» s'estén en contacte amb els suburbis. Era, però, imprescindible imposar un pla a la creixença d'aquesta ciutat que passava de 190.000 habitants el 1860 a 397.000 el 1887 i que l'agregació dels suburbis, el 1897, elevada a 510.000. Aquest impuls correspon a la conquesta del mercat nacional per la indústria catalana (tèxtil principalment), que sens dubte era lluny de limitar-se a Barcelona, però que hi instal·lava, de mica en mica, al centre, tots els seus organismes administratius i comercials, i, als suburbis o a l'Eixample extrem, bon nombre de les seves manufactures.

Els vint anys darrers: creixença dels suburbis i de la densitat

Del 1898 al 1914, el ritme de creixement de Barcelona s'encalma; és la crisi latent que segueix la desfeta de Cuba. Però el paper de proveïdor industrial de la península assolit per Catalunya devia rebre un impuls definitiu, en primer lloc de la guerra, després, de l'augment de la població espanyola i del seu nivell de vida; l'electricitat pirinenca, per

fi, resolía, per a l'aglomeració, el delicat problema de la força industrial. Dels vint anys darrers daten, així mateix, diverses formes d'extensió urbana: barris magnífics d'habitació han escalat, passada la Diagonal, els pendents del Tibidabo, seguint tres grans talls que airegen els antics suburbis i fan actualment de la muntanya el parc accessible de Barcelona; Montjuïc s'ha transformat en parc, corregint quelcom l'absència de verdor del pla segle XIX; és el costat bonic del creixement de la ciutat. L'Eixample, en canvi, creixia i es modificava amb menys fortuna dins la seva estructura interna: una febre de construcció enderrocava molts edificis del centre per millor utilitzar un terreny de valor sempre en augment; les illes d'edificació es feien cada vegada més altes i no servaven, més que excepcionalment, el jardí interior que n'hauria fet l'encís, en aquest país d'estiu calorós, si haguessin sabut limitar-se en alçada. La gran indústria, per fi, envaïa els suburbis del pla: Sants per una banda, el Poble Nou, el Clot, Sant Andreu per l'altra, per no sortir-nos del terme de Barcelona. Aquest comprenia 587.411 habitants el 1910, 710.335, el 1920, 1.005.565, el 1930, 1.023.625, finalment, el 31 de desembre del 1933 (recompte municipal). Considerem ara el progrés de les dues aglomeracions més properes:

	1900	1910	1930
Badalona:	19.240	20.957	44.291
Hospitalet:	4.948	6.905	37.650

És, doncs, evident la importància dels vint anys darrers en l'increment de la població i el paper que hi ha jugat l'ampla rodalia de la plana baixa.

Població i activitat

L'atracció de Barcelona

Com en tota gran ciutat, la població es recluta essencialment per immigració: sobre un xic més d'un milió de barcelonins, 440.000 tan sols són nats a Barcelona, 192.000 a la resta de Catalunya; si hom descarta els 27.000 estrangers, xifra gens menyspreable i sens dubte inferior a la realitat, Barcelona manleva, doncs, a Espanya 334.000 habitants; aquest immigració és, per cert, d'origen relativament homogeni: els seus dos terços els forneix l'Espanya mediterrània, antiga Corona d'Aragó i Reialme de Múrcia. Aquests immigrants representen, naturalment, una massa obrera inestable, no qualificada, bandejada de les seves províncies per la misèria dels camps i l'excés de la natalitat; al començament de l'estada, si més no, esperant l'assentament estable pels voltants, s'amuntega al centre mateix de Barcelona, entre la Rambla i Montjuïc, a l'antic Raval convertit en el barri més populós de tota la ciutat.

Densitat i repartició

Aquest Raval —districte cinquè— abasta així una densitat rarament superada en el món: 103.060 habitants per quilòmetre quadrat. Més difícil resulta, sense recerques especials, de jutjar la densitat dels altres barris, éssent com són heterogenis els districtes. El sisè, no obstant, tot sencer dins l'Eixample, pot donar-nos una idea de la seva densitat: 40.000, aproximadament. La mitjana del municipi seria de 10.660; però és xifra que tal vegada caldria doblar; estenen-se avui dia el municipi sobre 96 quilòmetres quadrats, fins passa-

da àdhuc la cresta del Tibidabo, posseeix en efecte la meitat ben bé del seu territori inhabitat; la massa urbana en canvi, excepte als suburbis de la part alta, presenta poques clarianes d'espai lliure.

