

El territori



Urial, CRDDI, AG

La carretera de Barcelona i l'estació de Renfe, a Girona, els anys 30.

Ordenació o desordenació i primacia de la capital

ROSA MARIA FRAGUELL & JOAN VICENTE

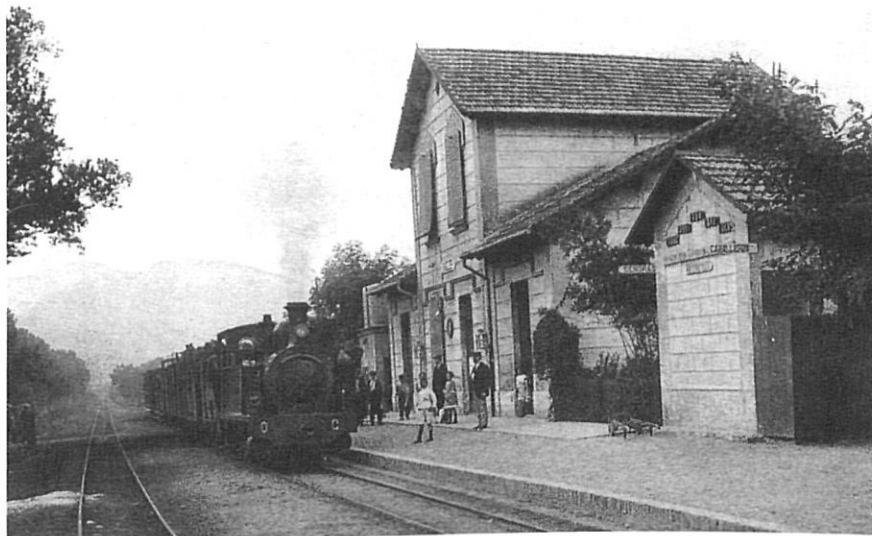
És difícil resumir i explicar un segle de ciutats i territori. La dificultat és potser major, o si més no singular, quan aquest segle és el XX i el territori és el gironí. Pel que fa al segle, ha estat el de l'explosió de les ciutats, de la imposició de l'urbanisme, de la industrialització-desindustrialització-postindustrialització, de les comunicacions...; quant a Girona, és el segle dels trens, ports i autopistes, del *desarrollismo*, de les administracions democràtiques, del turisme... i de tantes altres coses que han anat apareixent.

Molts elements, que, com a síntesi, i vistos des d'aquest final de segle, ens acaben portant a dos dubtes i una afirmació: tenim un territori més ordenat o més desordenat?; tenim unes ciutats més «ciutats» o menys?; tenim un territori més articulat a l'entorn de la capital, més «gironí». Dubtes i afirmació que s'intentaran argumentar en el transcurs de l'article.

ques de camins veïnals o bé s'assenta-ven més o menys anàrquicament als afores de les ciutats, que encara tenien aspecte i dimensió quasi medievals. Les eixamples imposaven una planificació, pública, una trama —radial o en quadrícula— damunt els horts i camps, una nova jerarquia de carrers i barris i, en alguns casos, nous espais públics. De passada, els plans d'eixampla obrien el camp a l'especulació urbanística, una nova font d'ingressos per a la burgesia industrial i per als terratinents, i a la segregació social i espacial.

De totes maneres, en general aquestes eixamples s'allunyaren bastant de la forma i intencions del que Ildefons Cerdà havia pensat per a Barcelona el 1859 i que va obrir el camí tècnic i polític per a moltes altres reformes urbanístiques arreu. Els plans gironins foren espacialment força escarransits, i en la seva immensa majoria orfes dels principis de justícia social que el projecte barceloní proposava. La seva funció era bàsicament donar a l'emergent burgesia l'espai que no trobava en els nuclis antics i, l'altra cara de la moneda, regular la difusió de l'habitatge obrer i menestral perquè fos més sanejat i assolellat. L'eixampla també significava una renovació, o creació, de xarxes de clavegueres, de carrers més rectes i amples, preparats per a una ciutat que s'havia de moure a major velocitat.

Eixamples d'aquesta mena en començaren a plantejar —en alguns casos sense anar gaire més enllà— les ciutats més dinàmiques del moment, com Palamós (ja a la dècada dels seixanta), Blanes (1879, només pla d'alineacions), Figueres (1877), Sant Feliu de Guíxols (1897) o Sant Joan de les Abadesses (1896). Eren uns processos que es podien allargar dècades i que generaven algunes singularitats, com el Malagrida d'Olot (1916), impulsat des de la iniciativa privada, fins a arribar a Palafrugell



El tren d'Olot a l'estació d'Anglès, l'any 1913.

(1926, alineacions), Salt (1926) i Torroella (1927). Girona, la capital, va viure potser el procés més complex per a la redacció i aprovació des de Madrid de la seva eixampla, el pla Campllonch, en honor del seu redactor. La condició de plaça militar i un cert encarcament social van fer que el projecte anés amb retard respecte a altres ciutats i que el seu tràmit s'allargués des de 1891 fins a 1909. Més lenta encara va ser la seva consolidació física, que no arribà pràcticament fins als anys cinquanta. Aquesta eixampla exemplifica molt bé tant els dèficits de molts dels projectes —sense espais públics, mal dimensionats, sense trames clares, mal connectats amb els municipis dels entorns— com les seves dificultats de gestió, derivades de la capacitat dels propietaris —a Girona la família Ensesa— per condicionar les administracions.

L'arribada del ferrocarril fou potser, com s'ha dit, el fet més transcendent d'aquest període. Ho va ser tant per la seva capacitat de consolidar una xarxa urbana com per la transformació que comportà a les ciutats i pobles per on passava. Ja s'havia vist a Girona i Figueres, amb la línia cap a França (el 1877 i 1878

respectivament), i igualment succeí amb totes les línies «menors». Aquestes van donar lloc a algunes de les històries més belles produïdes per la societat d'aquest país. Van ser, exagerant, punts culminants de l'estructuració social i territorial, de perfeccionament de petites sinergies locals i de grans ambicions. El tren de Sant Feliu (1892) a Girona n'és un bon model: imaginat per un patrici, Joan Casas, i finançat amb capital local, va ser un estructurador de la vall d'Aro, en ser usat per pagesos, menestrals, viatjants i ociosos, i a la vegada va esdevenir el vehicle per a l'exportació de mercaderies. El de Palamós a Flaçà (1887, impulsat en aquest cas per August Pagès, que el 1921 arribà a Girona) va tenir un paper força semblant, com Pla més d'una vegada va retratar, i també el d'Olot (1895-1911).

Van tenir orígens diferents però van provocar situacions similars les línies de ferrocarril que arribaren a Ripoll i Sant Joan de les Abadesses el 1880, a Puigcerdà el 1922 o a Banyoles el 1928. Ben diversos van ser la lògica i els efectes del Crema-llera a Núria del 1931. Si importants eren les línies per al territori, també ho eren les estacions per als pobles,

en la mesura que totes obrien un nou espai urbà i donaven lloc als innumerables «barris de l'estació».

La història d'aquests ferrocarrils –tant dels que van arribar a funcionar com dels molts que es quedaren només en projecte: Santa Coloma – Figueres, Caldes–Empordà–França, Olot–Torelló, Palafrugell–Vilajuïga, Ripoll–Roses,...– serveix de termòmetre de la societat, l'economia i el territori gironins. La seva progressiva desaparició va ser el tancament d'una llarga època.

Quant als ports, una vegada més Sant Feliu i Palamós van entrar en una cursa per a la seva construcció –segurament ben justificada des d'un punt de vista local en ambdós casos–, iniciada respectivament el 1904 i el 1902. Aquests ports, amb el tren, esdevingueren vida per a les ciutats, el contrast necessari amb els excel·lents passeigs burgesos que tenien al davant. Hi arribaven carbó, minerals i fustes, i en marxaven les mercaderies de manufactura local, sobretot taps. Eren també els punts per al cabotatge de petita escala que duïa a Barcelona i el punt de par-

tida d'aventures americanes. Bombardejats durant la Guerra i reconstruïts després, difícilment tornaran a tenir l'esplendor dels anys vint, tot i el manteniment de les activitats pesqueres i comercials, sobretot al de Palamós, dotat de millors condicions naturals.

