

ESPAIS

Les elits locals en una societat en transformació. El cas d'Aix-en-Provence al segle XIX*

David Cao Costoya

UNIVERSITAT DE BARCELONA

ABSTRACT

Aix-en-Provence és una ciutat provençal que es trobà en la circumstància de sortir del període revolucionari encetat el 1789 i d'encarar el debut del segle XIX en unes condicions que en principi podrien considerar-se poc favorables per al manteniment de la seva antiga preponderància relativa. Ens interessa veure la forma en què les elits locals van viure i van reaccionar davant d'aquest procés. L'estudi, de caràcter bibliogràfic, mostra com part d'aquest sector va participar d'una estratègia destinada a assolir l'especialització funcional de la ciutat en l'àmbit de l'ensenyament com a forma de dinamitzar la ciutat i donar-li una importància renovada.

Paraules clau: França, Aix-en-Provence, segle XIX.

ABSTRACT

Aix-en-Provence is a town in Provence that had to face up to the situation of leaving the revolutionary period started in 1789 behind and it began the new XIXth century in circumstances which, on the face of it, could have been considered quite unfavorable for those holding onto their old, relative preponderance. We are interested in finding out how the local elite underwent and dealt with this process. The study, of a bibliographic nature, shows how a part of this sector participated in a strategy in order to redirect the functional specialisation of the town in the area of education as a way of dynamizing the town and offering it renewed importance.

Key words: France, Aix-en-Provence, XIXth century.

Aix-en-Provence és una ciutat provençal que es trobà en la circumstància de sortir del període revolucionari encetat el 1789 i d'encarar el debut del segle XIX en unes condicions que podrien considerar-se poc favorables per al manteniment de la seva antiga preponderància relativa. Desaparegudes amb la caiguda de l'Antic Règim les institucions d'àmbit regional que tenien seu a la ciutat, la nova arquitectura administrativa de l'Estat liberal francès considerà Aix tan sols com a nucli de segon ordre. Una demografia estacionària, la manca d'un creixement urbanístic notable, la feble industrialització i la marginació respecte de les primeres xarxes ferroviàries traçades a la regió, van afavorir la creació d'una imatge que presentava la ciutat al marge de la modernitat, vivint en el passat i del passat, aliena a les transformacions contemporànies. Qualificatius com el d'*endormie* o *morte* abunden en els escrits de literats i viatgers coetanis que descriuen o es refereixen a la ciutat;¹ resulten exemplars, en aquest sentit, les paraules d'Hippolyte Taine: «*Aix, morte ou demi-morte dans un sommeil de momie*».²

En certs aspectes la trajectòria marselesa durant el període pot aparèixer com el contrarelat a l'*aixoise*. Al flamant lideratge polític administratiu com a seu de la prefectura departamental de les Boques del Roine se sumà una destacada expansió demogràfica, industrial, comercial i urbana que detonen un eloqüent dinamisme.³

Per una banda, l'arquitecturització i consolidació de l'emergent Estat liberal durant el vuit-cents i, per l'altra, la intensificació dels processos d'industrialització, urbanització i articulació de les xarxes de comunicació i

* Aquest article és el resultat d'una estada de recerca de curta durada a la Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme (Université de Provence, CNRS, Université Paul Cézanne), finançada a través d'una convocatòria BE amb el suport del Comissionat per a Universitats i Recerca del Departament d'Innovació, Universitats i Empresa. Vull manifestar el meu agraïment als integrants de TELEMME, especialment a P. Aubert, O. Raveux i J. M. Guillon.

¹ Sobre la imatge i representació d'Aix-en-Provence a través de la literatura, vegeu Marcelle CHIRAC, *Aix-en-Provence à travers la littérature française*, Marsella, CNRS éditions, 2v., 1978.

² Hippolyte TAINÉ, *Carnets de voyage. Notes sur la Province, 1863-1865*, Paris, Hachette, 1897, p. 204.

³ DIVERSOS AUTORS, *Marseille au XIXème. Rêves et Triomphes*, Marsella, Musées de Marseille-Réunion des Musées Nationaux, 1992.

transport modernes, sobretot durant la segona meitat de segle, va tenir efectes decisius sobre el territori, l'armadura urbana i els col·lectius humans implicats.

Ens interessa molt especialment el paper que va tenir l'elit local amb relació a tot aquest procés. Es tracta d'un sector social menor numèricament, però amb una gran capacitat d'incidència en el seu entorn immediat, en el marc d'una societat escassament democratitzada. Convé veure com aquesta elit d'Aix-en-Provence va viure el procés pel qual la seva ciutat passà a tenir un paper progressivament subaltern, quina avaluació va fer de la nova situació, com reaccionà i si va plantejar estratègies encaminades a propiciar la superació de la crisi i la dinamització de la ciutat, mitjançant, per exemple, la seva especialització en algun rang d'activitats.

El «desclassament» polític administratiu de la ciutat

Aix-en-Provence, ciutat de llarga trajectòria històrica, va ser fundada cap al 122 aC. Durant l'alta edat mitjana Aix va tenir un rol metropolità en l'àmbit de l'administració civil i religiosa.⁴ Des del 1501 fou seu del Parlament de Provença, i aviat de la *Cour des comptes*, d'una *Sénéchaussée* i residència (si més no teòrica) del governador. A partir de finals del segle XVII va ser també seu d'una intendència i concentrà així, en exclusiva, totes les institucions d'àmbit regional, sense que hi hagués una repartició dels òrgans de poder amb Marsella, que en aquell moment, amb uns 70.000 habitants, superava àmpliament els prop de 27.000 que se li estimen a Aix-en-Provence en el pas del segle XVII al XVIII; vers el 1700 era la catorzena ciutat del país pel seu volum de població (Marsella, la tercera).

