

Josep Oliveras i
Samitier

L'extensió i la consolidació del fet metropolità

Quaderns del Seminari d'Història de Barcelona

Josep Oliveras i
Samitier

L'extensió i la consolidació del fet metropolità

Quaderns del Seminari d'Història de Barcelona

Institut de
cultura: **ARXIU HISTÒRIC**
DE LA CIUTAT

Director:
Manuel Rovira i Solà

Secretaria:
Dolça Roca i López

Coordinador de les edicions del Seminari d'Història de Barcelona:
Ramon Grau i Fernández

© del text, Josep Oliveras i Samitier
© de l'edició,
Arxiu Històric de la Ciutat
(Institut de Cultura, Ajuntament de Barcelona)
Casa de l'Ardiaca
Santa Llúcia, 1
08002 Barcelona
Tel. 93 318 11 95
Fax 93 317 83 27
Email: shb@mail.bcn.es

Juny de 2001

Disseny gràfic:
Ferran Cartes / Montse Plass

Revisió lingüística:
Servei de Llengua Catalana
(Universitat de Barcelona)

Fotomecànica i impressió:
Imatge i Producció Editorial

ISSN: 1576-26-37
Dipòsit legal: B. 34.354-2001

L'extensió i la consolidació del fet metropolità

Josep Oliveras i Samitier*

L'àrea metropolitana de Barcelona

Sabem que una àrea metropolitana no és només una gran aglomeració urbana amb una densitat d'alguns milers d'habitants per quilòmetre quadrat, sinó que –com ens han explicat alguns geògrafs, com ara Peter Hall o Jordi Borja, o bé sociòlegs preocupats per les dinàmiques espacials, com ara Manuel Castells– és un espai fortament urbanitzat i habitat on hi ha una gran quantitat d'activitats i funcions altament interconnectades. En aquestes àrees la circulació de vehicles, persones, idees i mercaderies és molt intensa, i les activitats de direcció i gestió ocupen un lloc molt rellevant. Hi ha activitats que estan concentrades i n'hi ha d'altres de disperses, però el conjunt de l'àrea es caracteritza per una interdependència jerarquitzada.

Una àrea metropolitana no es genera espontàniament, sinó que és fruit d'un procés històric íntimament connectat amb un determinat mode de producció, la utilització de tècniques avançades i unes estructures socials i polítiques. Manuel Castells especifica que és una forma d'organització de l'espai del capitalisme avançat que disminueix la importància del medi físic en la determinació del sistema de relacions funcionals i socials, anul·la la distància entre l'espai rural i l'urbà i col·loca en el primer pla de

* Geògraf, Universitat Rovira i Virgili de Tarragona.

la dinàmica espai/societat la conjuntura històrica de les relacions socials que la fonamenten.¹

L'àmbit concret d'una àrea metropolitana és fàcil de determinar des del punt de vista de l'espai comprès dins uns límits quan l'àrea és realment un ens administratiu dotat d'unes funcions i uns poders propis, però és molt més difícil de determinar-lo des del punt de vista funcional, perquè els seus límits canvien amb el temps, i les àrees dinàmiques, com és el cas de la de Barcelona, incrementen l'abast de les seves relacions quotidianes i esporàdiques i varien tots els llinars quantificables.

La negació política que Barcelona i la seva àrea d'influència més intensa i immediata constitueixen una àrea metropolitana polifuncional dotada de poder polític i financer i d'àmplies competències administratives, fa difícil d'establir l'àmbit real de l'àrea que hem de tractar. Com a geògraf, però, no puc acceptar que l'àrea metropolitana sigui només la del transport o la dels serveis hidràulics i del tractament de residus, imposades el 1987, sinó que s'hauran d'esbrinar els límits precisos per intentar de cercar l'àmbit real que més o menys tothom, amb uns mínims de coneixements professionals, identifica com l'espai metropolità de Barcelona, que a grans trets es correspon amb la regió I de la divisió comarcal de l'any 1936, amb els afegits de les comarques del Garraf i l'Alt Penedès realitzats l'any 1966 d'acord amb les noves dinàmiques econòmiques i socials detectades pels equips del pla director endegat aleshores.