El tercer aspecte infraestructural –i social– fonamental fou la consolidació de la xarxa de carreteres, que a poc a poc es va anar definint i millorant. Primerament es van fer carreteres, sobretot els anys de la Mancomunitat (1913–1923) i durant la dictadura de Primo de Rivera (per cert, un període també important per la Llei de «Cases Barates»). Per dir-ho amb xifres, es passà d'un 43% dels municipis de la província sense accés el 1910 a un 15% el 1935 (vegeu Taula 1). Tot i això, l'estructura bàsica d'aquesta «xarxa» de carreteres no va variar sensiblement entre els dos anys: una doble radialitat amb centre a Figueres i Girona –unides per una via «nacional»– i una certa estructura de «pinta» a partir d'aquest eix cap a la Costa Brava. Entre els dos anys de referència els principals

Taula 1.
Poblacions aïllades per comarques els anys 1910 i 1935

	1910	1935
<i>Nombre de poblacions/poblacions aïllades</i>		
Alt Empordà	71/26	71/7
Baix Empordà	45/16	45/4
Cerdanya	23/16	23/11
Garrotxa	28/16	28/1
Gironès	31/12	31/4
Pla de l'Estany	12/7	12/1
Ripollès	25/17	25/2
Selva	27/9	27/9
Total	262/113	262/39

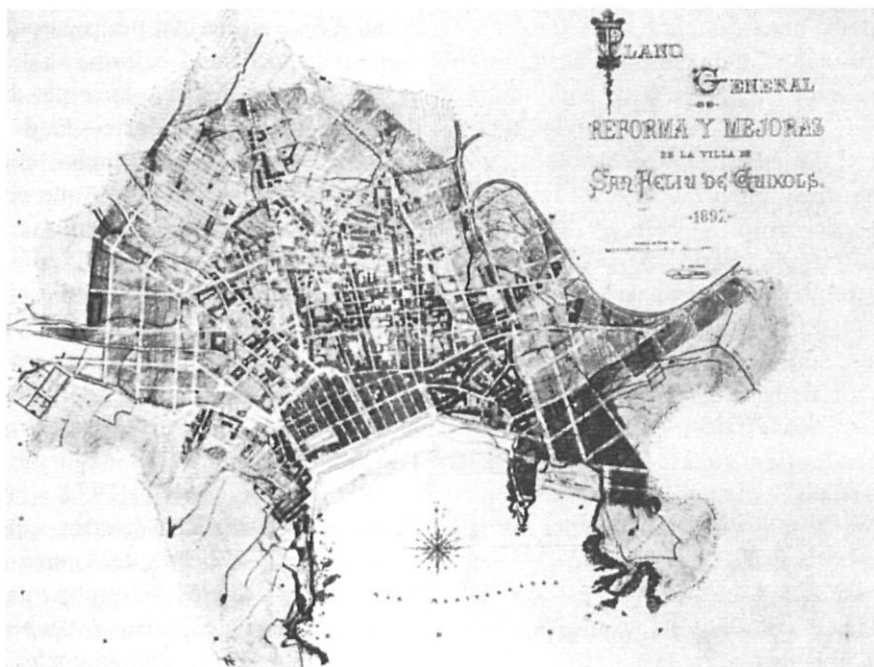
Font: FONT, 1993.

canvis van raure en una consolidació d'aquestes vies principals –que unien les principals poblacions– i, sobretot, un gran augment de la capillaritat.

Durant el període de la Mancomunitat també es van fer importants programes de dotació de serveis –escoles, equipaments agraris, biblioteques, museus... prou coneguts–, i la seva política de protecció i reconstrucció de patrimoni històric deixà petjada al país i en aquestes comarques (al Barri Vell de Girona amb la cura de Rafael Masó, a Ripoll, a Empúries, a Figueres). I més que encara hauria pogut estar si la desaparició de la institució no hagués avortat l'ambició Pla Sexennal del 1921. D'aquest ideal, el noucentista, en la seva expressió més elitista, en resta S'Agaró, ara com una illa assetjada i protegida per burots. Un model que s'ha quedat en anècdota.

El brevíssim període republicà també va intentar ser fructífer. Entre moltes contradiccions teòriques i pràctiques, la Generalitat i la cultura del moment impulsaren idees i debats que haurien pogut canviar el rumb d'aquest ideal. Si el *Regional Planning* dels germans Rubió i Tudurí (1934) hagués arribat a alguna materialització; si les propostes racionalistes del GATCPAC (1934)

Pla d'Eixampla de Sant Feliu de Guíxols, l'any 1897.



per a Barcelona s'haguessin estès arreu del país; si la Conferència per a la Costa Brava del 1935 hagués produït efectes pràctics... potser estaríem parlant d'un país diferent. La guerra ho estroncà.

La postguerra i l'Obra Sindical del Hogar

El període immediat que va seguir a l'acabament de la Guerra Civil fou un temps de gran misèria per a les poblacions gironines, que es reflectí també en la manca d'habitatges, agreujada pels efectes dels bombardeigs —que van afectar especialment algunes ciutats, com Figueres—. El sistema polític creat pel nou règim va tenir greus incidències en la vida econòmica, fet que va suposar una reculada notòria en la producció de tots els sectors, causada per les restriccions imposades a les importacions de tota mena, per l'alta inflació, pels baixos salaris (que fins al 1955 no varen tenir el mateix valor que els d'abans de la guerra) i per una manca de primeres matèries i productes en el mercat interior que provocava seriosos escanyaments, en especial en el subministrament de ferro, ciment, productes energètics...



Jordi Mestre

El barri de Sant Narcís, de Girona.

Tot plegat feia que no hi hagués recursos ni incentius per invertir en la producció d'habitatges, i que en tot cas s'invertís més esforç en la reconstrucció que no pas en l'elaboració de nous projectes urbans. La manca d'habitatge a preus assequibles va obligar moltes famílies a instal·lar-se en barraques a la perifèria de les principals localitats gironines, creant-se així suburbis d'autoconstrucció. Per exemple, a la ciutat de Girona es calcula que l'any 1957 hi havia 467

estatges entre barraques i coves, on vivien 1.949 persones (6,5% de la població del municipi). Després de deu anys, i malgrat els esforços per part dels organismes públics i de les entitats benèfiques privades, la situació s'havia agreujat fins al punt que es doblaren les xifres: l'any 1967 a la ciutat de Girona es comptaven 916 barraques, on vivien 5.575 persones (12,5% de la població del municipi). De fet, el creixement vegetatiu de la població, per una banda, i la immigració del camp i del sud d'Espanya, per una altra, evolucionaven a un ritme notablement superior a la construcció d'habitatges. Les conseqüències d'aquesta desproporció afectaven tots els estaments socials, però d'una manera més notòria els econòmicament més dèbils.

Certament, els barris de promoció pública, sobretot aquells que seguien més de prop les idees de la ciutat-jardí, procuraven l'harmonia sociològica, que era el resultat d'evitar qualsevol segregació, fos per origen geogràfic, sociolingüística, d'edat, professió... Tot i així, s'hi va produir un desviament en les professions liberals i directius tècnics, per la part superior, i també una manca d'obriers no qualificats, per la part inferior. La

Taula 2.

L'Obra Sindical del Hogar a les comarques de Girona Primera etapa (1941-1953)

Polígon	Localitat	Nombre d'habitatges	Tipus d'habitatge	Superfície per habitatge (m ²)
Santa Margarida	l'Escala	1	Unifamiliar	
Sant Genís	Cervià de Ter	1	Unifamiliar	
4 Febrer	Palau-sacosta	1	Unifamiliar	
Sant Isidre	Maçanet de la Selva	9	Unifamiliar	74,9 - 174,5
J. Navalls	l'Armentera	20	Unifamiliar	
Gimferrer	Banyoles	16	Plurifamiliar	
Torras	Flaçà	54	Plurifamiliar	33-74
Domènech				
Malagrida	Olot	20	Unifamiliar	
Sant Martíà	Banyoles	27	Unifamiliar	
Sant Llorenç	Bescanó	5	Unifamiliar	
José Antonio	Olot	57	Unifamiliar	64,8
Sant Narcís	Girona	527	Mixt	75 - 101,8

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades extretes de l'arxiu d'ADIGSA.

Taula 3.