La concreció de la nova arquitectura política i administrativa de l'Estat liberal francès a partir de 1789, relegava la ciutat a una posició subalterna i posava fi al seu rol de capitalitat regional. Els erudits i la historiografia van insistir des de molt aviat, i a vegades amb un to victimista, en la ruptura que va significar el procés revolucionari encetat el 1789, en termes de «desclassament» administratiu de la ciutat. El parisenc Louis-Aubin Millin (1759-1818) escrivia a *Voyage dans les départements du midi de la France*:

⁴ Per al rol de capitalitat política de la ciutat vegeu Michel VOVELLE, «Aix dans la géographie et dans l'histoire», dins DIVERSOS AUTORS, *Histoire d'Aix-en-Provence*, Aix-en-Provence, Edisud, 1978 (2ed.) [1977], p. 22-23. L'obra que s'acaba d'indicar conté la història general de la ciutat més completa i accessible. Vegeu també *Histoire d'une ville: Aix-en-Provence*, Marsella, CRDP Académie d'Aix-Marseille, 2008.

«il est aisé de juger que la ville d'Aix est une de celles qui ont le plus perdu par la révolution»;⁵ més endavant, l'erudit local Marcel Provence (1892-1951), afirmava que «la Révolution ne va pas décapiter que des hommes, elle va décapiter la ville», ja que va provocar la fugida de l'arquebisbe, la desaparició del Parlament i la *Cour des comptes* i el tancament de la universitat.⁶ Efectivament, les institucions regionals de l'Antic Règim que tenien seu a la ciutat desaparegueren amb el procés revolucionari. Així, per exemple, el 1789 va tenir lloc l'última sessió dels Estats de Provença (que no es convocaven, d'altra banda, des de 1639), l'any següent se suprimí el Parlament i el 1793 fou clausurada la universitat. Malgrat que en una primera divisió administrativa el 1790 la ciutat va ser reconeguda com a capital departamental, el fet és que amb l'arribada del consolat napoleònic, les lleis i decrets de reorganització de l'administració local de 1800 van acabar per reconèixer Marsella com a seu de la prefectura del departament de les Boques del Roine, mentre que Aix-en-Provence quedà relegada a sotsprefectura.

Una demografia «estacionària»

Jean-François Porte (1784-1854), escrivà a la *Cour* d'Aix, remarcava a *Aix ancien et moderne* (1823) que el nombre d'habitants de la ciutat havia disminuït de forma considerable després de la Revolució; qualificava Aix de «ville déserte», i afirmava que l'estranger la visitava com qui visita unes «belles ruïnes». Per Porte la disminució de la població era clarament deguda a les conseqüències que havia tingut la supressió del Parlament i la *Cour de comptes*, i la marxa de bona part de la noblesa, d'un clergat nombrós i dels cossos administratius, fets que alhora havien repercutit sensiblement en l'estructura productiva, i havien provocat la ruïna i el trasllat de part dels tallers i la mà d'obra.⁷ Segons Bérénice Grissolange i Michel Vovelle, Aix va viure durant el

⁵ Louis-Aubin MILLIN, *Voyage dans les départements du midi de la France*, París, Imprimerie Nationale, 1807, v. II, p. 365.

⁶ Marcel PROVENCE, *Le Cours Mirabeau. Trois siècles d'histoire 1651-1951*, Aix-en-Provence, Éditions du Bastidon Antonelle, 1976 [1953], p. 39.

⁷ Jean-Baptiste-François PORTE, *Aix ancien et moderne, ou Description des édifices sacrés et profanes, établissements, monuments antiques, du moyen âge et modernes, bibliothèques, cabinets, promenades d'Aix*, etc., Aix, Imprimerie de G. Mouret, 1833 (2a ed.) [1823], p. 231-232.

període revolucionari una veritable regressió demogràfica; la ciutat hauria perdut prop d'una quarta part de la seva població entre 1789 i 1799.⁸

La historiografia ha qualificat sovint l'evolució demogràfica de la ciutat durant el segle XIX amb el terme d'*estacionària*. Certament, el nombre de població municipal total no va conèixer grans trasbalsos durant el segle i es mostrà especialment estable durant la segona meitat de segle (1851: 24.258, 1901: 24.861);⁹ aquesta estabilitat demogràfica es perllongà durant els dos primers decennis del segle XX i no va ser fins després de 1921 que es començà a produir un creixement sensible. Convé tenir present, d'altra banda, que el conjunt de la població francesa del període va créixer d'una forma manifestament feble i que el dinamisme demogràfic al qual assistí el departament de les Boques del Roine es va deure, si no en exclusiva, sí en bona mesura, al gran creixement de Marsella.¹⁰

Amb un creixement natural negatiu, el manteniment del nombre de població durant el vuit-cents s'explica pel factor immigració. El tradicional flux immigratori de l'alta Provença a la baixa Provença s'accelerà amb la marxa del segle en una regió que presentava, ja a començaments del vuit-cents, uns índexs d'urbanització clarament superiors a la mitjana francesa;¹¹ Aix-en-Provence captaria una part d'aquest corrent, per molt que amb més o menys freqüència la ciutat esdevingués una etapa prèvia abans del descens definitiu a Marsella. S'estava produint, en definitiva, una nova distribució de la població regional en benefici, fonamentalment, de les zones més properes a la riba del Roine i el litoral mediterrani, que anaven consolidant-se com les més densament poblades, intensament urbanitzades, econòmicament dinàmiques i més ben comunicades.¹²

⁸ *Histoire d'Aix-en-Provence...* p. 24 i p. 293-296.

