

10 anys de transformació urbanística a Berga



QUAN ELS AMICS DEL Departament d'Estudis Territorials i Urbanístics de l'Àmbit de Recerques del Berguedà em proposaren participar en aquesta Jornada sobre l'Urbanisme i l'Ordenació del territori, que commemora el desè aniversari del número 25 de la revista L'EROL, vaig experimentar un doble sensació.

Per una banda, de curiositat intel·lectual. Justament fa deu anys i gràcies a la intermediació de l'arquitecte Pere Pajero i Casas, aleshores regidor d'Urbanisme a l'Ajuntament de Berga, vaig tenir l'oportunitat de dirigir, des de la Càtedra de Planejament Urbanístic de l'Escola d'Arquitectura de Barcelona, un treball de recerca acadèmica sobre l'evolució urbana de Berga, sobre la situació urbanística d'aquell moment i sobre les perspectives de futur de la ciutat. La realització del treball es formalitzà en un conveni de col·laboració acordat entre la Universitat Politèc-

nica de Catalunya i l'Excm. Ajuntament de Berga, pel que vaig coordinar, durant el curs acadèmic de 1987-88, un nombrós equip format pels alumnes de 5è curs dirigits pels professors d'Urbanisme Amaro Tagarro, Ricard Fayos, Ada Llorens i Jordi Carbonell.

La disponibilitat d'un equip tan nombrós dirigit per professionals tan qualificats com els professors esmentats, permeté, en una primera etapa, efectuar una anàlisi en profunditat del territori i del desenvolupament urbà de Berga, de la relació entre activitats, edificació i població, de les infraestructures bàsiques, de les possibilitats del nucli històric i de les propostes del Pla General vigent.

A partir d'aquestes anàlisis es féu una diagnosi de la situació urbanística del moment, es delimitaren uns àmbits de possible actuació i finalment, ja com a treball estrictament acadèmic, es formularen una sèrie

de propostes i alternatives de possible desenvolupament urbà dels àmbits prèviament identificats com a territoris sensibles.

He de dir que la curiositat intel·lectual que m'ha empès a acceptar de participar en aquesta jornada és la de recuperar la memòria dels treballs fets i constatar fins a quin punt allò que pensàvem i projectàvem fa deu anys, des de l'idealisme acadèmic, ha resistit el contrast amb la dura realitat i si alguna d'aquelles propostes és encara vàlida o simplement aprofitable totalment o parcialment.

He parlat d'una doble sensació. La segona està relacionada amb els ciutadans de Berga preocupats per l'esdevenidor de la seva ciutat i per aportar, des de la seva experiència vital i intel·lectual, totes aquelles reflexions crítiques i tots aquells comportaments individuals que fan possible l'evolució de les ciutats com a llocs de convivència.

Els tècnics, i jo m'incloc entre ells, no hauríem d'oblidar que, encara que nosaltres fem els plans i els projectes que permeten construir la ciutat, «la ciutat és la seva població». Són els ciutadans amb les seves activitats i amb les seves preferències espaials, amb les seves relacions i amb les seves actituds els qui fan possible que l'artefacte construït esdevingui la «civitas», el lloc de trobada i convivència de les persones, una de les grans troballes de la humanitat. I entre els ciutadans, aquells que fan l'opció de sortir a la

d'aquesta xarxa—les ciutats—són tan forts com ho és el nombre, la importància, la qualitat i la multiplicitat de direccions dels vincles.

Berga ha patit, històricament, d'una posició marginal en el sistema de ciutats de Catalunya. Els seus nexes han estat febles, difícils i escassament diversificats. Només tenia suficient potència la relació unidireccional amb Barcelona, una relació gairebé de total dependència.

Amb l'obertura del Túnel del Cadí la situació ha canviat. Berga,

dinàmica tot reforçant els lligams de la ciutat node amb les altres ciutats del seu entorn immediat.