L'Obra Sindical del Hogar a les comarques de Girona Segona etapa (1954-1964)

Polígon	Localitat	Nre. d'habitatges	Tipus d'hab.	Superfície hab.
Sant Julià	Verges	6	Unifamiliar	80
Sant Pere	Sant Pere Pescador	18	Unifamiliar	
N.S. Roser	Castelló d'E.	10	Unifamiliar	80
Santa Maria	la Bisbal	6	Unifamiliar	120,7
M. Francesc	Roses	24	Unifamiliar	70,5 - 84,9
N.S. d'Amer	Amer	22	Unifamiliar	47,5 - 80,1
N.S. Farners	Santa Coloma F.	19	Unifamiliar	76,9 - 80
Sant Josep	Cassà de la Selva	38	Unifamiliar	47,5 - 76,9
Santa Caterina	Torroella de M.	26	Unifamiliar	55,9 - 80,1
Sant Bartomeu	Camallera	25	Unifamiliar	47,5 - 80,1
Sant Joan	Palamós	50	Unifamiliar	39,1 - 93,3
Josep Pagès	Palamós	200	Unifamiliar	60-104
Sant Martí	Palafrugell	75	Unifamiliar	54
Sant Sebastià	Palafrugell	70	Unifamiliar	60-94
N.S. Dolors	Besalú	50	Unifamiliar	56-68
Tipus Social I	Figueres	50	Unifamiliar	58,8
Sant Daniel	Girona	150	Unifamiliar	58,8
Sant Cugat	Salt	91	Unifamiliar	47,5 - 93,3
N.S. Remei	Anglès	74	Unifamiliar	48,4 - 129
Joan Vidal	les Planes	100	Unifamiliar	56-94
N.S. Turers	Banyoles	196	Unifamiliar	39,1 - 93,3
N.S. Vilàr	Blanes	224	Unifamiliar	58,9 - 125
Sant Pere Màrtir	Olot	336	Unifamiliar	40,9 - 119,4
Poeta Marquina	Figueres	16	Plurifamiliar	78,3 - 89,7
Santa Creu	Figueres	60	Mixt	76,9 - 98,9

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades extretes de l'arxiu d'ADIGSA.

caracterització sociològica és simple: a la franja de població de tècnics i liberals, la localització i la qualitat dels habitatges promoguts per l'Obra Sindical del Hogar (OSH) o per patronats i cooperatives no els podien satisfer; i al grup d'obrers no qualificats, llurs rendes familiars disponibles no els permetien arribar a l'adquisició d'un habitatge en accés de propietat. En definitiva, els habitatges de tipus social foren adjudicats bàsicament a obrers qualificats, administratius i funcionaris, és a dir, a classes mitjanes.

A les ciutats gironines, al problema de la immigració calia afegir-hi, a més, els desastres causats per les successives inundacions. Ambdós esdeveniments provocaren que l'OSH, per fer front a la manca d'habitatges de renda limitada, iniciés força aviat la seva tasca promo-

ra, comparat amb d'altres territoris. En la primera etapa (1941-53), pausada i de poques intervencions (vegeu Taula 2), promogué la construcció de petits polígons, alguns de trets rurals, a instància de sol·licituds individuals; i d'altres de caràcter urbà, per conveni amb empreses industrials. Paral·lelament, i com a contrapartida, realitzà el projecte més ambiciós i acabat de la seva història a les comarques gironines: el Grup de Sant Narcís de Girona.

La segona etapa (1954-64) és la més accelerada (vegeu Taula 3), gràcies a la instauració, a través del Plan Sindical de la Vivienda, de les subvencions a fons perdut (que representaven un 30% del preu total de l'habitatge). Com a conseqüència, la majoria dels grups de cases barates construïts a les ciutats més importants

de les comarques gironines corresponen a aquest període.

En la tercera etapa (1965-75), coincident amb els anys d'or de la construcció, l'OSH, sense l'impuls del període anterior (vegeu Taula 4), continuà promocionant la construcció de polígons d'habitatges, però ja de tipus plurifamiliar, més d'acord amb les tendències urbanístiques de les perifèries de les ciutats durant els anys del «gran» creixement. Progressivament, l'Obra passà de ser una entitat promotora a una d'administradora, i es va convertir en l'Administración del Patrimonio Social Urbano (APSU), dependent de l'Instituto para la Promoción Pública de la Vivienda. La mort de l'OSH s'explica per dues raons bàsiques: per una banda, el valor de les subvencions no s'adaptava a les noves circumstàncies, fins que va arribar a ser gairebé inapreciable —per això, d'ençà de 1979 el sistema d'habitatges subvencionats fou abolit, en instaurar-se la nova política d'Habitatges de Protecció Oficial, la qual no incloïa cap ajuda econòmica directa a la promoció d'habitatges—; i per una altra, la iniciativa privada va descobrir que el món de la construcció generava abundants beneficis, i molts capitals de la indústria, atrets per la febre especulativa, foren invertits en la creació de noves empreses immobiliàries que promogueren la construcció de les perifèries urbanes, substituint el paper exercit fins llavors per l'OSH.

Malgrat que es distingeixen tres etapes cronològiques, d'acord amb maneres d'actuar diferents, hi ha tot un seguit de trets que són comuns a tots el polígons promocionats per l'OSH a les comarques gironines:

— Es localitzaren en poblacions que mantenien un alt índex de creixement, tret d'alguns casos aïllats, que responien a sol·licituds particulars i no a la iniciativa pròpia de l'OSH. D'iniciativa privada s'han de destacar les promocions d'habitatge

Font: Elaboració pròpia a partir de l'arxiu d'ADIGSA.

Taula 4.
L'Obra Sindical del Hogar a les comarques de Girona
Tercera etapa (1965-1975)

Polígon	Localitat	Nombre d'habitatges	Tipus d'habitatge	Superfície per habitatge (m ²)
Pont Major	Girona	200	Plurifamiliar	75-76
Vila-roja	Girona	200	Plurifamiliar	51,7 - 63,5
Sant Jaume	Salt	127	Plurifamiliar	42,7 - 68
J.M. Prat	Sant Gregori	125	Plurifamiliar	54
Tipus Social II	Figueres	100	Plurifamiliar	42,7 - 68
La Pau	la Bisbal	100	Plurifamiliar	76
J. Bta. Sanz	Llagostera	50	Plurifamiliar	75

protegit associades a indústries –a Banyoles, a Flaçà, a Sarrià de Ter–, que van fer renéixer en moltes de les seves característiques les colònies industrials del segle XIX.

– Els terrenys seleccionats per a la construcció sempre eren de caràcter rústec, condició que permetia actuar sense l'existència d'un pla parcial previ, en zones d'agricultura deprimida i amb sòl a baix preu.

– La marginació espacial i la manca d'accessibilitat, derivades de la situació allunyada o mal comunicada respecte al centre de la localitat, en els vessants de fortes pendents dels turons (a Olot, a Palamós...) o a l'altre costat de la línia ferroviària (a Girona, a Salt...) –en definitiva, en espais tradicionalment rebutjats per a l'assentament humà–, dificultaren la integració d'aquests polígons en la vida quotidiana de la població i reforçaren, d'altra banda, el sentiment de pertinença al barri.

– En els primers anys de vida sempre hi havia amplis espais intermedis buits entre el polígon construït i el nucli de població preexistent; això en qualsevol cas tenia un efecte colonitzador i de revaloració del sòl immediat.

– L'adjudicació de les obres de construcció es va fer a grans empreses foranes, tret d'aquells casos de sol·licituds particulars o de grup de pocs habitatges, en els quals intervenen contractistes locals.

– Les superfícies reduïdes dels habitatges. L'OSH procurava respectar la superfície mínima exigida per la normativa de l'any 1944 (37,5 m² per habitatge), però també procurava apropar-s'hi força: és corrent trobar polígons de la segona i tercera etapa amb habitatges que ronden els 39-40 m² de superfície.

– L'estructura morfològica nuclear i diferenciada: la disposició dels habitatges i carrers a l'entorn d'una plaça central, que serveix d'emmarcament d'un edifici rellevant –l'església– i d'enfortiment de les institucions de la comunitat; la presència d'algunes places interiors o patis enjardinats –amb l'objectiu

de potenciar la vida comunitària–, de carrers estrets i corbats –amb el propòsit de mantenir el tràfic fora del barri–, de passatges sense sortida (en cul-de-sac) i d'amplies avingudes enjardinades; la combinació del verd públic i privat; la gran varietat en els tipus de cases i de disseny arquitectònic, i les baixes densitats, sobretot de les primeres etapes, ens mostren les influències de les idees de la ciutat-jardí i del moviment historicista (Sitte, Unwin i Howard).