⁹ Dades extretes d'*Histoire d'Aix-en-Provence...* p. 321 i Marie Louise ALLEGRE-PROVENÇAL, *Le choix des administrateurs locaux par la population aixoise de 1870 à 1970*, Thèse de Droit, Université de Droit, d'Économie et de Sciences d'Aix-Marseille, v. I, 1981, p. 35. En aquestes dades no s'inclou l'anomenada «població flotant».

¹⁰ Christiane GARRON-GASQUY, *Aix de 1870 à 1900. Étude d'une société*, Thèse de troisième cycle de Droit, Université de Droit d'Aix-Marseille, v. I, 1969, p. 71-74.

¹¹ Bernard LEPETIT, *Les villes dans la France moderne (1740-1840)*, Paris, Albin Michel, 1988, p. 454-457.

¹² François X. EMMANUELLI; Bernard BARBIER; Roland CATY; Gérard MONNIER; Eliane RICHARD; Ralph SCHOR, *La Provence contemporaine de 1800 à nos jours*, Rennes, Editions Ouest-France, 1994, p. 43 i p. 54.

Certament, doncs, Aix-en-Provence desconeix durant el període una explosió demogràfica parella a la que viuen tantes altres ciutats franceses aleshores, sense anar més lluny, la seva veïna Marsella; la ciutat cau de forma sostinguda en el rànquing de les ciutats franceses més poblades, evidència de la seva pèrdua de pes específic en el camp demogràfic.¹³ De l'interès i preocupació que suscitava la nova distribució regional de la població n'és mostra l'article del *Mémorial d'Aix* el 8 de setembre de 1842 sobre l'exòde rural¹⁴ i el fet que l'Académie d'Aix proposés el 1845, a proposta del consell regional de les Boques del Roine, una discussió pública sobre aquesta mateixa qüestió.¹⁵ Amb tot, no és menys cert que la ciutat evità, igualment, un fort procés de despoblament com el que van conèixer altres nuclis urbans. Charles de Ribbe, que seria conseller municipal i president de l'Académie d'Aix, en una obra de 1859, conclouïa que la ciutat no havia perdut tanta població com d'antuvi podia pensar-se; les millores en l'agricultura i en els mitjans de transport, la circulació més gran del capital, les noves indústries i activitats comercials, i l'establiment a Aix de nombroses institucions judicials i educatives, havien tingut com a resultat el manteniment d'un nombre de població poc o molt similar. De Ribbe encara afegia que si era incontestable que famílies senceres havien emigrat a Marsella, ho era igualment que una immigració contínua provinent de l'alta Provença omplia el buit deixat pels primers.¹⁶

Un marc urbà fossilitzat

Bona part dels erudits i historiadors que han escrit sobre les transformacions urbanes de la ciutat durant el vuit-cents, han abonat la idea

¹³ *Les villes dans la France moderne...* p. 450-453; Georges DEPEUX, Jocelyne LAURENT, *Atlas historique de l'urbanisation de la France (1811-1975)*, París, Éditions du CNRS, 1981; Maurice AGULHON (dir.), *La ville de l'âge industriel: le cycle haussmannien*, a Georges DUBY (dir.), *Histoire urbaine de la France*, París, Seuil, 1983, v. IV, p. 54.

¹⁴ Citat per Martin et Pierre-Jean CHABERT, *Aix en Provence au XIXe siècle. Chroniques et faits divers du «Mémorial d'Aix» de 1837 à 1871*, Aix-en-Provence, Edisud, 1983, p. 13.

¹⁵ Maurice GONTARD, *Histoire de l'Académie d'Aix de 1808 à 1939*, Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, 1993, p. 64.

¹⁶ Charles de RIBBE, *Un journal et un journaliste à Aix avant la Révolution. Étude de moeurs sur la ville d'Aix vers la fin du XVIIIe siècle (Extrait du VIIIe volume des Mémoires de l'Académie d'Aix)*, Aix, Imprimerie Illy, 1859, p. 72.

d'un marc urbà inalterable. La pressió demogràfica, inexistent durant el segle XIX, no podia forçar la transformació de la ciutat. Aix-en-Provence s'hauria forjat en els segles precedents, molt especialment durant els XVI-XVIII, quan la ciutat hauria pres una fesomia que restaria invariable durant el segle XIX; durant el vuit-cents, període entès com a etapa de decadència polifacètica per a la ciutat, no s'hauria produït cap transformació remarcable. François Roux-Alpheran no s'estava d'afirmar-ho en la seva obra *Les rues d'Aix* (1846), quan assenyalava que amb les ampliacions urbanes operades el 1583, 1605, 1646 i 1788, havia quedat configurada la ciutat tal com hom podia trobar-la aleshores, al bell mig del segle XIX.¹⁷ Molts anys més tard, Maurice Wolkowitsch afirmava que «à la fin du XVIIIe siècle, Aix-en-Provence est déjà telle que le XXe siècle la trouvera», i precisava que durant el segle XIX la ciutat només havia viscut «*légères retouches*».¹⁸

Garron-Gasquy, tanmateix, havia començat una mica abans (1969) a posar èmfasi en alguns elements de canvi que li permetien parlar d'una transformació urbana modesta durant la segona meitat del segle XIX.¹⁹ Més recentment, Philippe Vaudour ha analitzat amb profunditat l'evolució urbanística de la ciutat durant els segles XIX i XX.²⁰ L'autor, tot reconeixent el pes de les herències de la ciutat medieval i moderna que aporten l'essencial de la trama urbana a la ciutat durant el vuit-cents, critica la historiografia que ha alimentat la imatge de l'immobilisme forjada en el segle precedent amb el mite de la «*belle endormie*»: «*Il existe un décalage réel entre des représentations erronées de la ville immobile forgées par des érudits locaux et la réalité mouvante des structures urbaines, illustrée par la profusion de projets divers*».²¹ La demolició de les muralles i portes entre 1851 i 1900, amb la consegüent aparició dels bulevards, l'extensió del radi de percepció del arbitris municipals (*octroi*), la construcció de la infraestructura hidràulica del

¹⁷ François ROUX-ALPHERAN, *Les Rues d'Aix ou Recherches historiques sur l'ancienne capitale de la Provence*, Aix, Typographie Aubin, 1846, v. II, p. 433-434.