I per això caldrà que esdevingui una realitat l'eix Lleida-Balaguer-Solsona-Berga-Ripoll-Olot-Fígueres, projectat el 1935 per Victoriano Muñoz Oms en el context del Pla General d'Obres Públiques de la Generalitat Republicana. Només a partir d'aquesta connexió podrà Berga convertir-se en una cruïlla europea i treure el màxim partit de la seva posició estratègica.

Dit això caldria preguntar-se:

Quin és el projecte de futur de Berga?

Quina és l'oferta pròpia i diferenciada de Berga en el context del sistema de ciutats de l'eix París-Barcelona per treure el màxim partit dels fluxos que es canalitzaran per aquest eix?

Quina és l'estructura urbana de la ciutat i quines són les qualitats i capacitats d'aquesta estructura per a captar i acollir, permanentment o temporal, les activitats que pugui atraure com a conseqüència de la seva especial posició?

Quines són aquestes activitats?

Quins espais urbans caldrà adaptar i/o transformar per a situar i fixar territorialment aquestes activitats?

De quins instruments urbanístics i de quins serveis tècnics disposa la ciutat per a definir, projectar i realitzar aquestes transformacions?

Quines són les habilitats i les possibilitats de la societat berguedana per a respondre, amb l'agilitat suficient, als desafiaments del temps a venir i de les dinàmiques que imposarà el nou esquema de relacions pel que fa a la transformació de la ciutat?

No crec ser el més indicat per a respondre al conjunt d'aquestes preguntes. Són els ciutadans de Berga, en debat quasi permanent sobre el futur de la pròpia ciutat, els qui han de donar resposta a aquest seguit d'interrogants.



palestra pública per debatre sobre el futur de la seva ciutat són els que desperten el meu màxim interès.

Per això els agraeixo doblement la invitació.

He dit que la ciutat és la seva població. (1)

La ciutat és també lloc d'intensitat de fluxos, d'intercanvis, de relacions. Com més densa i variada és la xarxa que configuren sobre el territori els canals que condueixen aquests fluxos, com més grans i freqüents són els intercanvis de tota mena—de mercaderies, d'objectes i de serveis—, com més diversificades, sòlides, estretes i necessàries són les relacions, més important és la ciutat en el context del sistema de ciutats al qual pertany. La teranyina de relacions que s'estableix entre les ciutats del món té una materialització física en la xarxa de camins i carreteres o rutes aèries i navilieres que les comuniquen. Els nusos

que corria el perill d'esdevenir un cul de sac, s'ha pogut incorporar provisionalment al mapa d'Europa a través de l'eix viari directe París-Barcelona.

Si el govern francès completa l'eix de la E-9 de París al Pimorent, i el govern català aconsegueix completar l'inacabable eix del Llobregat, Berga s'integrarà plenament en la xarxa de ciutats d'Europa.

Aviat podrem considerar Berga constituïda, amb Manresa i Puigcerdà, en una fita significativa del conjunt de ciutats catalanes que, juntament amb Tolosa de Llenguadoc, Montauban, Brive, Limoges, Vierzon i Orleans, formen el gran eix europeu París-Barcelona.

Cal no oblidar, però, que la interacció d'una ciutat de la dimensió de Berga amb les altres ciutats d'un eix tan potent no pot dependre exclusivament de la dinàmica pròpia de la població. Cal potenciar aquesta

La zona dels Pedregals ha canviat de fesomia en pocs anys com es pot veure en aquestes dues imatges comparatives (la de la dreta és del desembre de 1998)

LUIGI/PUNTAS

Els antecedents

Per deixar constància de la situació urbanística de Berga l'any 1980, quan s'inicià la redacció del Pla General encara vigent, em permeto transcriure l'opinió que vaig exposar en el número de L'EROL que avui commemorem (2).

«En els darrers 25 anys, —vaig escriure— Berga ha patit les conseqüències de la disbauxa urbanística que propicià la manca de llibertats. Les engrunes de l'anomenat desenvolupament econòmic caigueren sobre Berga en forma d'un creixement urbà que, en paradoxa amb l'ordre que pretenia imposar el sistema tenia el desordre com a característica més significativa.