– La mancança o deficiència dels serveis complementaris i com a conseqüència la privació d'autosuficiència i de dinamisme propi els relegà a la categoria de barris-jardí suburbans. En aquells més ben dotats, això sí, no hi faltaven església, centre parroquial, Hogar del Productor –que feia les funcions de centre cultural i social–, sobretot, locals comercials. Eren molt pocs els que gaudien d'escola i no n'hi havia cap amb un centre d'atenció sanitària, tot i que en algun avantprojecte s'hi incloïa. La dependència respecte el centre de la localitat preexistent no era només quant a serveis, sinó també quant a treball, ja que no tenien indústria, només alguns pocs llocs de treball relacionats amb petits tallers i comerç de barri.

La llotja de la plaça de Sant Domènec de Girona, edificada l'any 1970 i desmuntada el 1980.



S. Martí

C R O N O L O G I	
A	
1902	Primera pedra del port de Palamós.
1904	Primera pedra del port de Sant Feliu de Guíxols.
1909	Aprovació del Pla d'Eixampla de Girona, d'Eugeni Campllonch.
1911	El tren arriba a Olot.
1916	Inici de l'Eixampla Malagrída d'Olot.
1924	Inici de S'Agaró.
1929	Inauguració del camp de golf de Puigcerdà.
1934	Projecte del <i>Regional Planning</i> , Pla de Zones de Catalunya.
1935	Conferència de la Costa Brava, organitzada per la Generalitat a Girona.
1940	Riuada.
1943	Inauguració del primer remuntador de la Molina.
1948	Inici del barri de Sant Narcís de Girona, de l'Obra Sindical del Hogar.
1954	Normas Urbanísticas de Protecció de la Costa Brava.
1955	Pla General de « <i>la inmortal Ciudad de Gerona y su área de influencia</i> ».
1957	Inici del barri José Pagès de Palamós, de l'Obra Sindical del Hogar. Pla General d'Ordenació de Blanes.
1958	Inici del barri de Germans Sàbat de Girona, de l'Obra Sindical del Hogar.
1961	Pla General d'Ordenació de Figueres i Sant Feliu de Guíxols.
1962	Riuada.
1966	Inauguració del camp de golf de Pals. Aprovació del Pla Perpiñà, els «bòlets» de Girona.
1967	Inauguració de l'estació d'esquí de la Masella. Inauguració de l'aeroport Gerona-Costa Brava. Empúria-brava.
1968	Inauguració de l'embassament de Susqueda.
1969	Clausura del ferrocarril d'Olot i Sant Feliu de Guíxols. L'autopista arriba a Girona.
1970	Riuada. Presentació del projecte de Plan Provincial, de Dioxiadis Ibérica.
1971	Plan General Comarcal de Gerona. Creació del Consorci de la Costa Brava.
1972	Publicació de <i>Girona grisa i negra</i> .
1973	Aprovació del Polígon Industrial de Celrà.
1976	Celebració del Debat Costa Brava. Mobilitzacions en defensa dels aiguamolls de l'Empordà.
1980	Anul·lació del Plan General Comarcal de Gerona.
1981	Aprovació del Pla General d'Ordenació de Blanes.
1982	Creació del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa. Aprovació del Pla General d'Ordenació Urbana d'Olot.
1983	Pla Especial del Barri Vell de Girona. Creació del Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà. Aprovació del Pla General d'Ordenació Urbana de Torroella de Montgrí.
1985	Primeres normes de protecció de fauna de les illes Medes. Aprovació del Pla General d'Ordenació Urbana de Lloret i de Sant Feliu de Guíxols.
1986	Aprovació del Pla General d'Ordenació Urbana de Girona i Salt.
1989	Celebració del Debat Urbanístic de la Costa Brava.
1991	Inauguració de la Variant de la N-II a Girona, per la vall de Sant Daniel.
1992	Inauguració del desdoblament de la carretera entre Girona i Banyoles. Jocs Olímpics, amb subseu a Banyoles.
1993	Aprovació del Pla de Ciutat de Girona. Revisió del Pla General d'Ordenació de Girona.
1995	Inauguració de l'Eix Transversal.
1997	Desdoblament de l'accés a la Costa Brava - centre a la costa d'Alou.
1998	Polèmica per la línia d'alta tensió de Juià a la Costa Brava - centre.
1999	Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana de Torroella de Montgrí.

– Els problemes que es presentaven per incompliment del projecte i per una mala construcció: degoters, humitats, esquerdes, mal estat de les instal·lacions elèctriques i de les conduccions d'aigua, de les façanes, de les escales, dels terrats i de les teulades. Les denúncies presentades pels beneficiaris per deficiències d'infraestructura urbana i d'equipament: defectes de les xarxes de clavegueram i d'enllumenat, nul·la o mala conservació de jardins i d'espais públics, existència de rates, mal estat dels vials, absència d'escoles i ambuladoris, transports insuficients...

Avui en dia, aquests grups de cases jo no són nous, la vegetació ja fa temps que els ha embolcallat, suavitzant la simplicitat d'una construcció feta amb un pressupost reduït i amb materials molt precaris. D'altra banda, la tranquil·litat, el verd i la singularitat urbanística els converteix en llocs de paisatge divers i bastant agradables per viure-hi. Ha estat, doncs, un model fins a cert punt fracassat, com ho demostra el fet que no ha estat el que ha marcat la construcció de les perifèries dels anys seixanta i setanta; els polígons de l'OSH han quedat envaïts per la gran expansió dels barris residencials suburbans i només es distingeixen tant sobre el terreny com sobre el mapa per la seva autonomia morfològica.

En definitiva, una història amb llums i ombres, en què les operacions de l'Obra Sindical van ser en molts casos paradigmàtiques de la complicitat de l'Administració amb els interessos privats. D'aquesta manera les promocions públiques van esdevenir pioneres en la «colonització» de sòl rústec, del foment de l'especulació, del creixement completament desconnectat dels nuclis urbans preexistents, de les dissonàncies entre els projectes i l'obra realitzada i de les diferències en infraestructura. Tampoc no deixen d'aixecar algunes sospites les adjudicacions dels habitatges.

En la part positiva cal esmentar el gran nombre de cases a preus assequibles que aquestes operacions van oferir, sobretot en uns moments de gran demanda que des d'un punt de vista de solvència hauria quedat fora del mercat. I, potser, unes perifèries construïdes seguint el seu patró haurien estat millors per a les ciutats del present.

Plans franquistes, plans sota el franquisme o plans i el franquisme?

En el camp del planejament es va donar, a tot l'Estat, un salt qualitatiu i quantitatiu molt important a partir de mitjan anys cinquanta. Qualitativament, el planejament aparegué en un sentit modern, associat a plans d'urbanisme que superaven les limitacions territorials i de contingut de les exemples. Quantitativament, a les comarques de Girona va començar a haver-hi una proliferació notable de plans, tot sigui dit, amb bastants elements en comú, a causa d'una organització política i tècnica molt centralitzada.

Malauradament, el més destacable d'aquest planejament és la seva ineficiència com a instrument per al desenvolupament i gestió de la ciutat i el territori, per dues raons: la primera de caire tècnic i la segona social, política i econòmica. Des d'un punt de vista tècnic, es donà una contradicció entre un planejament organicismista —una ciutat organitzada mitjançant «barris-cèl·lula», autosuficients, interclassistes... més o menys a imatge i semblança del model ideològic vigent a Espanya— i una nova legislació (del 1956) que propugnava un model urbà funcionalista, amb una especialització radical del sòl. Més sagnant és la segona contradicció, marcada per la impossibilitat de combinar les normes i els processos del planejament amb l'aposta que va fer el govern franquista per un creixement econòmic accelerat i centrat en la indústria i el turis-

me. És evident que les necessitats del *desarrollismo*, a partir de 1959, es prioritzaren davant l'ordre dels plans; i si a aquesta situació s'hi afegeix el dèficit democràtic del règim, el resultat són quasi vint anys de degradació del patrimoni urbà i natural i dels serveis i equipaments cívics, i d'augment de les desigualtats.

El creixement econòmic i els desequilibris territorials derivats del *desarrollismo* transformaren de manera radical el territori i la societat —no la política—; i les ciutats i la costa gironines en són un excel·lent exemple. Els plans van quedar ràpidament desbordats, i les mateixes administracions posaren les condicions perquè així fos. De plans, se'n van fer —Girona (1955), Banyoles (1957), Palamós, Platja d'Aro i S'Agaró (1959), Figueres, Sant Feliu i Roses (1961)—, però per poc restrictius que intentessin ser sempre ho eren massa per als interessos immobiliaris. Es permetia la il·legalitat, en la mesura que els administradors polítics molt sovint participaven dels beneficis de l'especulació

—totes les ciutats poden explicar anècdotes al respecte— i, a la vegada, la Llei del Sòl es desvirtuà des dels *planes de desarrollo*, les *zonas turísticas de Interés Nacional*, els plans parcials o els *edificios singulares*, que donaren cobertura a tots els gratacels «moderns» que van anar esquitxant la costa.