¹⁸ Maurice WOLKOWITSCH, *Les villes françaises. Aix-en-Provence*, París, La Documentation Française, 1977 [1974], p. 13.

¹⁹ *Aix de 1870 à 1900...*, p. 42-70.

²⁰ Philippe VAUDOUR, *Les faux-semblants de l'immobilisme. Espace communal et pouvoirs municipaux à Aix-en-Provence du milieu du XIXe siècle au milieu du XXe siècle*. Tesi doctoral, Université Aix-Marseille I. Université de Provence, 2006.

²¹ *Ibid.*, p. 535.

canal de Verdon, i la de la xarxa ferroviària, amb l'edificació de les dues estacions i del barri crescut al seu entorn, serien les realitzacions més evidents d'una voluntat d'obrir la ciutat i interconnectar-la, redefinir-ne els límits i dotar-la d'infraestructures modernes. La política urbana estaria dirigida, segons Vaudour, per un consell municipal fonamentalment compost per grans propietaris i professionals liberals que l'acomodarien als seus interessos.²²

Una ciutat desproveïda d'indústria?

La imatge de la ciutat i el territori immediat a Aix-en-Provence com un espai escassament industrialitzat que romandria al marge de les grans transformacions econòmiques modernes ha gaudit de gran consens historiogràfic.²³ Oliver Raveux,²⁴ tanmateix, ha assenyalat que aquesta falsa imatge de territori desproveït d'indústria no és patrimoni exclusiu dels dos darrers segles, sinó que s'estén a la segona meitat del segle XVIII quan la ciutat, malgrat l'existència d'un notable teixit productiu, és vista únicament com un nucli aristocràtic i rendista que viu a l'entorn de les funcions administratives i burocràtiques.²⁵ Contradient aquesta visió, Raveux ha explicat que la indústria de les indïanes a Aix va conèixer un desplegament espectacular a partir dels anys vuitanta del segle XVIII, que va convertir la ciutat en la capital regional del cotó; en aquest sentit, no deixa de ser significatiu que la primera màquina de vapor del departament s'instal·lés justament en una indústria de la ciutat el 1811.²⁶ Ara bé, de la naturalesa i evolució de l'estructura productiva *aixoise* durant el vuit-cents se'n sap ben poca cosa i és que sembla que la historiografia, davant la convicció que Aix romandria al marge de la revolució econòmica moderna, ha considerat que aquest era un tema d'estudi negligible.

²² *Ibid.*, p. 134.

²³ Vegeu, per exemple, GARRON-GASQUY a la seva tesi doctoral (p. 108-109), i Georges GRANAI, «Le XXe siècle. Permanences et mutations», a *Histoire d'Aix-en-Provence...*, p. 379.

²⁴ Olivier RAVEUX, «Les débuts de l'indiennage dans le pays d'Aix (1758-1770)», a *Industries en Provence, Le pays d'Aix: une identité industrielle en construction*, núm. 7, abril 2001, p. 3-10.

²⁵ Georges Granai afirmava que durant el segle XVIII la ciutat d'Aix era un nucli mancat de tota funció productiva real i que vivia en dependència directa dels avatars del poder central de l'Estat. *Histoire d'Aix-en-Provence...*, p. 378.

²⁶ *Les débuts de l'indiennage...*, p. 10.

Porte, a *Aix ancien et moderne...* (1823), descrivint les activitats productives de la ciutat, apuntava l'existència de cinc adoberies, sis destil·leries, cinc establiments dedicats a l'estampació de teles, nou fàbriques dedicades a la llana i una filatura de cotó a vapor. El nombre reduït d'obrers ocupats en alguns d'aquests establiments fa pensar que sovint es tractava de petits tallers artesanals.²⁷ És significatiu, en aquest sentit, que el mateix Porte s'interrogués en el llibre sobre la possibilitat que la ciutat «esdevingués» un nucli manufacturer i feia referència a la necessitat de «restablir» algunes manufactures de la «pèrdua» i la «disminució» de les quals es ressentien no poques persones.²⁸ Aristide Guilbert i Taxile Delort, a *Histoire des Villes de France* (1845), descrivien un teixit productiu parell i indicaven que el consell municipal «esperava» de la concreció de les infraestructures hidràuliques i ferroviàries un gran desenvolupament manufacturer;²⁹ Victor-Adolphe Malte-Brun, per la seva banda, retreia el 1882 l'existència a Aix d'«algunes manufactures», fonamentalment, fonerries de ferro i coure, adoberies, barreteries, indians, molineries i fideueries.³⁰ Les dades aportades per Paul Masson en el volum dedicat a la indústria dins la magna *Les Bouches-du-Rhône. Encyclopédie départementale* (1926), confirmen aquest panorama pels anys 1870-1890 i el detall del nombre d'establiments amb relació al de treballadors ocupats evidencia que, amb ben poques excepcions, la majoria d'unitats de producció serien petits tallers que tot just agrupaven un grapat d'individus.³¹ Garron-Gasquy, Gontard i Vaudour coincideixen a assenyalar que, amb poques excepcions, la ciutat romandria durant el segle XIX un nucli de petites indústries, majoritàriament de caràcter artesanal, amb més o menys problemes d'adaptació.³²

²⁷ *Aix ancien et moderne*, p. 133-134.