En realitat, i d'acord amb el Servei d'Estudis Territorials de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, s'accepta identificar com a àrea metropolitana estricta, o cor de l'àrea, la formada pels 33 municipis que engloben les superfícies de les àrees del transport, dels serveis hidràulics i de la mancomunitat voluntària establerta pels 27 municipis que ja el 1953 constituïren la comarca de Barcelona pel que fa a planejament urbanístic. Aquests municipis formarien la primera corona metropolitana a l'entorn de la capital, seguida per una segona corona que, junt amb la primera, constituïria l'àrea metropolitana en sen-

1. M. CASTELLS, *La cuestión urbana*, Madrid, Siglo XXI, 1974.

tit ampli o regió metropolitana i que coincidiria amb l'espai del pla director del 1966 o suma de les comarques del Barcelonès, el Baix Llobregat, el Maresme, els dos Vallès, l'Alt Penedès i el Garraf.²

La superfície de l'àrea i de la regió metropolitana de Barcelona –de 585 i 3.235 km² respectivament– és de les més petites entre les àrees metropolitanes de la Unió Europea, mentre que Madrid té 1.876 i 8.028 km², respectivament. L'àrea estricta més extensa és la de Roma, amb 3.949 km², i la de Londres és la regió metropolitana més extensa, amb 10.620 km²; però cal remarcar que la major part de les àrees i regions amb més superfície que la de Barcelona contenen la capital del seu estat, mentre que aquesta és només capital d'una comunitat autònoma, nacionalitat històrica o nació sense estat, com els lectors vulguin. Pel que fa al nombre d'habitants, la posició de Barcelona és remarcable (en total uns 3 milions d'habitants l'àrea de Barcelona i 4,3 milions la regió), si tenim en compte que en general les àrees i regions més poblades són també les de capitals estatals, amb l'excepció de les àrees de Nàpols, Milà i la regió del Ruhr. El fet de tenir una superfície reduïda i una població notable comporta automàticament una forta densitat de població, que en el cas de les àrees europees és només inferior a les de París i Atenes. I en el de les regions, a les de París i Milà (5.193 habitants per km² l'àrea i 1.318 la regió). Si als elements anteriors s'introduïssin altres dades comparatives com ara els pendents dels terrenys i la hidrologia, ja sigui superficial o bé subterrània, ens adonaríem de la complexitat de l'espai físic on s'assembla l'actual àrea metropolitana de Barcelona.

La formació de l'àrea metropolitana de Barcelona

L'àrea i la regió metropolitana de Barcelona iniciaren la seva configuració al llarg de l'etapa de la industrialització moderna

2. SERVEI D'ESTUDIS TERRITORIALS DE LA MMAMB, *Dinàmiques metropolitanes a l'àrea i la regió de Barcelona*, Barcelona, Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, 1995.

que comporta la utilització del vapor com a força motriu de màquines fixes i de vehicles d'alta capacitat de transport. Durant l'etapa protoindustrial Barcelona era la ciutat més gran de Catalunya i una de les més importants del regne. Al final del segle XVIII la ciutat tenia uns 100.000 habitants i concentrava només una dècima part de la població de Catalunya; la segona població era Reus, a més de 100 km de la ciutat principal i amb uns 14.500 habitants, i després venien nou ciutats amb més de 8.000 habitants, de les quals només Mataró tenia port i estava a uns 30 km de Barcelona. Les altres dues ciutats més properes (Vic i Manresa) ja eren a uns 65 km de distància, i per anar a la capital necessitaven dues jornades i fer unes 15 hores de camí, la major part dels quals eren de ferradura.

Catalunya estava formada per una xarxa de ciutats i viles, a uns 30 km de distància les unes de les altres, i només n'hi havia una –Barcelona– que exercia de capital de tot el territori, però sense que tingués altres ciutats secundàries a la rodalia immediata. Badalona tenia uns 2.500 habitants; Sant Andreu de Palomar, 3.000; l'Hospitalet, uns 2.000; Sant Feliu de Llobregat, uns 1.100; Santa Coloma no arribava a 500 habitants, i Sant Adrià, a 250. A l'altra banda de Collserola, Terrassa i Sabadell, tenien prop dels 4.000 habitants. Barcelona era una metròpoli sense àrea metropolitana. Una ciutat que creixia en vertical dins el redós de les muralles i que, gràcies a l'artesanat i la incipient manufactura, exportava productes elaborats a través del port i els camins de terra i importava fadrins per nodrir d'aprenents i oficials els gremis, i fadrines per servir a les cases i treballar en algunes de les noves activitats, tal com ja fa uns 25 anys ens van demostrar Manuel Arranz i Ramon Grau.⁵