No és només, per tant, construcció de ciutat el que es patí aquests anys, sinó una autèntica «desconstrucció», que afectà tant els nuclis urbans més grans com els petits immersos en les àrees de major creixement, com eren les turístiques. Fins i tot es «crearen» noves ciutats en aquestes zones; petites poblacions de pescadors van esdevenir quasi *new towns* a temps parcial: Platja d'Aro, Sant Antoni de Calonge, l'Estartit, Roses, Lloret o Empúria-brava semblaven els models a seguir.

A l'altra cara d'aquests models hi havia el barraquisme —amb milers de persones a Rio, a la Bòbila, a Montjuïc, a Sant Roc, als Caputxins...—, nous barris deslligats dels centres urbans sense accessos ni infraestructures, naus industrials localitzades a

Els gratacels Jaume I i l'Empordà, edificats l'any 1967, al passeig de mar de Palamós.



T E X T O S

Com en tants altres temes, el territori i l'urbanisme de les comarques de Girona no disposen «del» text de referència. Per ser més precisos, ni de referència ni de no-referència, ja que el paisatge bibliogràfic en aquest aspecte és més aviat estepari. No hi ha cap treball que intenti donar un panorama històric o actual de com han evolucionat les ciutats i l'estructura territorial d'aquesta part de Catalunya; sí que hi ha, però, visions parcials, algunes de gran valor.

El que més s'aproxima a perspectives de conjunt són les geografies de Francesc Carreras Candí, de Lluís Solé Sabarís i de l'Enciclopèdia Catalana, dels anys 10 –amb els capítols dedicats a Girona escrits per Botet i Sisó–, del 1958 i del 1996, respectivament. Si bé els temes que toquen són molt més amplis, les referències a les estructures territorials i a les històries de les poblacions són importants i detallades, bons testimonis de determinats moments.

Radicalment diferents, encara que el resultat de coneixement del territori sigui també important, són els documents de la Comissió per a la Divisió Territorial de Catalunya, dirigida per Pau Vila. Aquests treballs, amb mapes inclosos, han estat reeditats per l'Editorial Altafulla i la Diputació de Barcelona a cura d'Enric Lluch i Oriol Nel·lo, els quals també aporten un segon volum molt interessant de recull de textos sobre el debat territorial a Catalunya entre 1939 i 1984.

I més diferent encara però també indefugible per al coneixement d'un moment històric de les comarques de Girona i, sobretot, de la seva capital és el *Girona grisa i negra*, editat l'any 1972 i escrit per Narcís-Jordi Aragó, Just Casero, Jaume Guillaumet i Pius Pujadas.

Quant a visions de conjunt no queda gaire cosa més: algun volum del *Reconeixement Territorial de Catalunya* (1984), editat per la Generalitat; els treballs per a l'elaboració del Pla Territorial General de Catalunya (1993); i l'*Atlas històric de les comarques de Girona*, cartogràficament excel·lent però amb l'inconvenient d'aturar-se als anys trenta.

Força més poblat és el camp dels treballs referits a alguna part del territori o a algun tema específic. Sobre els trens i els ports hi ha diverses monografies ben detallades; sobre l'Obra Sindical del Hogar, igualment; sobre els rius i les inundacions, hi ha diversos llibres i tesis doctorals. Quant a la Costa Brava, més enllà de la referència obligada *El paisatge humà...* d'Ivette Barbaza (reeditada en català el 1968), hi ha diversos llibres i documents d'interès, com els treballs del Debat Costa Brava i els del Debat Urbanístic del 1989, dels quals es deriva un atlas urbanístic molt interessant. Únicament la ciutat i àrea urbana de Girona presenten segurament més treballs d'anàlisi. En aquest cas, les referències més útils poden ser *Girona i els seus barris*, del 1984, a cura de diversos autors i editat per l'Ajuntament de Girona; *Girona entre quatre rius*, de Jaume Fabre (1986); i l'*Atlas Històric de Girona* i la *Guia d'Arquitectura de Girona*, ambdós a cura del Col·legi d'Arquitectes.

La resta de ciutats de dimensió mitjana i alguns pobles també tenen les seves pròpies monografies d'història local, si més no de les que impulsa la Diputació mitjançant la *Revista de Girona*, que malauradament en general no posen gaire èmfasi en els temes urbanístics.

Finalment, la literatura en el sentit més estricte –de finalitat literària– també ha donat les seves visions urbanes i territorials de les comarques de Girona. La figura, una ombra per a tota la resta, és evidentment Josep Pla. Els seus escrits de crònica de vida quotidiana, política... de ciutats i paisatges –no només els del seu «Empordanet»– acaben sent ineludibles. Però hi ha literatura més enllà de Pla, no tan coneguda: per exemple Gaziol, quan parla de Sant Feliu de Guíxols i de la Costa Brava per extensió, i Narcís-Jordi Aragó, ell mateix i com a compilador, que reconstrueix un imaginari de la Girona d'aquest segle, poden ser dos noms útils per a qui vulgui endinsar-se en l'univers en expansió, i amb molts de forats negres, que són les ciutats i el territori gironins.

l'«atzar», enderrocaments de la nit al dia d'edificis singulars, urbanitzacions de segona residència «sense» coneixement de l'Administració... Processos negatius, definidors dels anys seixanta i primers setanta i que han marcat per sempre més el perfil del país.

Infraestructures que es fan, que no es fan i que es desfan

També marcaren aquest perfil, en un altre sentit, els efectes de grans obres producte d'aquest període: l'autopista (1969), l'aeroport (1967-1971), el sistema d'embassaments del Ter (Sau el 1963 i Susqueda el 1968) són l'herència física més palpable del *desarrollismo* des d'un vessant públic. Obres pensades per i des de lògiques territorials alienes –ben lluny els temps dels carrilets fets amb capital local!–, si bé a mitjà i a llarg termini han acabat essent fonamentals per a les comarques gironines: l'autopista com a eix de desenvolupament i no només per als turistes; les aigües del Ter per a la costa i no només per a Barcelona... L'aeroport sí que, amb alts i baixos, s'ha mantingut en els mateixos perfils de la seva inauguració, únicament centrat en l'ús turístic després de fracassar (fins ara) tots els intents de línies regulars i d'esdevenir segon aeroport de Catalunya.

L'aeroport dona peu per parlar de la Diputació, una institució que durant molt anys va ser la principal valedora de les reivindicacions territorials de Girona. No només per a grans obres com l'aeroport, sinó també en les petites infraestructures de carreteres veïnals, protecció de patrimoni històric... Com sempre amb actuacions discutibles i obscures, en correspondència amb l'època.

Però no tots els projectes de l'època, alguns reivindicats des de decennis, van arribar a materialitzar-se,

malgrat reiterades promeses i incursions en diversos *planes de desarrollo*. Entre els no nats hi ha el *plan provincial* que havia d'ordenar tot l'espai gironí (i fer autopistes, trens, universitats, parcs...), els regadius per a l'Empordà, el túnel de Toses, la millora dels accessos a la Costa Brava i a Girona, l'Eix Pirinenc, i fins i tot un projecte de central nuclear al baix Ter. Tots aquests, els volguts i els no volguts, semblaven possibles en uns moments en què persones d'origen o de vinculació gironina –Rodríguez de Miguel, De Cruylles, Udina, Estapé...– detenien càrrecs notables en una Administració on aquest criteri era rellevant a l'hora de decidir.

Tot plegat, un nou model territorial consonant amb els polític i social, que es va anar assentant sobre el moribund model anterior, amb «víctimes il·lustres», començant pels trens de via estreta que quedaven, els d'Olot i Sant Feliu, que no aconseguiren superar la difusió de l'automòbil ni la manca d'inversió i van desaparèixer el 1969 (el 1956 ja havia desaparegut el de Banyoles). Malgrat la tristesa ciutadana i les mobilitzacions institucionals no es va ser capaç ni d'aturar la decisió del Ministerio de Obras Públicas ni de plantejar-se reconversions potser més encarades al turisme, ni de tirar endavant projectes nous com el *tren vertebrado* per a Sant Feliu. Quant als ports que havien nascut amb l'impuls de la industrialització del nou segle, també van entrar en una recessió que ha acabat liquidant el de Sant Feliu per a les mercaderies; mentre, a empentes i rodolons, el de Palamós fluctua entre grans perspectives i no gaire realitats; la indústria de Girona ja no necessitava el mar, que a partir de llavors seria exclusivament per al turisme.