²⁸ *Idem.*, p. 238-240.

²⁹ La part corresponent a Aix-en-Provence dins l'obra original va reproduir-se més recentment en facsímil juntament amb altres textos a A. GUILBERT, T. DELORT, J. J. BOUFARASSÉ, A. JOANNE, G. FERRAND, G. LAFAYE, V. VATTIER D'AMBROYSE, *Aix-en-Provence et son histoire*, Ed. Du Bastion, 1992, p. 51.

³⁰ Victor-Adolphe MALTE-BRUN, *Bouches-du-Rhône. Géographie-Histoire, Statistique, Administration*, Éditions du Bastion, 1979.

³¹ Paul MASSON (dir.), *Le Mouvement Économique: L'industrie, a Les Bouches-du-Rhône. Encyclopédie Départementale*, Marsella, Archives départementales, v. VIII, 1926, p. 213-216.

³² *Aix de 1870 à 1900*, p. 108-109; *Histoire d'Aix-en-Provence...*, p. 324; *Les faux-*

Sobre les relacions entre l'elit local i la indústria, interessa remarcar que Garron-Gasquy conclouïa que el destí de les inversions i els estalvis *aixois* era amb molta més freqüència la compra de valors mobiliaris segurs que no pas la indústria local;³³ Anne-France Girard, per la seva banda, ha retret el contrast entre la clara voluntat i la lluita sostinguda mostrada per les autoritats municipals per convertir la ciutat en una referència en el camp de la cultura i l'ensenyament, i la seva relativa manca d'interès i inoperativitat envers la indústria.³⁴ Guilbert i Delort, en l'obra ja assenyalada, afirmaven a mitjan segle XIX que la indústria no entrava entre les preferències ni les habituds de la noblesa i la magistratura, més devotes del col·leccionisme erudit.³⁵

Amb tot, cal dir que del destí de les inversions de capital *aixoises* se'n sap ben poca cosa. La manca d'estudis més aviat recomana prudència. D'una banda, perquè a començaments de segle XX la indústria local del sector alimentari no és gens negligible. En aquest sentit n'és un bon exemple la vintena de fàbriques de *calissons* que hom troba lligades a la important i prestigiosa activitat del cultiu i negoci de l'ametlla. D'altra banda, perquè no és descartable que futures recerques retreguin l'existència de capitalistes *aixois* que invertiren en determinades activitats de la indústria marselesa o en el sector miner regional, fet que desmentiria aquesta suposada indiferència de l'elit local envers el fet industrial.

L'arribada del ferrocarril

Si el ferrocarril no apareix a França amb el Segon Imperi, és cert, tanmateix, que l'extensió de la xarxa rep aleshores un impuls fonamental, tendeix a convertir-se en un element fonamental per al transport de persones i mercaderies almenys en la mitja i llarga distància, accelera la formació del mercat nacional i determina, en alguna mesura, amb el seu traçat, la sort i la dinàmica dels territoris, afectats per un nou joc d'influències.

semblants de l'immobilisme..., p. 26.

³³ *Aix de 1870 à 1900*, p. 112.

³⁴ Anne-France GIRARD, *Vie municipale à Aix-en-Provence sous la Restauration et la Monarchie de Juillet (1815-1848)*, Thèse de Droit, Université de Droit d'Aix-Marseille, III v., 1998, p. 6.

³⁵ *Aix-en-Provence et son histoire...*, p. 51.

La regió de Provença no constitueix, en aquest sentit, una excepció.³⁶ La construcció de la xarxa ferroviària a la regió coneix una primera fita important el 1848 amb l'obertura de la línia Avinyó-Marsella. En el moment de la construcció de la línia van presentar-se dos traçats alternatius, un que comprenia en el seu recorregut Aix-en-Provence i un segon que, per contra, optava per Arles. Tot i que una part important dels notables de la Cambra de Comerç de Marsella s'haurien mostrat favorables a un traçat per Aix-en-Provence,³⁷ es va escollir el traçat que comprenia Arles, ja que presentava una orografia més propícia, un quilometratge menor i la possibilitat d'atraure un cert tràfic d'hulla.³⁸ Aviat la línia s'inscriuria en una perspectiva nacional francesa, quan la companyia concessionària, Compagnie du Chemin de Fer de Marseille au Rhône, va ser absorbida per la Lyon-Méditerranée, i aquesta, al seu torn, es fusionava amb la Paris-Lyon el 1857 i donava lloc a la P. L. M. Assolida la connexió directa París-Marsella el 1855, el ferrocarril prosseguí direcció Toulon (1859), Niça (1864) i Ventimiglia, a Itàlia (1871), cosa que privilegiava un traçat que comprenia els nuclis més propers a la riba del Roine i al litoral i que marginava nuclis interiors que, com Aix-en-Provence, havien tingut històricament un paper de cruïlla en els eixos de comunicació regionals.³⁹ Cal dir, tanmateix, que la progressiva construcció de diversos ramals va acabar per atènyer ciutats que, com Aix-en-Provence, havien quedat al marge del traçat principal. El ramal d'Aix via Rognac connectava certament la ciutat amb la línia general d'abast regional-nacional, però ho feia d'una forma precària: la distància fins a Marsella continuava sent excessiva⁴⁰ i,

³⁶ Vegeu Roland MOLINA, *Les chemins de fer de Provence. Réseau d'intérêt général*, Thèse de droit, Université d'Aix-Marseille, 1953.

³⁷ Émile TEMIME, *Histoire de Marseille de la Révolution à nos jours*, París, Perrin, 1999, p. 81.