En el transcurs dels darrers anys ha perdut el centre, sens dubte, com pertot arreu, alguna població en profit de la perifèria. Però cal no entendre per centre els barris vells; aquests conserven un formigueig de gent constant i llurs habitants poc tenen els mitjans de guanyar la rodalia més sana. El centre que tendiria a especialitzar-se en els serveis administratius i comercials que bandegen l'habitable, és la zona d'unió entre la ciutat vella i l'Eixample, amb les obertures antigues o recents: Rambla, Passeig de Gràcia, Rondes, Plaça de Catalunya i Via Laietana, que travessa des de fa poc temps, en direcció al port, la Barcelona antiga. Als centres tortuosos dels vells suburbis (Gràcia, principalment), i a la llunyana rodalia industrial (Sant Andreu, l'Hospitalet, Collblanc, etc.) és on es tornen a trobar les més fortes densitats.

Els serveis de la ciutat

Sense insistir en les mil activitats nades al servei d'una tal urbs, cal considerar el paper, financer particularment, que han jugat en l'economia regional les aigües, els tramvies, els metros de Barcelona: força es troben en mans dels estrangers. No es pot passar per alt, sobretot, la xarxa de força motriu que ha concentrat Barcelona entre 1910 i 1920: es diu que és des del cim del Tibidabo que el canadenc Pearson hauria tingut, davant Barcelona, la «revelació» de l'obra hidroelèctrica a acomplir als Pirineus; aquests proporcionen el 90% (300.000 c.v.) de força, instal·lada al cinzell de transformadors i de centrals complementàries que envolta la ciutat per Collblanc, Sants, Montjuïc, Sant Adrià i Sant Andreu.

Les comunicacions, en fi, han plantejat més d'un problema; aquestes avancen pels passos naturals, però topen, principalment en llur accés al port, amb la massa urbana i Montjuïc. Hom ha hagut de realitzar diverses obres subterrànies i es preveu un enllaç de totes les grans línies, gràcies al Metro Transversal, sota la mateixa Plaça de Catalunya: moltes vies ja hi pervenen, com les que uneixen, molts cops per hora, Terrassa, Sabadell i Manresa amb la capital. Amb tot, les regions catalanes llunyanes i fins l'alt Aragó han realitzat avui dia llur unió per carretera amb llur capital econòmica; Barcelona es troba en cap del moviment automobilístic espanyol.

Resta el port, el paper del qual, quasi exclusivament importador, constitueix un annex al servei de la ciutat més aviat que un centre de comerç independent. La seva defensa va realitzar-se el segle XIX; el seu equipament i ampliació aquests darrers anys. Tal com és, sembla poder satisfer encara per molt de temps el seu desenrotllament normal. Es parla, no obstant, d'adjuntar-li un port franc, excavat en el delta del Llobregat, resurrecció del recer primitiu del sud de Montjuïc; si prenguéss l'amplitud que se li assigna, comportaria la construcció d'una zona industrial, els plans de la qual són ja fets i fins expropiats els terrenys. Però aquest esdevenidor suposaria un gran canvi en el paper econòmic de Barcelona.

Funcions de Barcelona

Com es desprèn del que hem dit, les funcions de Barcelona són essencialment industrials, gràcies a la mar, però al servei d'Espanya. En rigor, la indústria, perfeccionant-se pot desenrotllar algunes exportacions. Un paper de trànsit és infinitament més problemà-

tic. ¿Vol dir això que la ciutat es troba a l'acabança de la seva extensió? De cap manera, car Espanya pot encara desenvolupar el seu poder de consum en profit de Barcelona; i els projectes de zona industrial del port franc no fan sinó seguir les indicacions naturals atraient les fàbriques al delta del Llobregat.