S'havia trencat definitivament, doncs, aquella lògica que s'esmentava a l'inici d'aquest text. Un sistema territorial construït lentament al llarg dels segles, quasi per sedimentacions



La casa Ribera de Palamós, enderrocada l'any 1974.

geològiques, desapareixia sobtadament sense que el que l'havia de substituir el millorés en gairebé res. O si més no les contradiccions que generava el nou eren profundes i anunciadores d'uns altres termes de relacions socials i mediambientals que encara són vigents.

Entre la nostàlgia, la utopia i el pragmatisme

Si durant els anys seixanta aquestes contradiccions amb prou feines van tenir expressió social ni molt menys política, a partir de principi dels setanta el panorama canvià amb notorietat. Des de cercles professionals –amb paper rellevant del Col·legi d'Arquitectes–, intel·lectuals i d'activisme polític antifranquista es començaren a prendre el fet urbà i territorial com a argument de protesta i reivindicació. Sens dubte una fita, o un tret de sortida, en aquest sentit el representà la publicació de *Girona grisa i negra* l'any 1972. Aquest llibre és un testimoni de denúncia de trenta anys de poder franquista damunt el

territori i les ciutats, que posa de manifest totes les frustracions d'un comarques que es consideraven menystingudes i maltractades. És, també, una reivindicació de tot el que encara restava de l'arcàdia i del molt que hi havia per fer per recuperar la dignitat. Com a resum, el franquisme era el culpable de tot, amb la complicitat necessària d'institucions i persones d'aquí. Anys més tard ha calgut revisar en part aquesta sentència.

La crisi del règim, o més ben dit del dictador, i la crisi econòmica internacional, que tallaren en sec el *desarrollismo*, deixaven cada vegada més espai a la reflexió, al debat i a la protesta per reclamar unes ciutats i un territori més justos i bells. El Debat Costa Brava –un referent encara ineludible– del 1976, els debats del Congrés de Cultura Catalana, les reivindicacions per a la protecció dels volcans de la Garrotxa i de les Gavarres i dels aiguamolls de l'Empordà o la campanya per salvar el Casino dels Nois a Sant Feliu són alguns dels molts exemples de l'ebullició de l'època. Una ebullició esperançada

Font: Elaboració pròpia a partir de dades extretes de la GdC i de l'INE.

Taula 5.
Municipis amb planejament urbanístic a les comarques gironines, 1979

Comarca	Amb planejament	Població dels municipis amb planejament	Anterior LS 1975	Adaptat LS 1975	Total % (1)	Nre. Hab.%(1)
Alt Empordà	14	0	14	20,6	60.217	72,1
Baix Empordà	11	0	11	30,6	64.666	77,7
Cerdanya	0	0	0	0,0	0	0,0
Garrotxa	1	1	2	9,5	28.514	60,7
Gironès	3	1	4	14,8	91.345	76,4
Pla de l'Estany	2	0	2	18,2	14.832	71,6
Ripollès	8	0	8	42,1	26.737	89,1
Selva	13	2	15	57,7	68.921	83,4
Total	52	4	56	24,9	355.232	74,1

(1) Respecte del total de la comarca.

precisament per la perspectiva de democratització, que hauria de donar unes institucions finalment sensibles i al costat dels interessos populars.

Quan finalment, el 1979, arribaren els ajuntaments democràtics i, en paral·lel, es començà a constituir la nova Generalitat, la càrrega de responsabilitat i d'il·lusió que arrossegaven aquestes institucions fou segurament irrepètible. La victòria en les eleccions autonòmiques i municipals de les opcions oposades al franquisme va obrir la porta perquè les idees i les persones que havien encapçalat aquella protesta, debat i reflexió a l'entorn de la ciutat i el territori poguessin fer-se realitat. Algú ha dit que aquests primers anys van ser relativament senzills, perquè, malgrat les mancances pressupostàries, els dèficits eren tan clamorosos, el suport tan gran i els projectes tan clars que difícilment es podia fallar. Ja hi hagué temps més endavant per trobar els matisos i els desacords.

Enllumenar, asfaltar, fer clavegueres, escoles, pistes esportives...: fer ciutat física i social era la prioritat. I planificar, reformar tots els mecanismes de què s'havien dotat les administracions franquistes i els especuladors per tenir cobertura legal per a les seves activitats.

El planejament urbanístic en els municipis democràtics: un balanç

Si s'observa quina era la situació a final dels anys setanta, es palesa la profunda transformació produïda com a resultat de l'esforç en l'extensió territorial del planejament i en la millora de la gestió urbanística endegada per les administracions locals. Aquesta transformació es manifesta no només en el nivell de cobertura del territori (vegeu taules 5, 6 i 7), quant al nombre de muni-

cipis amb planejament urbanístic específic, sinó també en el contingut dels nous models urbanístics (clarament diferenciables en relació amb el del planejament anterior) i en la participació ciutadana en el disseny.

Pel que fa a la taxa de cobertura, s'evidencia que el 1979 només 56 municipis (el 24,9% del total) disposaven de planejament urbanístic. A final de 1998, l'increment és espectacular: són ja 199 municipis (el 88,4% del total) amb alguna figura de planejament urbanístic. Òbviament, hi ha una relació directa entre grandària del municipi (quant a importància demogràfica) i planejament urbanístic. Així doncs, el 1979 les tres quartes parts dels gironins vivien en aquells municipis que gaudien de planejament, i que representaven, tal com s'ha apuntat abans, només una quarta part del conjunt dels municipis; usualment, eren localitats de més de 10.000 habitants. Aquest desequilibri comportava una situació de feblesa i indefensió que afectava els municipis més petits, especialment aquells situats a l'entorn de les capitals (Girona i Figueres, sobretot) i en la segona línia de la Costa Brava, on per motius exògens (necessitats infraestructurals,

Taula 6.
Municipis amb planejament urbanístic segons la figura de planejament a les comarques gironines, 1988.

Comarca	Amb planejament urbanístic o delimitació de sòl urbà	PGOU (1)	NS (2)	DSU (3)	Total % (4)
Alt Empordà	22	17	3	42	61,8
Baix Empordà	14	5	1	20	55,5
Cerdanya	13	4	0	17	100
Garrotxa	2	7	5	14	66,7
Gironès	5	13	3	21	77,8
Pla de l'Estany	1	5	0	6	54,5
Ripollès	4	8	0	12	63,1
Selva	13	7	1	21	80,8
Total	74	66	13	68	

(1) Pla General d'Ordenació Urbana. (2) Normes Subsidiàries. (3) Delimitació del Sòl Urbà. (4) Respecte del total de la comarca.

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades extretes de la GdC

condicions idònies per a la segona residència i per a polígons industrials, congestió i exhauriment del sòl en els municipis veïns...) hi havia una elevada pressió per al desenvolupament dels usos del sòl. És per això que l'esforç d'extensió del planejament s'ha centrat en els municipis petits localitzats en les àrees més conflictives, i han quedant al marge del procés un reduït nombre d'aquests, situats en els espais més marginals del camp o la muntanya, i algun punt negre pendent de resoldre, com és el cas de Riells i Viabrea a la comarca de la Selva. Així, en el 1998 més del 97% dels gironins viuen en municipis que compten amb alguna figura de planejament, els quals aconsegueixen representar, tal com s'ha especificat abans, més del 88% del conjunt, per la qual cosa el desequilibri anterior és gairebé inapreciable.

L'any 1979, a més d'una baixa cobertura i d'un mal repartiment del planejament urbanístic, els diferents plans vigents es caracteritzaven per ser gairebé tots (92,8% del total) antics, aprovats al llarg dels anys seixanta i com a conseqüència de l'entrada en

Taula 7.

Municipis amb planejament urbanístic segons la figura del planejament a les comarques gironines, 1998.