³⁸ Maurice WOLKOWITSCH, «Le train arrive à Aix-en-Provence», a Académie des Sciences, Agriculture, Arts et Belles-Lettres d'Aix-en-Provence, *Deux siècles d'Aix-en-Provence*, Aix-en-Provence, Académie d'Aix Éditions, 2008, p. 101.

³⁹ Édouard BARATIER, Georges DUBY, Ernest HILDESHEIMER, *Atlas historique de la Provence*, Armand Colin, 1969, cartes 31, 86 i 125; COMTE DE VILLENEUVE, *Statistique du département des Bouches-du-Rhône...* Marsella, Chez Feissat Ainé, 1826, IIIv, p. 611-620.

⁴⁰ Charles de RIBBE, *Marseille, Aix et les Alpes dans la question du chemin de fer directe entre Marseille et Aix*, Aix, Typographie Remondet-Aubin, 1862, p. 9.

consegüentment, la qüestió de l'assoliment d'una connexió ferroviària directa i satisfactòria entre les dues ciutats continuà pendent.

El discurs segons el qual els sectors dirigents de la ciutat haurien rebutjat el ferrocarril ha estat absolutament desmentit per les recerques de Vaudour⁴¹ i Wolkowitsch.⁴² Les elits *aixoises* no van romandre al marge de tot aquest fenomen que tendia a influenciar les dinàmiques locals, redefinint (i en alguns casos subvertint) les tradicionals lògiques de circulació i el joc de jerarquies de la xarxa urbana.

El 1835, data prematura en la història del ferrocarril a França, l'Académie des Sciences et des Lettres, de l'Agriculture et des Arts d'Aix-en-Provence va proposar com a objecte de discussió pública a concurs, la projecció d'una xarxa ferroviària regional que considerés la ciutat d'Aix com a centre neuràlgic i convidava els concurrents a valorar la possible influència que la seva concreció podria tenir en l'agricultura i el comerç locals.⁴³ Vaudour ha destacat la mobilització del consell municipal de la ciutat encapçalat per l'alcalde Antoine-François Aude i les gestions fetes en aquest sentit pel diputat d'Aix Alphonse Thiers per aconseguir que el traçat de la línia entre Marsella i el Roine passés per la ciutat; el mateix autor ha retret la mobilització favorable al ferrocarril, amb l'esperança que esperonés la industrialització de la ciutat, de la Chambre Consultative des Arts et des Manufactures d'Aix, entitat local creada el 1804 que agrupava negociants i industrials locals.⁴⁴ Malgrat que el projecte fracassà en benefici d'Arles, en una data tan tardana com 1845, quan la construcció de la línia de Marsella al Roine ja estava molt avançada, el canonge Léon Sibour, membre de l'Académie d'Aix, encara mostrava l'esperança de veure Aix lligada aviat amb Marsella i especulava sobre el possible desvetllament industrial i

⁴¹ Philippe VAUDOUR, «Villes, gares, réseau ferroviaire à Aix: essai de reconquête d'une centralité perdue (1840-1935)», *Industries en Provence*, Le Pays d'Aix: une identité industrielle en construction, núm. 7, abril 2001, p. 21; Philippe VAUDOUR, «Espace communal et pouvoirs municipaux à Aix-en-Provence de 1857 à 1930», *Rives nord-méditerranéennes*, 2000.

⁴² Maurice WOLKOWITSCH, «La construction du réseau ferré en Provence», *Provence historique*, tome 50, fasc. 201, 2000, p. 323.

⁴³ *Histoire de l'Académie d'Aix...*, p. 52.

⁴⁴ *Villes, gares...*, p. 18-19.

comercial que en podia resultar.⁴⁵ Aquell mateix any, un altre membre de l'Académie presentava una memòria sobre els ferrocarrils i s'interrogava sobre la influència que les noves vies podien tenir per a la ciutat.⁴⁶ Un cop confirmat el traçat definitiu per Arles, els esforços de la municipalitat van dirigir-se a aconseguir un ramal via Rognac que atenués els efectes d'aquesta inicial exclusió de la xarxa.

Més endavant, davant la gestació del projecte de la línia ferroviària dels Alps, que havia d'enllaçar Gap, Avinyó i Marsella, i que tornava a deixar de banda la ciutat d'Aix, va produir-se una nova mobilització de l'elit local. Altra vegada la *Chambre consultive* expressà la seva opinió, alertant sobre el fet que la concreció de la línia sense pas per Aix amenaçava de subvertir el paper secular que aquesta ciutat havia tingut en la capitalització de les relacions d'intercanvi comercial entre l'alta Provença i la baixa Provença, i de posar fi a l'ascendència que havia tingut tradicionalment sobre la vall del Durença.⁴⁷ El consell municipal encapçalat per Émile Rigaud es mobilitzà durant el 1861 a favor d'un ramal que enllacés Aix amb aquesta línia, fet assolit el 1870 amb la connexió amb Pertuis via Meyrargues. La municipalitat de Rigaud primer i de Pascal Roux després, es mostrà igualment activa per assolir la connexió ferroviària directa amb Marsella, tasca en la qual va implicar-se activament Charles de Ribbe.⁴⁸ Malgrat l'àmplia mobilització duta a terme durant el 1862, la línia Marsella-Aix per Gardanne no s'inaugurà fins a l'any 1877.

De ciutat letàrgica a *ville d'études*

Malgrat la imatge fosca de la marxa del segle projectada per prohoms com el magistrat tradicionalista Roux-Alphéran a *Les Rues d'Aix* (1846),⁴⁹ el cert és que durant el segle XIX la ciutat recuperà i consolidà una part de la seva centralitat i ascendència per mitjà, fonamentalment, del seu paper com a metròpoli religiosa, de la funció de primer ordre que ocupà en l'administració judicial com a seu d'una *Cour d'appel*, i del fet de ser seu d'acadèmia universitària i domicili de nombroses institucions educatives. És

⁴⁵ Citat per WOLKOWITSCH a *Deux siècles d'Aix-en-Provence...*, p. 101.