La funció industrial és compartida, però, per nombrosos centres secundaris: ja hem vist els lligams de Barcelona amb Sabadell, Terrassa, Manresa, Mataró; Barcelona és un intermediari, encara més indispensable per a les mil fàbriques isolades i petites viles industrials. Tot l'aspecte de la ciutat tradueix aquest paper de capital regional. I és sabut que aquesta solidaritat de tot Catalunya no s'ha pas limitat a l'economia. Abans i tot de veure's consagrada per organismes oficials la seva funció de capital política, Barcelona n'havia assolit els caràcters per la premsa, el llibre, les organitzacions, les escoles, l'esperit. Ja era, com en altre temps, «cap i casal de Catalunya».

Catalunya amb tot, és un cos ben feble per un cap tan potent; l'aglomeració barcelonina, incloent-hi tots els centres que comuniquen en menys d'una hora i amb freqüència amb la capital, englobaria la meitat dels habitants del «principat»; per la seva funció productora i redistribuïdora, per la seva força d'atracció humana, Barcelona és ensems una metròpoli ibèrica, el paper director de la qual pot i deu ultrapassar els límits de la regió.

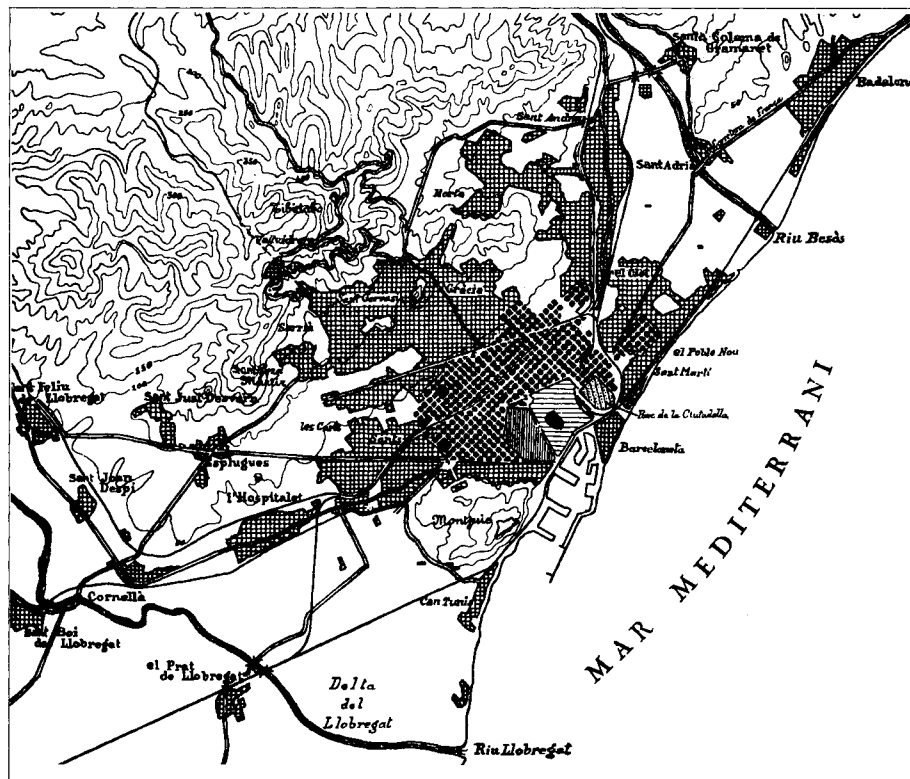
Barcelona, 1936

* *Article publicat amb el títol de «Barcelona» en la Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest de Tolosa de Llenguadoc, Vol. VII, fasc. 1, 15 de gener del 1936, en la ressenya dedicada al viatge a través de Catalunya, realitzada l'any 1934 pel Prof. Faucher i els seus alumnes de la Universitat tolosenca.*

Notes

¹ I segons les mesures efectuades recentment pel Dr. M. Faura i Sans, 4 m. per any, del 1920 al 1934.

Barcelona i la seva evolució urbana



CROQUIS FISIogrÀFIC I urbÀ DE BARCELONA I EL SEU PLA, SEGONS EL PROF. PIERRE VILAR, ESTABLERT AMB EL FULL CORRESPONENT DEL MAPA DE CATALUNYA, AL 1:100.000

1. Recinte romà. (segles III a XI); 2, recinte del temps de Jaume I (segle XIII); 3, raval (segle XV); 4, eixampls moderns (a partir del 1859); 5, barrriades i suburbis. - 6. Ferrocarrils; 7, carreteres.