Comarca	Amb planejament urbanístic o delimitació de sòl urbà.	Població dels municipis amb planejament o DSU	PGOU ⁽¹⁾	NS	DSU ⁽²⁾	Total ⁽³⁾	Nre. hab. ⁽⁴⁾ %
Alt Empordà	22	33	2	57	83,8	93.310	97,3
Baix Empordà	12	16	2	30	83,3	97.050	98,6
Cerdanya	12	5	0	17	100	10.522	100
Garrotxa	2	15	1	18	85,7	46.359	98,8
Gironès	4	19	1	24	88,9	130.684	99,5
Pla de l'Estany	1	9	0	10	90,9	24.178	99,1
Ripollès	4	14	1	19	100	26.357	100
Selva	12	11	1	24	92,3	106.399	98,3
Total	69	122	8	199	88,4	534.859	98,7

(1) Pla General d'Ordenació Urbana. (2) Normes Subsidiàries. (3) Delimitació de Sòl Urbà. (4) Respecte del total de la comarca.

vigor de la primera Llei del Sòl (1956). La seva inadequació es manifestava clarament a la Costa Brava, ja que si bé tots els municipis d'aquest tram de costa, a diferència de l'interior, estaven coberts per alguna figura de planejament urbanístic, llurs propostes només se centraven en la delimitació de sòls de nova urbanització o de «reserva urbana», sobredimen-

sionant el sòl urbanitzable, amb molt poques indicacions en relació amb la seva articulació urbana o la seva dotació infraestructural. No deixa de ser curiós que, malgrat aquesta permissivitat, durant tots aquells anys els casos d'urbanitzacions il·legals fossin bastants i a molts municipis –Maçanet de la Selva, Caldes de Malavella, Tossa, Torroella de Montgrí,...–, amb els consegüents problemes que van passar a engruixir la llista de maldecaps dels ajuntaments democràtics.

Vista aquesta situació de precarietat i d'indefinió, i gràcies a l'impuls donat per la Direcció General d'Urbanisme de la Generalitat, com també als moviments de caràcter reivindicatiu i molt sensibles als temes urbans i ambientals, al llarg dels anys vuitanta s'inicià una nova etapa caracteritzada per l'assoliment d'un major índex de cobertura del territori en matèria de planejament urbanístic, ja que el 68% dels municipis gironins compten l'any 1988 amb alguna figura de planejament (siguin plans generals, normes subsidiàries o delimitacions de sòl urbà).

De la lectura de les taules 6 i 7 es desprèn una disminució, entre els

Els xalets de Rafael Masó a la urbanització Teixidor de Girona, de 1928, enderrocats el 1973.



Font: Elaboració pròpia a partir de dades extretes de la GdC i de l'INE.

PERSONATGES

Rafael Masó i Valentí (Girona



1880-1935), arquitecte. Sens dubte l'arquitecte més reconegut que han donat les comarques gironines el segle XX. És autor d'una obra en general inconfusible, però amb

influències de la Secessió, de l'arquitectura i les arts tradicionals catalanes. La seva importància va, però, més enllà, en la mesura que ha estat un personatge clau en les arts noucentistes i en la protecció del patrimoni històric de Girona, ciutat on fou regidor. A partir de 1923 inicià el disseny i construcció de la urbanització de S'Agaró, on pretenia no només satisfer un encàrrec de la família Ensesa sinó també donar una pauta de com ell imaginava l'arquitectura, l'urbanisme, el turisme i el país.

Josep Claret i Rubira (Girona



1909-1988), arquitecte i urbanista. Josep Claret pot ser un dels personatges a ressaltar, no tant per alguna obra concreta sinó per l'exemplaritat de la seva biografia.

Va ser un dels pocs arquitectes destacats de l'avantguarda racionalista, i després de la Guerra Civil un dels urbanistes «oficials» del nou règim. Els seus plans –Maó, Girona del 1955– seguien una morfologia organica, coherent amb les pautes de l'època a Espanya. A partir dels anys seixanta participà com a arquitecte i urbanista del desenvolupament turístic de la costa, sobretot Platja d'Aro, i també fou redactor d'algun dels més polèmics plans parcials que es presentaren a Girona ciutat durant els anys setanta.

Ignasi Bosch i Reitg (Girona 1910-1985), arquitecte i urbanista. S'inicià en la professió col·laborant amb el seu pare, també arquitecte, i amb influències tant del noucentisme com del racionalisme. El seu reconeixement prové de l'aportació constructiva de la «volta bufada», derivada de la volta catalana, i de la col·laboració amb l'Obra Sindical del Hogar, des d'on va difondre el model de la ciutat-jardí. Gràcies als resultats obtinguts a localitats com Girona, Olot o Blanes, l'OSH li encomanà la construcció d'altres grups a Huelva, Saragossa i Valladolid. Durant el període 1974-78 fou president del Col·legi d'Arquitectes de Girona. Notable polemista, contundent en la seva expressió i gran coneixedor de la legislació, va participar a les més fortes controvèrsies urbanístiques dels anys setanta i primers vuitanta, sobretot en la crítica i suspensió del Pla General de Girona del 1971.

ment que tan sols assenyala el perímetre de sòl considerat urbà, però això no és problemàtic en municipis amb creixements molt lents. En les taules 6 i 7 s'observa que a les comarques gironines les DSU són poc corrents i només n'apliquen els municipis rurals i petits, a la ratlla dels 500 habitants en el pitjor dels casos, com per exemple Osor.

A més de tot aquest planejament d'escala municipal s'ha de parlar del planejament derivat, que per si sol mereixeria tot un article. El planejament derivat és, per entendre's, el planejament parcial i l'especial. Ambdós han estat molt importants i emblemàtics per al desenvolupament i transformació de les ciutats, els principals instruments de gestió urbanística. És difícil entrar a tractar els plans parcials amb detall –en tot cas la seva realitat actual és ben diferent de l'època franquista–; de plans especials sí que n'hi ha alguns de paradigmàtics, començant pel del Barri Vell de Girona, tot un exemple per al país.

Al marge d'aquesta florida de plans urbanístics que s'ha produït en els últims vint anys a les comarques gironines, moment que coincideix amb la crisi del planejament a bona part dels països de l'entorn, s'hi ha evidenciat un canvi de contingut. L'experiència d'algunes ciutats de Girona, com d'altres de tot el país, ha sabut combinar projectes globals amb d'altres puntuals i concrets, posar atenció màxima a l'interior de la ciutat i no als creixements perifèrics, pensar i projectar la ciutat a mitjà i llarg termini i introduir criteris de sostenibilitat i de regeneració urbana, donant pas a nous models de planejament més compromesos i precisos en la definició dels sistemes de control i execució.

Però la seva aura democràtica, de les institucions i dels plans, no evita, o potser estimula, conflictes ciutadans molt forts en alguns casos i polèmiques legals esgotadores. A Sant Feliu de Guíxols, a Girona, a Torroella, a

anys 1988 i 1998, del nombre de municipis regulats pel pla general d'ordenació urbana (PGOU), i un augment, com a contrapartida, del nombre de municipis regits per normes subsidiàries (NS) de planejament. Aquest transvasament s'explica per la desaparició del planejament urbanístic supramunicipal, que ha creat situacions conflictives de buit de planejament, sovint cobertes per la figura de les NS. En qualsevol cas, les normes subsidiàries han adquirit darrerament un gran protagonisme. Aquesta situació no és

engrescadora, ja que el PGOU és l'instrument més complet d'ordenació integral del territori municipal; les NS en són un instrument de substitució: en la major part dels casos preveuen sòl urbanitzable, però, en no comptar amb programa d'actuació ni estudi econòmic, són més limitades. Tot i així, a la costa i en els municipis de major creixement de l'interior de les comarques gironines no és usual la seva aplicació.

Les delimitacions de sòl urbà (DSU) són un instrument de planeja-

Platja d'Aro, Palamós i Calonge –la pressió de l'economia de la construcció és molt forta, i els tècnics i els polítics no sempre l'encerten– hi ha moments de gran tensió, molta més que la que havia pogut generar qualsevol barrabassada del període franquista.

Altres plans i altres límits; el planejament pendent

L'«experimentació» –les cometes volen qüestionar l'originalitat de l'experiment– també ha arribat des de l'inici dels anys noranta a les figures de planejament, amb la difusió dels plans estratègics. Des del model de Barcelona ciutat, aquesta manera de planificar intenta anar molt més enllà de l'urbanisme i fer una proposta de futur global: econòmica, social i territorial. A més, davant les mancances pressupostàries i de competències municipals, els plans estratègics impulsats per les administracions pretenen sobretot implicar els agents econòmics privats i, també, el conjunt de la ciutadania. El primer pla estratègic de les comarques gironines va ser el de la mateixa capital, aprovat el 1993; més tard ciutats i comarques com Olot i la Garrotxa, Blanes, la Selva «interior», Palamós, la mateixa Cambra de Comerç de Girona, el Ripollès... s'hi han afegit.