⁴⁶ *Histoire de l'Académie d'Aix...*, p. 65.

⁴⁷ *Villes, gares...* p. 19.

⁴⁸ *Ibid.*, p. 20-21.

⁴⁹ *Les rues d'Aix...*, p. 433-436.

fonamentalment en aquest darrer aspecte en el qual volem centrar-nos, amb la finalitat de veure la progressiva instal·lació d'una infraestructura educativa i cultural considerable a la ciutat, l'aposta decidida dels dirigents locals per consolidar la ciutat com a *ville d'études*, i la utilització de l'imaginari de la ciutat letàrgica i declinant com a argument de força en la negociació amb l'administració central en la transferència i manteniment de les institucions i funcions educatives.⁵⁰

La ciutat, doncs, reprenia a partir del 1804 la seva tradició universitària plurisecular amb la reinstal·lació d'una facultat de dret; les lleis i decrets de 1806 i 1808 sobre l'organització de l'*Université impériale*, per la seva banda, afirmaven Aix com a seu d'una acadèmia que comprendria més endavant els departaments de les Boques del Roine, la Valclusa, els Baixos Alps, el Var, els Alps Marítims i Còrsega.⁵¹ Tot i que amb menys pes específic que la de dret, completaven el teixit universitari una facultat de teologia a partir de 1810, que recorregué el segle amb una sort desigual fins a la seva supressió el 1885, i una facultat de lletres a partir del 1846. A més de la facultat de teologia, la ciutat tenia dues institucions per a la formació del clergat, el petit i el gran seminari.

Ultra les facultats i els seminaris, la ciutat tenia l'École Normale d'Instituteurs (1837) i l'École d'Institutrices (1844), ambdues d'àmbit departamental; l'École des Arts et Métiers (1843), dedicada a la formació tècnica; i el Lycée Mignet (1890), conversió de l'antic Collège de Bourbon. Cal tenir en compte també institucions com la Bibliothèque Méjanes (1810), el Musée de Beaux-Arts (1825), el Muséum d'histoire naturelle (1838) o el conservatori de música (1849), que el 1884 esdevingué escola nacional de música i tingué quatre-cents alumnes a finals de segle.⁵² Tot plegat constitueix una infraestructura educativa i un equipament cultural de primer ordre per a una ciutat de dimensions modestes. A aquest teixit pot sumar-s'hi, encara, com a punta de llança de la sociabilitat cultural institucionalitzada de la ciutat, la Société des Sciences et des Lettres, de l'Agriculture et des Arts (1808), reconeguda com a *Académie* per ordre reial del 5/4/1829.

⁵⁰ Philippe Vaudour s'ha referit en la seva tesi doctoral a la instrumentalització de la doctrina de l'aïllament i l'immobilisme a favor de la construcció d'una ciutat d'especialització cultural. *Les faux-semblants de l'immobilisme...*, p. 24.

⁵¹ *Atlas historique de la Provence...*, carte 185.

⁵² *Aix de 1870 à 1900...*, p. 629.

Violette Vlaeminck, Michèle Verité-Petit, Anne-France Girard i Oliver Raveux han retret les causes de la instal·lació de l'École des Arts et Métiers a Aix-en-Provence.⁵³ Aquesta institució educativa, orientada a la formació tècnica dels alumnes amb l'objectiu de fornir de mà d'obra qualificada un teixit productiu en transformació, era la primera del seu gènere a la França meridional i la tercera en el conjunt de l'Estat. No deixa de ser sorprenent, doncs, que Aix-en-Provence, ciutat sense una indústria especialment destacable, fos triada com a seu d'un centre d'aquestes característiques en detriment d'altres candidates inicialment més ben posicionades com Tolosa i Nimes. Els historiadors abans esmentats han destacat que la lluita per aconseguir el triomf de la candidatura *aixoise* va ser el fruit d'un llarg treball de col·laboració entre el consell municipal presidit per Antoine-François Aude, el prefecte Charles Aristide de La Coste du Vivier i el consell general departamental. En un primer moment s'hauria actuat en el sentit d'aconseguir la retirada de la candidatura marsellesa per fer un front comú departamental i més tard, provençal. És interessant, en aquest sentit, l'argumentació del prefecte La Coste justificant la prioritització d'Aix sobre Marsella sota el pretext que les grans ciutats eren poc adients per a aquest tipus d'institucions. En la mateixa línia, la carta enviada al ministre de comerç per vuit diputats dels departaments provençals insistí en les qualitats d'Aix com a ciutat tranquil·la, «*ville d'études*», i instà el govern a afavorir-la amb la instal·lació de l'escola amb l'objectiu de dotar-la d'elements de prosperitat amb els quals atenuar la seva creixent marginalització. Les deliberacions del consell municipal revelen que l'assoliment de la instal·lació de l'escola s'interpretà com una possibilitat de cara a dinamitzar una ciutat qualificada d'«*inerte et stationnaire*». La solidesa del projecte presentat, que comptà amb la implicació econòmica dels consells generals de les Boques del Roine i de Var, de les ciutats d'Aix i

⁵³ Violette VLAEMINCK, *L'École des Arts et Métiers d'Aix-en-Provence: sa création et son histoire, jusqu'à la fin de la première guerre mondiale*, DES Histoire, Université Aix-Marseille, 1963, p. 8-37; Michèle VERITÉ-PETIT, *L'école des Arts et Métiers d'Aix-en-Provence: un siècle d'évolution*, Maitrise Sciences de l'Éducation, Université Aix-Marseille, 1991, II v., p. 19-31; Anne-France GIRARD, *Vie municipale à Aix-en-Provence sous la Restauration et la Monarchie de Juillet (1815-1848)*, Thèse de Droit, Université de Droit d'Aix-Marseille, III v., 1998, p. 493-511; Olivier RAVEUX, «La création de, l'École des Arts et Métiers d'Aix-en-Provence», *Industries en Provence, Formation, recherche... et industrie?*, núm. 12, desembre 2004, p. 3-6.