El creixement sense un pla coherent i la precarietat de la inversió en les infraestructures urbanes fonamentals —clavegueram, xarxa viària i xarxes de serveis— propicià el desenvolupament al llarg de les carreteres d'accés

a la ciutat, que eren les úniques infraestructures a l'abast per superar les mancances.

S'adoptaren models edificatoris calcats dels que s'aplicaven a les ciutats del cinturó de Barcelona, L'aplicació directa i acrítica de les Normes del Pla Provincial introduïren en el teixit urbà els edificis de més de 6 plantes, àtic i sobreàtic amb tota la seqüel·la de parets mitgeres al descobert, completament aliens a les formes tradicionals i en evident contrast amb la delicadesa del paisatge immediat. Quan s'intentaren eliminar les mancances, s'actuà



en unitats de gran escala, com el polígon industrial o els conjunts residencials de promoció pública completament deslligats del que és l'estructura i la forma de la ciutat.

Per perpetrar el desgavell es recorregué a ocupar els territoris més fàcilment edificables, sense una excessiva consideració per la coherència de les xarxes resultants i per la relació amb els teixits urbans preexistents.

Les ferides que presenta la trama urbana en forma de discontinuïtats inexplicables, estrets insalvables i punts de congestió de difícil resolució són els resultats de l'absència de planejament o d'un planejament sense actuacions que el desenvolupessin».

Aquesta era, a la meua manera de veure, la situació urbanística de Berga en el moment que l'Estat traspassà les competències urbanístiques a la Generalitat.

La forma del territori

Les especials característiques del territori sobre el qual s'assenta Berga han estat determinants per a la forma i l'estructura de la ciutat.

L'alternança de recs i torrenteres que solquen terrenys de pendent relativament constant, orientats al migdia, és la característica morfològica predominant.

La incisió del rec dels Molins és el tall sobre el qual s'articula el nucli de la ciutat, i, encara avui, condiciona el desenvolupament urbà dels darrers eixamples.

tants. Al sud-oest, en canvi, el pendent és més suau i constant i les incisions dels torrents menys profundes.

Aquesta és una de les causes que l'assentament urbà es produeixi en forma de ciutat jardí al nord i en forma d'eixample al sud.

El territori del terme municipal presenta variacions altimètriques a considerar, amb desnivells que superen els 500 metres entre els punts més alts i els de cota més baixa del terme municipal.

Aquesta diferència espectacular, en un àmbit territorial de més de 22 km² de superfície, atorga una especial singularitat a l'assentament.

El paisatge presenta una gran varietat d'indrets i perspectives de notable interès que conformen una diversitat de microambients i constitueixen un dels atractius de l'assentament des del punt de vista residencial i turístic.

Al Berguedà la conformació accidentada del terreny condiciona les activitats que es poden desplegar sobre la terra i la implantació dels nuclis urbans.

L'agricultura extensiva és molt difícil d'implantar i les unitats de conreu són de tamany reduït. En canvi, el bosc es pot expandir sense altre limitació que la que deriva de l'altitud, sobretot en les zones d'obaga.

Pel que fa als assentaments urbans, els pendents del terreny superiors al 20% representen, en la major part dels casos, una clara limitació a la continuïtat de les trames urbanes en dificultar el traçat dels vials.

Els talls dels recs profunds i dels torrents es converteixen en interrupcions sobtades del teixit urbà. La ciutat no pot superar aquests talls si no és mitjançant importants operacions de creació de nova infraestructura viària com ara terraplens, murs de contenció o ponts. Aquest és el cas del rec dels Molins.

Els vessants de pendents superiors al 20% no permeten gairebé l'assentament de les àrees de ciutat jardí i es converteixen en veritables fronteres de l'expansió urbana, com ho són el turó del Castell i el vessant sud-est de la serra de Queralt.