L'etapa clau per entendre com s'inicia el creixement de les poblacions situades als encontorns de Barcelona, cal situar-la entre 1830 i 1860. En aquesta etapa es produïren una sèrie de canvis en els modes de producció tradicionals que van donar pas

5. M. ARRANZ i R. GRAU, «Problemas de inmigración y asimilación en la Barcelona del siglo XVIII», *Revista de Geografía* (Barcelona), IV, 1 (1971), pàg. 71-80.

a una nova etapa caracteritzada per la mecanització dels processos fabrils. La força muscular de persones i animals fou substituïda per un sistema articulat de màquines mogudes per energies inanimades com la de l'aigua i el vapor. A Barcelona, no hi havia cap possibilitat d'establir salts d'aigua permanents que poguessin produir l'energia indispensable per fer funcionar una fàbrica, i la força l'havia de produir el vapor de l'aigua en ebullició dins una caldera escalfada amb carbó. Entre 1832 i 1848 s'instal·laren a Catalunya 135 màquines de vapor que produïen 2.414 cavalls de força, el 47% dels quals i la meitat de les màquines eren a la ciutat de Barcelona. Si a Barcelona se sumen els pobles del Pla, aleshores la concentració és del 70% de les màquines i de la força motriu.

Amb la demanda existent, les màquines permetien incrementar la producció i provocaven un augment de les necessitats de primeres matèries i mà d'obra, i al mateix temps afavorien la millora de la xarxa de transports per impulsar la comercialització dels productes. Els grans vapors, com ara el de Bonaplata, donaven feina a centenars d'obriers, que necessitaven habitat, consumir i reproduir-se a la ciutat, però servien també de model per propagar els nous coneixements tècnics i les millores a altres branques productives, cosa que feia escriure a Pascual Madoz que *“los maquinistas, cerrajeros, carpinteros, han visto y cogido allí ideas que sólo un largo y dispendioso viaje les hubiera tal vez proporcionado. La filatura de algodones ha hecho una completa revolución; los tejidos ganan considerablemente en finura y economía; las máquinas para pintar telas es propagan, y vemos hoy en la provincia una porción de máquinas de vapor, unas marchando, otras planteándose, cuando el año 30 se creía imposible su plantificación en este país”*.⁴ És ara quan els pobles del Pla comencen a incrementar la població i es comença a formar la

4. P. MADDOZ, *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*; Madrid, Est. Literario-Tipográfico de P. Madoz y L. Sagasti, 1846. Selecció moderna: *Artículos sobre el Principat de Catalunya, Andorra i zona de parla catalana del regne d'Aragó [...]*, Barcelona, Curial, 1985, vol. I, pàg. 170.

regió industrial de Barcelona, de la qual parlarà Pierre Vilar al final de la dècada de 1920, quan la resta de Catalunya era encara fonamentalment un país agrari.

La indústria de Catalunya era la indústria del Barcelonès, del Pla de Barcelona, l'espai que comptava amb els percentatges més importants de capitals, tècnics especialitzats, negociants i empresaris de tot el país. Algunes mostres: l'any 1850, el 37,3% dels fusos de filatura es trobaven en aquest espai, com gairebé el 50% dels mecànics, i uns anys abans, el 1841, el 51,7% dels capitals de les fàbriques de filats i el 62,4% de les de teixits de tot el país s'hi concentraven.⁵

L'any 1861 el Barcelonès aglutinava les indústries més modernes i innovadores del país. S'hi concentraven el 48% dels capitals emprats en la indústria, el 20,5% de les empreses i el 38,4% dels obrers. El grau de concentració augmenta notablement si es tenen en compte les comarques veïnes del Barcelonès: el Vallès Occidental, el Baix Llobregat i el Maresme. La província de Barcelona, i especialment la seva part meridional, era la veritable àrea industrial del país. Si s'analitzen les diferents poblacions del país, segons els capitals invertits en la indústria, la segona després de Barcelona és Sants, la tercera, Sant Martí de Provençals, i després Reus, Vilanova i la Geltrú, Mataró, Igualada, Sabadell, etc.; Gràcia ocupa el dotzè lloc; Sant Andreu de Palomar, el quinzè, etc. El pes del Pla de Barcelona és aclaparador, perquè, per exemple, el capital emprat a Sants era el doble del de Vilanova i la Geltrú i cinc vegades més alt que el de Sabadell.