Marsella, i de la Cambra de Comerç d'aquesta última ciutat, sumades a la influent intervenció del diputat Adolphe Thiers, aconseguiren el seu objectiu.

La mobilització de l'elit local és encara més evident a propòsit dels successius rumors i intents de deslocalització de l'ensenyament superior en benefici de Marsella.⁵⁴ Segons Jérôme Paul, els primers rumors sobre un possible trasllat de les facultats de dret i lletres es remuntarien als anys seixanta del segle XIX i reapareixerien de forma més o menys formalitzada al llarg del segle. La polèmica va trobar un dels seus punts clau en el període 1882-1886, especialment a partir del 1885, amb un informe de Dieulafait, professor de la facultat de ciències, que plantejà obertament la necessitat d'un trasllat de les facultats a Marsella. La iniciativa va motivar la presentació d'un contrainforme del consell municipal d'Aix i la protesta de la judicatura *aixoise*, la *Chambre Consultative*, l'*Académie* i de diferents corporacions patronals i obreres. La polèmica continuà l'any següent amb la petició formal de trasllat per part del consell municipal de la ciutat de Marsella i la consegüent mobilització feta per les autoritats *aixoises* amb la finalitat de desactivar el projecte marsellès. La qüestió del trasllat encara va revifar amb força en els anys 1896-1899, cosa que va motivar una nova mobilització de les autoritats *aixoises* i la sistematització dels arguments en favor del manteniment de l'*statu quo* en la *Mémoire en la défense de la ville dans la question du transfert des facultés*.

Jérôme Paul ha retret que en l'argumentari utilitzat per les elits *aixoises* amb la finalitat d'evitar la deslocalització de les facultats, hi és recurrent el recurs d'associar el trasllat amb la ruïna de la ciutat. L'excalde de la ciutat, Salomon Bédarrides, escrivia el 1885 que, en la hipòtesi que es confirmés el trasllat, «*pour Aix serait fatal, irrémédiable et bientôt il faudrait mettre sur ses murs: Ville à céder pour cause de départ forcé des habitants*».⁵⁵ L'argumentació es completava insistint en dues idees de força. D'una banda, la notable tradició universitària de la ciutat com un llegat a valorar i conservar i, de l'altra, el marc especialment favorable a l'estudi que oferia la ciutat pel fet de ser un nucli menor, tranquil, on la manca d'altres activitats evitarien la distracció i la

⁵⁴ Vegeu, en aquest sentit, Jérôme PAUL, *La municipalité d'Aix-en-Provence et les facultés de la ville du milieu du XIXe siècle aux années 1960*, Mémoire de maîtrise d'Histoire, dir. Gérard Chastagnaret, Université de Provence (Aix-Marseille I), 1996, p. 26-44.

⁵⁵ Citat per Jérôme PAUL a *La municipalité d'Aix-en-Provence...*, p. 41.

temptació sempre amenaçant en les metròpolis populoses i agitades (llegiu Marsella). Vet aquí una revalorització en positiu de la imatge de ciutat letàrgica i la seva instrumentalització al servei del manteniment de la funció universitària.

Conclusió

La imatge recurrent i persistent de la ciutat letàrgica o, el que és el mateix, una narrativa de l'immobilisme, ha tendit a amagar una realitat més complexa i dinàmica. Aix-en-Provence viu durant el segle XIX un difícil períple adaptatiu en el qual les seves elits hi tenen un paper destacable. La ciutat no va recuperar, certament, el seu paper de comandament regional en l'àmbit polític administratiu, ni va viure una explosió demogràfica, urbanística i industrial parella a la de Marsella i altres ciutats provençals, però en canvi va conservar una certa jerarquia en el sistema urbà regional, mantenint-se com un mercat agrícola i ramader destacat, essent un nucli industrial secundari però de certa importància dins el departament, i recuperant o redefinint les seves funcions de centre religiós, judicial i educatiu. En aquest últim cas l'aposta i la mobilització decidida de les elits locals de la ciutat per convertir Aix en un nucli especialitzat en les activitats educatives apareix com una estratègia adaptativa interessant, en la qual també convindria valorar la possible existència d'una voluntat compensatòria per part de les autoritats polítiques superiors i el paper dels jocs d'influències personals i el clientelisme polític. D'altra banda, els esforços dels sectors dirigents locals per assolir la integració de la ciutat en la xarxa ferroviària regional qüestionen, almenys parcialment, el mite de l'immobilisme.

Ens hem acostumat a associar els models de modernització d'èxit amb l'especialització industrial i el creixement demogràfic i urbanístic sensible. El cas d'Aix alerta sobre aquesta simplificació lineal i l'ambivalència i complexitat d'aquests processos històrics. La instrumentalització o revalorització en positiu de la imatge de ciutat letàrgica com a argument de força en la consolidació d'Aix com a «ville d'études» pot ser-ne un exemple; també ens ho fa pensar el fet que la mateixa manca d'un trasbals urbanístic durant el període que s'ha considerat aquí contribuï al manteniment d'un nucli històric més o menys inalterat en els seus trets físics fonamentals, circumstància que acompanyada de discursos i pràctiques conservacionistes, afavorirà al llarg del segle XX la consolidació de la ciutat com a destí turístic i l'aprofundiment en la terciarització de la seva economia.