

LES CIUTATS INDUSTRIALS I LA MODERNITAT

SALVADOR GINER
 Institut d'Estudis Catalans

Introducció

El període històric que va des de la caiguda de Constantinoble al segle xv fins als inicis del xxi presenta un conjunt de problemes d'interpretació que han provocat estudis científics i acadèmics de primer ordre, començant per obres de conjunt de la volada de Braudel. Molts d'aquests problemes històrics estan directament vinculats al món urbà de l'Europa meridional i del nord d'Àfrica. Aquesta part del congrés sobre el món urbà de la Mediterrània recull els coneixements aplegats pels estudis fets fins avui, analitza de nou problemes antics i dona diverses respostes que aclareixen assumptes historiogràfics encara no resolts, mercès a la participació d'un estol internacional d'especialistes.

Una qüestió fonamental és la d'establir la dimensió mediterrània dels orígens urbans de la modernitat a Europa. La discussió científica al voltant dels orígens de la modernització —fet que ha transformat definitivament el món— atorga a la conca mediterrània un lloc destacadíssim, però mai unívoc. En efecte, el desenvolupament de les ciutats mediterrànies —l'origen remot de la modernitat, que tingué lloc essencialment a l'Europa del sud, a finals de l'edat mitjana, amb un lloc destacat a les ciutats italianes— fou interromput pel «trasllat» geogràfic de la revolució urbana europea —mentalitat burgesa, comptabilitat, individualisme, secularització cultural— des del sud vers el nord del continent. (Gant, París, Amsterdam, Londres, Hamburg, en diversos moments i amb diverses seqüències foren les noves seus de la incipient modernització.) La gran transformació urbana tardomedieval i renaixentista —encetada a ciutats com Florència, Ragusa, Barcelona, Gènova— fou aturada abruptament, però, per l'expansió otomana. (Sevilla i Lisboa, a la vora de l'Atlàntic, per via imperial marítima aconseguiren créixer com a emporis, tanmateix, com ho feren més tard Amsterdam i Londres.) Tot i que l'Imperi otomà permeté el desenvolupament de Constantinoble i, de retruc, Venècia, les altres ciutats en patiren les conseqüències. Més tard, finalment, l'aparició, però, de la revolució industrial al sud permeté que es recuperés el ritme històric expansiu. Si bé l'Europa meridional no sempre aconseguí entrar en aquella revolució —Grècia, Sicília i Andalusia foren aviat zones «endarrerides»— alguns importants enclavaments del sud

entraren de ple en la transformació urbana industrial. El Piemont, la Llombardia i Catalunya en són els casos paradigmàtics, i les seves ciutats —Torí, Milà i Barcelona— els exemples de ciutats europees modernes, capdavanteres en molts sentits, burgeses, proletàries i de mentalitat secularitzada. Cap d'elles, significativament, no fou capital estatal; tampoc casos similars, com el de Salònica a la Macedònia grega, o el d'Alexandria davant el Caire. En tot cas, les dualitats entre la ciutat pròspera i feïnera davant la capital estatal (Porto-Lisboa, Salònica-Atenes, Barcelona-Madrid, Istanbul-Ancara) persisteixen en ple segle xxi.

El pes d'aquests orígens es féu sentir durant tot el segle xix i gran part del xx. Demana una anàlisi específica de l'urbanisme euromeridional, i també de la seva vida cultural i nacional —com en el cas del catalanisme, o del piemontisme, amb les seves diferències— i una visió també de les capitals polítiques i administratives —Atenes, Madrid, Lisboa— davant les fabrils i comercials —Oporto, Salònica. També demana saber fins a quin punt les noves xarxes viàries, de transports, i les indústries, com la massiva del turisme, no han trencat definitivament les pautes heretades. No és un tema trivial: una reestructuració de la xarxa urbana i de les diferents funcions i activitats de les ciutats mediterrànies pot significar una mudança radical en la natura ancestral i relativament permanent de la vida urbana, l'economia, la cultura de l'Europa meridional, tot incloent-hi els nous regionalismes i nacionalismes que hi són presents.

Les conferències i seminaris d'aquesta secció s'enfronten a aquests temes, tot analitzant tant les metròpolis com les ciutats provincianes i secundàries, sense oblidar de considerar el llegat teòric i interpretatiu de la teoria sociològica, econòmica o les reflexions dels urbanistes anteriors. Rep, com cal, una atenció especial la xarxa de ciutats, un entrellat d'interdependències que inclou moltes ciutats de mida mitjana, capitals de regions o subregions. L'increment de la mobilitat i els transports està redefinint no solament econòmicament la regió euromeridional sinó també en termes culturals: noves universitats i centres de recerca, festivals culturals, i d'altres. A la llum d'aquests esdeveniments els participants d'aquesta secció reconsideren el món urbà mediterrani recent i l'actual per aconseguir les anàlisis comparatives i de conjunt que avui ens calen.