Les fàbriques de filats localitzades en altres indrets de Catalunya, i molt especialment a les conques fluvials del Llobregat i del Ter, tenen l'origen en l'afany dels fabricants d'indianes de Barcelona i el seu Pla de trobar filadors per al cotó importat en floca. Els fabricants, l'any 1793, es dirigiren a l'intendent general de Catalunya perquè transmetés a totes les autoritats corregimentals el

5. J. OLIVERAS SAMITIER, *La formació dels desequilibris territorials a Catalunya en el segle XIX*, Barcelona, Generalitat de Catalunya, Direcció General de Planificació i Acció Territorial, 1994.

seu interès per estendre “*por las villas y lugares de este Principado la hilaza del Algodón en rama, a fin de que, sin perjuicio de las manufacturas de Lana y Estambre, o de cualquiera otra industria, se dediquen sus Naturales al trabajo, y logren algun maior subsidio [...] haciendo también estrecho encargo a las Justicias para que todas las personas de los respectivos Pueblos que conozcan puedan dedicarse a esta operación, procuren animarlas, y estimularlas a que la adopten por las ventajas que de ella han de seguirse, en el concepto de que acudiendo a los referidos directores se les facilitarán en los términos que tienen acordado y dispuesto todas las porciones de Algodón que pidan con el expresado objeto*”.⁶

El paper de Barcelona era reforçat per la seva situació i posició dins l'espai català: es localitza en una plana limitada pel mar, la serra de Collserola, els rius Besòs i Llobregat i el coll de Fines-trelles. Aquesta situació permetia endinsar-se cap a l'interior de Catalunya resseguint les valls dels rius esmentats i els seus afluents. Des d'una altra ciutat històrica com és Tarragona, el Francolí o el Gaià només situaven el viatger a les portes dels altiplans de la Segarra i l'Urgell. Mentre que el Llobregat portava al Pirineu i recorria gairebé tot el país de nord a sud, el Besòs, a través del Congost, gairebé connectava amb el Ter, i la vall del Mogent conduïa fàcilment cap a la Tordera seguint la depressió prelitoral. Però, a més a més, Barcelona és al bell mig de la costa catalana, al centre de l'andana litoral, sempre més fàcil de recórrer que les serres i altiplans interiors, i comptava amb el port més ben bastit i utilitzat del país, perquè servia la ciutat més gran i l'hinterland de major extensió per on distribuïa les importacions i rebia els béns exportables.

El fet que Barcelona fos la ciutat principal i la seu política i administrativa del territori feia que les principals vies de comunicació fossin també a la ciutat. Les úniques carreteres existents a principi del segle XIX eren la que recorria la costa de València cap a França, per Barcelona, Girona i Figueres, i la carretera de

6. J. OLIVERAS SAMITIER, «La introducció de la filatura de cotó a Catalunya», *Dovella. Revista Cultural de la Catalunya Central* (Manresa), 2 (1981), pàg. 20-24.

Barcelona a Madrid per Igualada i Lleida. La industrialització comportà unes necessitats de transport més grans, i per ampliar els mercats calia poder-hi arribar amb més facilitat que no a través dels camins de bast. És lògic que les necessitats dels industrials i comerciants s'ajuntessin a les dels militars liberals que necessitaven eliminar els reductes carlins del Prepirineu i les serralades interiors.

El pla impulsat per la Junta de Carreteres i aprovat el 1849 volia construir un veritable mercat regional i proporcionar “*a los propietarios, fabricantes y artesanos, en todas direcciones y a cortas distancias, entronques de caminos fáciles y cómodos para el recíproco cambio de frutos agrícolas y productos industriales*”.⁷ La xarxa de carreteres projectada havia de servir per connectar les principals ciutats i poblacions portuàries del país amb les ciutats i viles de l'interior, i aquestes entre elles. La novetat més interessant del pla era que preveia la construcció de tres grans carreteres transversals, a manera de semicercles concèntrics successius sobre el territori català i amb centre a Barcelona.

El primer semicercle havia d'unir Vilanova i la Geltrú, Vilafranca, Molins de Rei, Sabadell, Granollers, Hostalric i Blanes. El semicercle intermedi havia de connectar Tarragona amb Palamós, passant per Montblanc, Tàrrrega, Cervera, Calaf, Manresa, Moià, Vic i Girona (gairebé el nou Eix Transversal). Finalment, el tercer i de més gran recorregut havia d'aprofitar la carretera de Tarragona a Lleida, continuar fins a Balaguer, Artesa de Segre, Oliana, Solsona, Cardona, Berga, Ripoll, Olot, Figueres i finalitzar a Roses. Naturalment el pla de carreteres de meitat del segle XIX quedà en bona part per fer, però a poc a poc les seves propostes avançades serviren per fer nous projectes i fornir plans posteriors.