Berga és com un gran amfiteatre que s'obre en direcció a la vall, i els rengles d'edificis són com llotges que s'ordenen seguint les corbes de

La Rasa dels Molins fa uns anys i a l'actualitat (1998)

R. VILADÉS/PUNTAS

El canal de la riera de Metge pel coll del Castell, en direcció al nucli urbà, i el seguit de petits establiments industrials que en el passat utilitzaren el rec com a generador de força motriu, és una mostra de la dependència de l'assentament urbà respecte de les característiques formals del territori. Sense el rec dels Molins, l'extensió i la configuració urbana de Berga i probablement la seva història i evolució econòmica i social, haurien estat unes altres.

Per la banda de ponent, la carretera de Solsona és el vial urbanitzat que va permetre el desenvolupament urbà en direcció a la Vall d'an, un desenvolupament que es produí de forma lineal, tot seguint, com la carretera, la llei del mínim esforç en relació als pendents del terreny. Al nord-oest de la carretera, el pendent del terreny és cada vegada més fort i els talls dels torrents més impor-

nivell orientades en el sentit del pendent.

Les tipologies urbanes més compactes s'apleguen en els terrenys de pendents més suaus, i en canvi, les ordenacions en ciutat jardí s'escampen amb dificultats cap a la perifèria de l'assentament, en terrenys més accidentats.

Pel que fa a l'edificació, els murs de contenció de terres a una banda i altra dels edificis, els espais estrets i ombrívols, els patis o les esclotxes sense respir, i les cambres només obertes a parets cegues, són el resul-

(de la revista Arrel/Informe Berguedà) (3).

Una problemàtica econòmica que, en un futur immediat, no solament pot estar fortament marcada per la crisi que ha experimentat la manufactura tèxtil i la mineria.

És per això que, tal i com recomanen els experts, sembla que, en el futur, el Berguedà pot potenciar l'activitat turística com a recurs alternatiu i la ciutat de Berga pot reforçar el seu paper com a centre turístic i de serveis d'un àmbit comarca més ampli i com a punt bàsic d'un siste-

ginari de la vila, emmarcat en el recinte emmurallat de finals de segle XIV. Predominen els edificis de 2 i 3 plantes.

- *Els ravals*: dels segles XVIII i XIX, que envolten les carreteres de Solsona i de Guardiola de Berguedà, construïts al llarg d'aquestes vies, emprades com a suport infraestructural bàsic de la urbanització. Són edificis d'alçades heterogènies, amb predominança dels 3 i 4 plantes.

- *Leixample*: consolidat a partir de 1950, en edificis de fins a 6 i més plantes entre mitgeres, tot seguint la normativa genèrica del Pla Provincial de 1956 que s'aplicà indiscriminadament i atípica a la major part dels pobles i ciutats de Catalunya segons el model de les Ordenances Municipals de Barcelona. L'alçada és abusiva i apareixen com a característica tipològica significativa les plantes àtic i sobreàtic.

- *Els polígons residencials*: formats per blocs aïllats de planta en formes variades sense relació amb les alineacions dels carrers. Responen a promocions immobiliàries d'una certa entitat, en general impulsades pel sector públic. Són edificis en forma de torre, de bloc lineal o de cadenet.

- *Els habitatges unifamiliars aïllats*, en parcel·les de petita superfície (al voltant dels 400 m²) i en general de 2 plantes.

- *Els habitatges unifamiliars entre mitgeres* en promocions unitàries de la tipologia tradicional d'habitatges en filera de 2 plantes.