Els seus resultats són, fins a cert punt, una incògnita, potser per manca encara de perspectiva. El que sí que és constatable és, en general, les grans perspectives de participació que generen, que sovint no tenen continuïtat una vegada aprovat el pla. És també un fet que molts d'aquests plans, en part a causa de la seva metodologia, s'assemblen molt els uns als altres, tant en les diagnòs com –i això és més greu– en els resultats.

Si bé el grau de redacció de nou planejament i el seu desplegament arreu del país han estat segurament modèlics, també és cert que algunes de les expectatives que es van obrir no van arribar a bon port. Una



L'Escola de Natura dels Aiguamolls de l'Empordà, l'any 1985.

AIEMB. DAG

d'aquestes, que hauria pogut ser molt important per a la bona ordenació de les ciutats i el territori, va ser la del planejament supramunicipal: després d'uns primers intents a Girona –on ja existia prèviament–, la Bisbal o a la Vall d'Aro, la Generalitat i els ajuntaments es van tirar enrere, fet que ha incentivat la descoordinació i el malbaratament de recursos.

L'escala més gran, la territorial, va amb més retard. Quant a les infraestructures viàries, és cert que s'ha actuat en determinats aspectes i espais –variant de Girona, Figueres, Olot, accés a la Costa Brava central, autovia a Banyoles, túnel de Capsacosta, part de l'Eix Transversal que queda escapçat–, però queden pendents velles reivindicacions i necessitats a la Costa Brava: millora de la N-II, accessos a Girona, a Olot... I possiblement la qüestió no només sigui el que queda per fer, sinó també com s'han fet algunes de les coses. Això segon es pot dir de les carreteres i també dels ports esportius, una de les obsessions de l'Administració autonòmica amb les necessàries complicitats locals.

Altres aspectes de l'ordenació territorial resten inèdits o paralyzats, com per exemple la protecció d'espais naturals. Més enllà dels molt reivindicats i treballats dels aiguamolls de l'Empordà i de la zona volcànica de la Garrotxa –ambdós oficialment parcs naturals–, zones com les Gavarres, l'Albera, el massís de Begur, l'Ardenya o fins i tot el cap de Creus –també parc natural– es troben en la incertesa d'una figura de protecció «virtual», el Pla d'Espais d'Interès Natural del 1993, o bé sense cap mena de pressupost per fer-ne la gestió.

És més o menys el mateix estat en què es troba el Pla Territorial General de Catalunya, també del 1993, un pla que havia de ser de referència per a tota la resta de planejament però que, redactat amb retard, no ha estat aplicat a la pràctica, tot i que presentava novetats que podrien ser molt importants, començant per la definició de «sistemes urbans». A més d'aquests sistemes –plurimunicipals–, el Pla també definia unes regions que havien de ser objecte d'un pla territorial parcial, com la de les Terres de Girona, centrada en el sistema Girona – Cassà de la Selva.

BIBLIOGRAFIA

- ARAGÓ, N.J., CASERO, J., GUILLAMET, J. i PUJADAS, P. *Girona grisa i negra*, Edicions 62. Barcelona, 1972.
- BARBAZÀ, Y. *El paisatge humà de la Costa Brava*, Ed. 62, Barcelona, 1988.
- CLARÀ, J. *Trens i carrilets*. Diputació de Girona - Caixa d'Estalvis Provincial. Girona, 1987.
- CASTELL, R., CATLLAR, B. i RIERA, J. *Atlas de Girona ciutat: catàleg de plànols de la ciutat de Girona del s. XVIII al s. XX*. Col·legi d'Arquitectes de la Demarcació de Girona. 1992
- DD AA *Debat Costa Brava. Ponències, comunicacions i documents*. Cambra de Comerç i Indústria de Girona. 1976.
- FABRE, J. *Girona, entre quatre rius*. Ajuntament de Girona. 1986.
- FERRER, A. i SABATER, J. «L'urbanisme municipal», a *20 anys d'ajuntaments democràtics*. Federació de Municipis de Catalunya. Barcelona, 1999.
- FONT, J. *La formació històrica de la xarxa de carreteres*. Quaderns del Cercle. Universitat de Girona, 1984.
- FRAGUELL, R.M. *La ciutat-jardí i l'Obra Sindical del Hogar: el Grup Sant Narcís*. Quaderns del Cercle. Girona, 1988.
- L'època franquista: estudis sobre les comarques de Girona*. Quaderns del Cercle. Girona, 1989.
- FRAGUELL, R.M. i VICENTE, J. «L'Eixample de Girona i l'urbanisme de la segona meitat del s. XIX, *Estudi General*. Universitat de Girona, nº13. 1994.
- Generalitat de Catalunya *Castell-Platja d'Aro, Sant Feliu de Guíxols, Santa Cristina d'Aro*, 1981. Generalitat de Catalunya, *Estudis Urbans 1*. Barcelona, 1983.
- Torroella de Montgrí-l'Estartit*, 1981. Generalitat de Catalunya. *Estudis Urbans 2*. Barcelona, 1983.
- Atlas urbanístic de la Costa Brava de Catalunya*. Generalitat de Catalunya. Barcelona, 1994.
- LLUCH, E. i NEL-LO, O. *Gènesi de la Divisió Territorial de Catalunya*. Diputació de Barcelona - Ed. Altafulla. Barcelona, 1987.
- El debat de la Divisió Territorial de Catalunya*. Diputació de Barcelona - Ed. Altafulla. Barcelona, 1939-1983.
- VICENTE, J. «Unitat i diversitat del paisatge econòmic gironí», a Navarro Arisa, J.J., *Girona*, Barcelona, Ed. Lunwerg. Barcelona, 1997.
- La construcció de l'àrea urbana de Girona. Plans, discursos i realitat*, tesi doctoral, Universitat de Girona, 1998.

El segle del canvi i el canvi de segle

Així doncs, la sensació és que el planejament, i amb aquest l'Administració, malgrat la seva legitimitat democràtica, molt sovint és insuficient. Vint anys d'experiència donen a entendre que el sector de la construcció continua sent indomable, que quan es desencadena és molt difícil d'encotillar. Altres vegades sembla com si determinades decisions que es creien producte del franquisme en realitat ho siguin de la nostra societat, més enllà dels règims polítics: la difusió de

la urbanització, l'estandardització de l'arquitectura, la marginació dels criteris ambientals quan es contraposen a interessos econòmics –camps de golf, urbanització de les vies de comunicació, foment de la mobilitat privada...– la destrucció de patrimoni històric, l'opacitat administrativa, també la incapacitat per prendre decisions (per exemple respecte a l'Alta Velocitat o la gestió de residus)...

Per equanimitat, també s'ha de dir que hi ha hagut coses que han canviat per a bé, començant pel ja esmentat esforç titànic per a l'equipament de les ciutats. I s'han millo-

rat carreteres –per continuar sent insuficients–, la depuració d'aigües, la protecció de monuments... És igualment cert que les il·legalitats urbanístiques i la corrupció han disminuït fins a convertir-se en excepcions; i que, a diferència de fa trenta anys, ara es fan els carrers i les voreres abans de començar els edificis, un canvi d'ordre de magnitud històrica. Un balanç positiu.

I amb això s'acaba el segle, o comença el nou. Un segle, l'esgotat, intens i de canvis radicals en què els pobles, ciutats i comarques de Girona han progressat segurament amb costos importants, començant per una pèrdua d'identitat, com la majoria de territoris. En què els ciutadans són més rics però la societat potser és més pobre, menys estructurada, menys creativa, menys coneixedora del seu entorn. En què les perspectives són d'aprofundiment del model territorial –que des dels anys vuitanta s'ha anat estructurant– d'urbanització difusa; de consolidació de la centralitat de Girona –àrea metropolitana en expansió–; de vertebració del territori al llarg de l'eix de l'autopista i Pirineus i Tordera enllà; i potser de desvinculació de la Cerdanya i el Ripollès.

I també són perspectives de transformació de cara al nou segle, com la que es pot donar per efecte del Tren d'Alta Velocitat, que pot permetre a l'àrea urbana de Girona integrar-se molt més, i amb més força, amb la regió de Barcelona: el trànsit cap a una Catalunya de Ciutats sense la fascinació noucentista. Perspectives, igualment, de transformació del paisatge i del patrimoni històric, oscil·lant entre l'absoluta alienació, fragmentació i vulgarització i una protecció tendent a fer-ne decorats, parcs temàtics amb vida fingida. Per sort, entremig encara hi ha tots els colors del matís de la ciutat i la vida quotidianes.