Els plans de carreteres de l'últim quart de la dinovena centúria completaren la xarxa principal construïda fins aleshores, tenint en compte els habitants i la riquesa imposable de les poblacions

7. P. PASCUAL, «La Diputació i la modernització de la xarxa viària catalana: 1840-1868», dins B DE RIQUER (dir.), *Història de la Diputació de Barcelona*, Barcelona, Diputació de Barcelona, 1987, vol. I, pàg. 160.

per on havia de passar, la possibilitat de donar sortida al mercat a determinats productes agrícoles i forestals i, també, de donar més accessibilitat a les localitats d'estiuieg i balnearis. En el pla provincial de 1878 es planejà la primera carretera que travessaria Collserola –la de Gràcia a Manresa– per Terrassa, Sant Cugat del Vallès i l'Arrabassada.

Si la xarxa de carreteres quedava centrada a Barcelona, passava el mateix amb la xarxa de ferrocarrils, finançada majoritàriament amb capitals catalans i element fonamental de la integració econòmica regional i estatal. A part de la línia Barcelona-Mataró, inaugurada el 1848, la xarxa ferroviària catalana, construïda fonamentalment entre 1854 i 1880, seguia bàsicament la direcció de les carreteres generals, amb algunes modificacions a causa de problemes de traçat o d'interessos econòmics centrats en l'intent d'aconseguir un increment del tràfic de mercaderies o del trànsit de viatgers. El punt central de la xarxa era Barcelona, d'on sortien quatre vies fèrries cap a les direccions següents: a Girona per la costa, a Girona per l'interior, a Tarragona per l'interior i a Lleida. A Tarragona s'inicià un altre ramal que no s'acabà fins el 1879 i connectà Tarragona i Reus amb Lleida.

José Ancelet assenyalava el paper de la xarxa ferroviària centrada a Barcelona en un text del 1856 rescatat per l'historiador Pere Pascual, segons el qual les quatre províncies catalanes necessitaven *“un enlace, un centro común donde converjan todas sus fuerzas, un corazón al cual den y del cual reciban la vida, como lo hacen las arterias en el cuerpo humano. El corazón ha de ser Barcelona, la más poderosa, la mejor situada por su puerto de mar y su gran comercio, por su posición central [...] equidistante de las demás, su cadena de enlace con las otras tres han de ser sus vías férreas”*.⁸

El capital barceloní construeix la xarxa ferroviària, i a través del tren s'intenta obtenir els carbons de Surroca i Ogassa i des-

8. JOSÉ ANCELET, «Fusión de los caminos de hierro de Cataluña», *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 29 (9-XII-1856), pàg. 449-450; citat per P. PASCUAL DOMÈNECH, «Ferrocarrils i industrialització a Catalunya», *Recerques* (Barcelona), 17 (1985), pàg. 50.

prés els de Fígols. Es transporten les bales de cotó cap a les fàbriques de riu i després cap a les colònies industrials, i a Barcelona arriben filats i teixits, però també el blat –per ser, en part, reconvertit en farina a les fàbriques de Sant Martí de Provençals–, la fusta, les patates, el vi i les taronges. Manuel Girona, el president de la societat del ferrocarril de Barcelona a Saragossa, era també el concessionari de la construcció del canal d'Urgell, i emprà capital en la construcció de les carreteres de Lleida a Tarragona i de Tàrrrega a Balaguer; això abans d'esdevenir alcalde de la seva ciutat i d'invertir part dels beneficis obtinguts en la compra d'un tros de cel mitjançant el mecenatge de la construcció de la façana de la catedral.