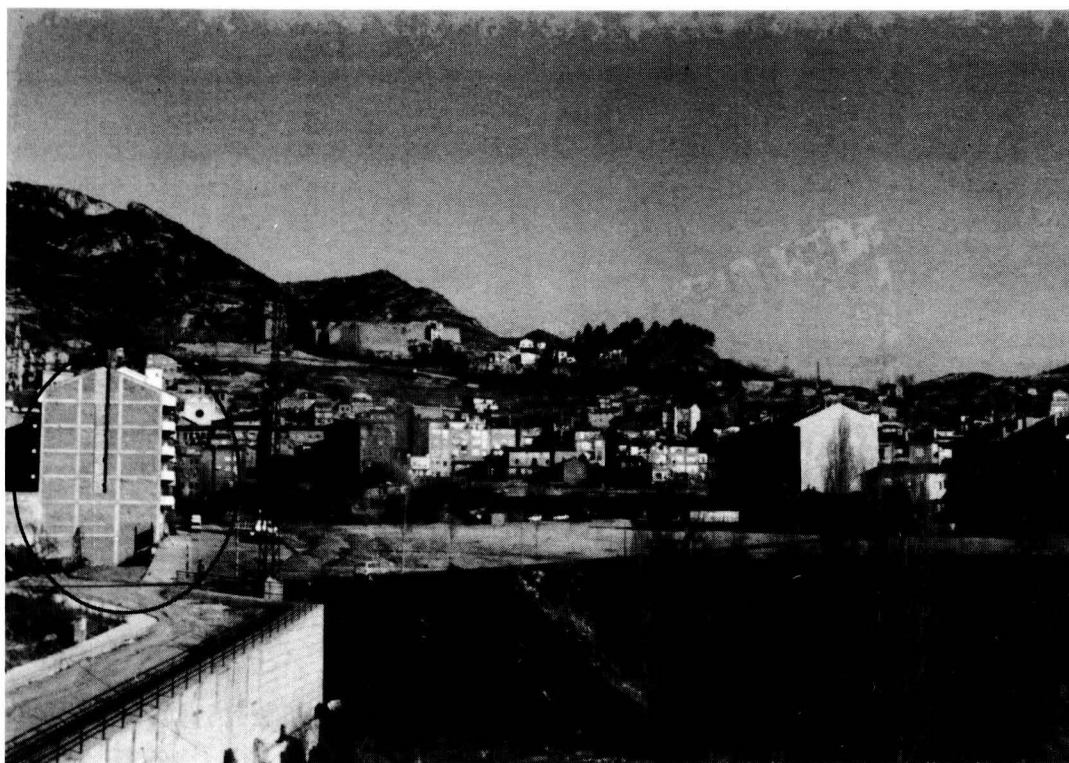
- *Els edificis marginals* de creixement més o menys espontani al marge de qualsevol planificació o ordre urbanístic.

- *Un edifici singular* difícilment classificable, compacte, de gran densitat, encastat en el nucli antic i que conté diversos usos, garatge, comerç i habitatges en les plantes superiors.

- *Els edificis d'equipaments escolars, sanitaris o esportius*, concebuts generalment com a construccions aïllades de gran volum, situades en la perifèria, al marge dels teixits urbans que constitueixen el nucli de població.

- *Els edificis industrials* aïllats o connextos al teixit urbà com la fàbrica del Canal o les naus industrials encastades en la zona d'exemple de la ciutat.

Cada tipus de teixit caracteritza diferencialment l'entorn urbà que conforma.



tat d'un tractament arquitectònic no gaire escaient però, també, d'una ordenació urbanística que no ha tingut gaire en compte les especials característiques del lloc.

La base econòmica

L'economia del Berguedà s'ha articulada des dels inicis del seu desenvolupament entorn de les característiques del marc natural i, en aquesta línia, l'aprofitament dels recursos físics està en el fonament de les quatre activitats econòmiques bàsiques de la comarca: agricultura, turisme, mineria i manufactures tèxtils. El major protagonisme de les dues darreres en el procés de creixement comarcal ha definit d'una banda el caràcter industrial addicional del Berguedà i, d'altra, estableix actualment els trets fonamentals de la seva problemàtica econòmica.

ma de ciutats que segueix la ruta de Barcelona a la Cerdanya, i ara fins a París.

L'estructura urbana. Els teixits urbans.

L'estructura urbana és fàcilment descriptible a través dels eixos que formen la carretera de Solsona i el passeig de la Indústria, la carretera de Sant Fruitós i el passeig de la Pau, la Rasa dels Molins i l'avinguda del Canal. Aquestes vies delimiten àrees relativament homogènies, entre les quals, a través de la lectura dels teixits urbans, hom pot identificar fins a deu tipus diferents de trames, les característiques més significatives de les quals són les següents:

- *El centre històric*: format per edificació compacta de cases en parcel·les allargassades, amb façanes d'escassa amplària, obertes als carrers estrets que formen el teixit urbà ori-

El Pla General

L'any 1988 dèiem:

«A través de l'estudi del Pla General no s'intueix la definició d'una estructura de creixement clara que es correspongui amb les característiques morfològiques del territori. En particular, la definició d'una xarxa bàsica que, partint de la variant o eix del Llobregat, relacioni i intensifiqui degudament els extrems de llevant i de ponent de la població, sobretot tenint en compte l'existència del polígon industrial que ha evolucionat cap al sector terciari i de serveis de la pròpia població. També seria important la definició d'una clara xarxa viària peatonal, comple-

l'agrícola, complementi la xarxa i a la vegada permeti connectar amb els usos urbans que es puguin donar fora dels barris actuals.

Pel que fa als carrers previstos en el Pla General, s'observa una excessiva densitat, en especial en els sòls urbanitzables on no s'han relacionat amb les possibles tipologies edificatòries. Els traçats no obeeixen a una clara jerarquització. Haurien de definir-se les característiques o funcions i dotar-los d'un perfil transversal més d'acord amb el seu caràcter.

En relació amb els teixits urbans, manca un major o més clar estudi dels existents perquè els nous responguin a una implantació lògica.

Els teixits que són inadequats perquè responen a motivacions de creixements especulatius d'obtenció de la màxima renda del sòl, han de ser refusats i s'han de proposar altres models d'implantació, amb la qual cosa s'evitaran, el mateix temps, acumular dèficits en les obres d'urbanització i en les infraestructures d'equipaments. Aquest és el cas del creixement situat a ponent de la carretera a Barcelona o del passeig de la Pau, el teixit urbà del qual el Pla continua, encara que en menor densitat.

Pel que fa a la classificació del sòl, s'observa una tendència a adoptar la posició maximalista de considerar la major superfície possible de sòl

relacions amb el polígon industrial de serveis.

En relació amb aquesta possibilitat, i com a punt fonamental, hauria de plantejar-se la necessitat de trasllat de les instal·lacions de les casernes, ja que estan actuant com a muralla o fre a aquest creixement natural i no té sentit que quedin centrades en un ampli sector de la població. Per una altra banda, plantejar aquesta possibilitat permetria establir un clar model territorial que, suportat en l'eix o eixos llevant-ponent, recolzaria en tres espais centrals amb diferent caràcter però amb funcions afins: el Vall o passeig de la Indústria, amb la seva prolongació en perpendicular cap al canal a llevant; el passeig de la Pau o espai central representatiu com a centre terciari predominant, i les casernes, o centres de ponent, capaç per als equipaments que hagin de traslladar-s'hi i de ser el centre del creixement natural del sector.»



Vista de Berga
RAMON VILADÉS

mentària de l'anterior, que aglutini els espais públics existents i els previstos, ja siguin d'equipaments o d'espais lliures.

Caldria donar un tractament especial a la carretera de Solsona, carrer del Roser, ronda Moreta, passeig de la Indústria, passeig del Cementiri, i la unió amb la variant, així com amb els equipaments i el sector d'habitatges unifamiliars situats a llevant.

Haurien de proposar-se altres vies alternatives que reforcessin aquesta funció connectora, com puguin ser la Gran Via o d'altres situades més cap al sud.

Tanmateix, faltaria una via perimetral alternativa traçada pel límit sud de la població. Una via que, sense ser una frontera entre l'urbà i

urbà, quan aquesta classificació s'hauria de limitar en funció de l'estricta existència del sòl ja urbanitzat i de les construccions consolidades. Tot això per a evitar els desajustos i els dèficits acumulats, tant d'obres d'urbanització com d'equipaments.

La delimitació del sòl urbanitzable programat hauria de fer-se d'acord amb una clara política d'objectius i plantejament amb claredat unes prioritats de planejament i de gestió paral·lela relacionades amb les possibilitats econòmiques del sector públic o d'inversió del sector privat.