La connexió de la xarxa ferroviària amb les principals ciutats catalanes va fer que arribessin més fàcilment a Barcelona els productes alimentaris i els materials per a la construcció. La relació entre les zones interiors i les litorals es va incrementar i va fer possible l'exportació d'excedents i la importació de primeres matèries, de tal manera que el focus industrial barceloní es va expandir cap a determinades àrees interiors no gaire allunyades de la capital, com ara els dos Vallès. El ferrocarril contribuï decisivament a especialitzar els mercats agrícoles segons l'aprovisionament de queviures al Pla de Barcelona, on la població no parava d'augmentar. Gonçal de Reparaz explica com la producció de patates i de llet a la Plana de Vic es va anar incrementant a mesura que augmentava la urbanització barcelonina, i com –pel que fa a la segona i més fràgil producció– el transport per ferrocarril va ser desplaçat per la carretera ja al voltant de 1920.⁹

El ferrocarril possibilitava el transport de mercaderies, però també facilitava l'emigració de les àrees rurals a les urbanes i feia variar les àrees d'influència dels mercats locals. L'anàlisi de la xarxa ferroviària permet comprovar també que les facilitats de connexió més grans es produïen a l'àrea industrial de Barcelona, on confluïa el nus central del famós *vuit ferroviari*, que tingué un paper decisiu en la localització de les noves activitats econòmiques.

9. G. DE REPARAZ, *La Plana de Vic*, Barcelona, Editorial Barcino, 1928.

ques, des de final del segle XIX fins a la dècada de 1960, quan la xarxa d'autopistes i el transport per carretera substituïren, en bona part i per a molts productes, el transport per ferrocarril.

L'expansió de la indústria i del transport a l'entorn de Barcelona comportà un increment de la demanda de treball, de població i d'urbanització. L'Eixample d'Ildefons Cerdà, aprovat el 1859, es va anar fent realitat durant l'últim quart del segle XIX, empès per alguns fets excepcionals, com ara l'Exposició Universal del 1888 o bé l'etapa expansionista en els negocis i també en l'especulació coneguda per *la febre d'or*. La població del municipi barceloní es va incrementar automàticament per l'annexió, el 20 d'abril de 1897, dels municipis de Gràcia, les Corts, Sant Andreu de Palomar, Sant Gervasi, Sant Martí de Provençals i Sants. Barcelona obtenia 45,8 km² de territori al voltant del seu antic i molt reduït terme municipal.¹⁰

L'annexió va suposar un increment de la població en uns 230.000 nous habitants, i l'any 1900 es va arribar a més de mig milió d'habitants: 533.000. Aquell mateix any la cinquena població catalana ja era Sabadell, que depassava els 23.000 habitants, i Mataró i Badalona gairebé arribaven als 20.000. Entre 1857 i 1900, a l'àrea industrial de Barcelona (el Barcelonès, més les comarques dels dos Vallès, el Baix Llobregat i el Maresme), tots els municipis de més de 2.000 habitants havien guanyat població, mentre que els petits municipis situats dalt de les serralades en perdien com a conseqüència de l'emigració cap a les poblacions fabrils de les valls i especialment cap al Pla de Barcelona.

Si l'any 1787 Barcelona era sis vegades més gran que la segona ciutat (Reus), el 1860 ja ho era nou vegades i l'any 1900 vint vegades. Trenta anys més tard (1930), la segona ciutat era Sabadell; Barcelona era vint-i-dues vegades més gran que Sabadell, i Reus era la vuitena ciutat en població, després de les dues esmentades i de Badalona, Terrassa, Lleida, l'Hospitalet de Llobregat i Manresa. Totes, excepte dues, dins la regió metropolita-

10. F. NADAL, «Burgueses contra el municipalismo. La configuración de la gran Barcelona y las anexiones de municipios (1874-1904)», *Geo Crítica*, 59-60 (1985).

na. De 1900 a 1930 Barcelona passà de 533.000 habitants a 1.005.565, inclosos els dels antics municipis d'Horta i de Sarrià, annexionats els anys 1904 i 1921, respectivament. A començament del segle XX la població del Barcelonès era ja el 29% de la població catalana, i les cinc comarques de la regió I de la Generalitat republicana concentraven el 41% de la població de Catalunya. Amb raó es començava a parlar de la macrocefàlia de Barcelona.

El mateix Pau Vila ho fa quan exposa que l'augment de població de Barcelona ha esdevingut prodigiós, *“que en setanta anys quadruplica la xifra ja crescuda de la seva població, fins a esdevenir desmesurada, puix que passa de 234 mil habitants a més d'un milió. En aquest ritme accelerat de creixença l'acompanyen Sabadell i Terrassa, en el seu rerapaís pròxim; Badalona, Sant Boi, etc., en el seu pla, i l'Hospitalet, Santa Coloma i Sant Adrià, als seus afores; en aquestes darreres poblacions, la puja ha estat vertiginosa. [...] Barcelona generosa, és el refugi dels desesperançats de fora; però la seva actitud acollidora produeix un macrocefalisme demogràfic perillós per a Catalunya”*.¹¹ Vila n'atribueix el ràpid creixement a l'Exposició Universal del 1888, a la crisi de la fil·loxera i al marasme provocat per la pèrdua de les penúltimes colònies, però també cal tenir en compte el creixement dels anys de la Gran Guerra Europea, l'electrificació de l'enllumenat i de la indústria, i l'etapa de grans obres públiques centrada en la urbanització de Montjuïc i dels encontorns de la plaça d'Espanya per a l'Exposició Internacional del 1929, en la iniciació de la Zona Franca i en la construcció dels ferrocarrils subterranis (el Metropolità o Transversal, fundat l'any 1920, i el Gran Metropolità, el 1921).