El sòl urbanitzable no programat hauria de contemplar les possibilitats de creixement de la població cap a ponent o la Valldan i les seves

La situació actual

Deu anys o vint anys són períodes molt curts en la vida d'una ciutat originada fa més d'un mil·lenni. Els ritmes del desenvolupament urbà són molt canviants.

En aquest període la ciutat ha curat alguna de les ferides del període anterior. Potser per primera vegada la urbanització s'ha avançat a la construcció dels edificis. El passeig de la Indústria, l'avinguda del Canal, la Gran Via, els carrers de Pere III, de Salvador Espriu, del Mestre de Pedret i tants altres..., la plaça de la Font del Ros i, en general, el conjunt de projectes d'urbanització que s'han desenvolupat en aquest període han estat passos importants en la superació del desastre precedent. La ciutat ha experimentat una evident millora en la urbanització de places i carrers.

Però la majoria dels grans temes estructurals encara no estan resolts. La connexió de la carretera de Solsona amb l'eix del Llobregat és potser, a la meua manera de veure, l'assignatura pendent més important. La ciutat no pot seguir suportant que la vella carretera de Sant Fruitós sigui la connexió principal per arribar al polígon industrial de la Valldan.

La ronda sud que podria unir el carrer de Montmajor amb l'inici del camí de Pedret seria la gran via urbana dels anys a venir.

Però la qüestió no s'acaba en temes de vialitat. L'evolució del nucli històric, tot i algunes intervencions puntuals meritòries, no sembla, a ulls d'un foraster, haver estat una de les prioritats de la ciutat. Com tampoc no ho sembla la difícil i complicada tasca de trobar models i tipus arquitectònics alternatius a l'edificació en alçada entre mitgeres, en ordenacions en illa tancada. Aquest tipus urbà, adoptat acríticament,

**Remodelació de la plaça
Sant Pere de Berga. 1990.**
RAMON VILADÉS



ben instal·lat en la ment dels interessos immobiliaris més especulatiu, produeix, com a mínim, la meitat dels habitatges en condicions d'orientació, asolellament i salubritat difícilment homologables. Més encara quan la relació entre l'amplada dels carrers i l'alçada dels edificis depassa la proporció tolerable, la profunditat edificable és excessiva, els xamfrans són inexistents i el descontrol de l'edificació en els patis d'illa és total.

Contemplat des de la distància, és difícil abstrèure's de la impressió que a Berga encara es construeixen un gran nombre d'habitatges mal orientats, sense la ventilació necessària, només oberts a un carrer estret, massa sovint sense un sol arbre, o a un pati interior d'illa d'arquitectura sinistra i d'un desordre formal i volumètric considerable.

No sembla que s'hagi introduït en els promotors immobiliaris la cultura de la reparcel·lació i la d'adopció de tipologies obertes, una mica més endreçades. Així es podria evitar la fragmentació excessiva de la parcel·lació i de les unitats de construcció que propicien arquitectures contradictòries de difícil composició i que provoquen una imatge urbana de desordre i d'impossible harmonia.

Una harmonia que tampoc no he sabut veure en els barris de ciutat jardí de la perifèria de la ciutat, on la voluntat d'afirmació de la pròpia personalitat afecta per igual propietaris i arquitectes que moltes vegades som incapaços d'entendre que la qualitat de l'arquitectura, dels espais i del paisatge urbà està basada en la relació formal amb les arquitectures veïnes, amb el respecte a les preexistències ambientals i no amb l'exhibicionisme fatxenda de la pròpia personalitat.

El futur

Abans, en comentar el treball acadèmic que férem fa deu anys els professors i alumnes de l'Escola d'Arquitectura, he parlat d'àrees sensibles.

Ara, de cara a l'any 2000, sembla que el debat urbanístic ciutadà se centre en què fer, com ordenar, cinc àrees sensibles, cinc sectors de la perifèria de Berga.