La concentració de les activitats industrials al Barcelonès i a les comarques més immediates continuà durant aquests anys, però a més a més eren les indústries més innovadores les que s'hi instal·laven, com per exemple la química i l'automobilística. Una

11. P. VILA, *Resum de geografia de Catalunya*, Barcelona, Editorial Barcino, 1928-1935, vol. IX, pàg. 51-52.

quarta part dels telers mecànics i una sisena dels fusos eren a Barcelona i als afores. La nova fàbrica de seda viscosa s'instal·là al Prat de Llobregat, on també es construiria l'aeroport de Barcelona. La química se centralitzà entre l'Hospitalet i Montgat, amb l'important centre de la Cros de Badalona. I al Pla de Barcelona s'hi instal·laren les principals empreses metal·lúrgiques, les de les arts gràfiques, les noves indústries alimentàries, etc., sense oblidar la construcció.

L'aglomeració barcelonina buscà aviat una connexió cap a l'altra banda de Collserola, per relligar els interessos dels agents econòmics de Sabadell i Terrassa amb els de Barcelona. El canadenc Frank Stark Pearson va promoure la línia de ferrocarril que per sota Vallvidrera porta cap als boscos de les Planes i a Sabadell. Aquesta línia d'ample internacional arribà el 1919 a Terrassa i tres anys més tard a Sabadell. Incorporava un nou tipus de vagons, més còmodes que els dels ferrocarrils del nord i que inicialment utilitzaren la burgesia i els colls blancs de banda i banda de la serralada. El projecte de Pearson, exposat a la revista *Barcelona Atracció* (núm. 205, juliol de 1928), era establir la ciutat comercial al Pla de Barcelona i facilitar el trasllat de les fàbriques al Vallès, on darrere del Tibidabo s'assentarien les electrificades ciutats obreres i industrials, mentre que als vessants de Collserola i mirant a la mar, hi haurien els barris residencials. *“Per realitzar aquest pla era necessari suprimir el Tibidabo a efectes d'establir l'enllaç ràpid entre Barcelona i el pla del Vallès, obrint una porta àmplia, un ràpid mitjà de transport entre ambdós centres industrial i comercial”*.

Una altra nova línia fèrria és la dels Ferrocarrils Catalans, que, des de Barcelona i seguint el Llobregat, arribà el 1922 a Monistrol de Montserrat; dos anys més tard, a Manresa, on connectava amb la línia de Manresa a Guardiola de Berga, i el 1926, a la plaça d'Espanya des de l'estació de Magòria. Aquest ferrocarril es convertí immediatament en el mitjà més ràpid per anar des de les principals poblacions del Baix Llobregat fins a la capital.

El vuit ferroviari s'amplià amb aquestes noves ramificacions i l'automòbil permeté estalviar temps de trajecte i recórrer distàn-

cies més llargues amb el mateix temps que emprant qualsevol altre mitjà. La xarxa moderna de carreteres, empedrades o enquitranades, avançà a redós de Barcelona, i cap al 1928 a la ciutat hi havia uns 14.500 vehicles, entre cotxes i camions, i uns 21.000 a la província de Barcelona. El trànsit al Maresme, al Baix Llobregat i als dos Vallès augmentà considerablement, i altre cop Pau Vila es féu ressò de l'augment de la mobilitat entre Barcelona i la seva àrea d'influència a través de ferrocarrils, carreteres i tramvies que connectaven el Pla de Barcelona. La carretera de la costa es va desdoblar i la línia ferroviària del litoral del Maresme era molt més concorreguda que la de Granollers, *“perquè hi ha una sèrie de trens-tramvies amb caps de trajecte a Badalona, Montgat, Masnou, Mataró, Arenys i Blanes, que mantenen una circulació de passatgers gairebé no interrompuda, la qual acaba de donar a aquest tros de costa la semblança d'un carrer de Barcelona”*.¹²