1. El sector situat entre la Residència i l'Hospital Comarcal, centrat en l'obertura del carrer de Quim Serra.

2. L'ampliació de la ciutat jardí en direcció a ponent, a la zona dels Pedregals.

3. L'ampliació de l'eixample residencial del Parany.

4. Un eixample al sud entre la plaça de la Font del Bou i el carrer de Francesc Macià.

5. L'eixample de llevant entre el Grup de Santa Eulàlia i la zona comercial de la carretera de Sant Fruitós, amb la perllongació del carrer de Montmajor fins al carrer de Pere Comas i la plaça de Guernica com a eix estructurador i amb la Rasa dels Molins com a element fisiogràfic principal.

D'entrada, he de dir que les àrees sensibles que ara es plantegen en el debat urbanístic ciutadà coincideixen, fil per randa, amb les que delimitaren, en el treball acadèmic del curs 87-88, els professors i alumnes -avui arquitectes- de l'Escola d'Arquitectura.

Les variacions són mínimes i només afecten qüestions de detall.

Amb les reserves que són del cas -prego a l'audiència que no oblidí que es tracta d'un treball acadèmic- gosaré presentar algunes imatges dels treballs que desenvoluparem en aquell moment.

Si vostès tenen present les traces virtuals de carrers que figuren en el plànol més difós de la ciutat de Berga, s'adonaran de les diferències entre el que pot ser un creixement sobre una xarxa resultant de la simple perllongació de la xarxa viària actual i les alternatives possibles a partir d'un procés més complex en el qual l'estructura global de la ciutat i la forma del territori estigui present en cada decisió projectual.

Un últim aspecte que crec que val la pena de comentar és la relativitat dels plans. Els plans i els projectes urbanístics no són uns documents rígids i immutables al llarg de tot el seu període de vigència. La ciutat es fa dia a dia i cal establir mecanismes perquè les necessàries garanties que ha d'oferir el marc legal i administratiu no derivin en un rigidesa contraproductiva.

Això que és tan fàcil de dir i, fins i tot, fàcil de comprendre, no és tan fàcil d'aconseguir. Malauradament, el «dit i fet» no és habitual en la història de la construcció de la ciutat. Només en moments excepcionals, com hagin pogut ser els de la construcció de la Barcelona del 1992, s'han desenvolupat els projectes en un temps relativament curt. Allò que es construï en 6 anys, però portava 20 anys de maduració en plans,

avantprojectes, debats públics i contraprojectes, fins a arribar a la solució definitiva que es va poder realitzar en el moment de passar a l'acció.

Aquest llarg procés de maduració dels plans i projectes no és cap garantia d'encert. Tampoc no vol dir que tot allò que es realitza a l'hora de la veritat fos la millor solució possible. Però hauria estat molt pitjor si, com ha succeït en altres ciutats compromeses en actuacions de semblant volada, s'haguessin d'improvisar plans i projectes per donar resposta a compromisos a data fixa.

Jo penso que Berga no es precipitarà en la decisió sobre el futur urbanístic. I que sabrà impulsar el debat amb el suport tècnic necessari per plantejar als ciutadans propostes alternatives solvents.

Però perquè aquest suport tècnic existeixi cal que la comunitat hi destini els recursos suficients. Projectar, pensar la ciutat no és una tasca fàcil. No n'hi ha prou amb fer un pla cada 10 anys. Les ciutats es fan en el dia a dia a partir d'una tasca projectual continuada, desenvolupada per tècnics de diferents especialitats, gerenciada per polítics que impulsen les realitzacions i participada pels ciutadans que se l'estimen. M'agradaria pensar que els ciutadans de Berga en són conscients.

* Ponència presentada a la I Jornada

Notes

1. *La ciudad es su población*, Henry S. Churchill, Ed. Infinito, Buenos Aires.
2. *L'Erol* n. 25, p. 137 - ISSN 0212-0445.
3. *Arrel* n. 6, octubre-desembre de 1983, ISBN-0211-562X.

Lluís Cantallops

Arquitecte