El pla urbanístic de Lleó Jaussely, fet al començament del segle XX i relançat a partir del 1911, va permetre la connexió de l'entramat urbà de Cerdà amb els dels antics municipis agregats a Barcelona i aportà nombroses idees noves, alguna de les quals no s'ha aconseguit dur a terme fins a l'última dècada del segle XX, com ara la recuperació de la façana litoral. Amb tot, durant els anys trenta les propostes de Le Corbusier i el GATCPAC (Grup d'Artistes i Tècnics Catalans per al Progrés de l'Arquitectura Contemporània) van projectar estendre Barcelona des de Castelldefels fins a Badalona per mitjà del gran eix de la Gran Via-Aragó que es defineix com l'espina dorsal de la nova ciutat lineal.¹³

La confirmació de l'espai metropolità

L'àrea metropolitana i la mateixa regió ja estaven formades els anys trenta, quan a la regió I hi vivia gairebé un milió i mig de

12. VILA, *Resum de geografia...*, vol. II, pàg. 75.

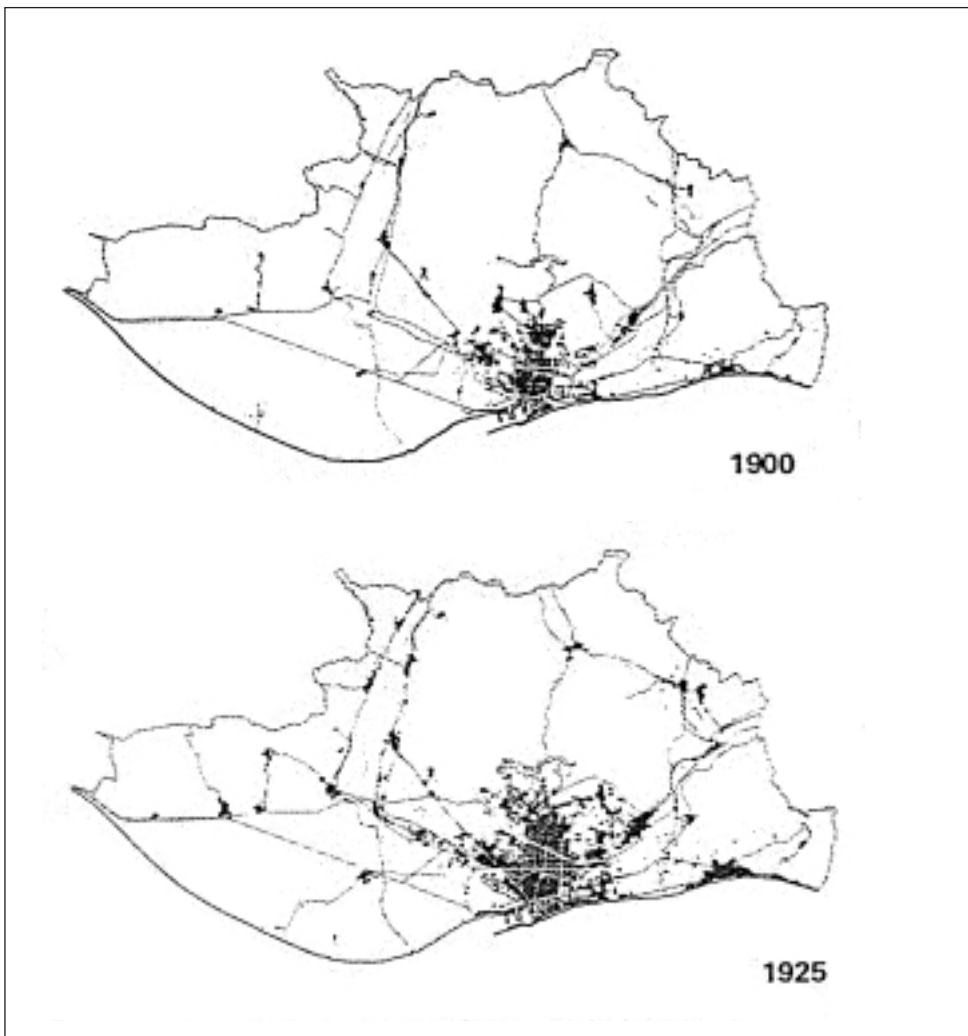
13. M. GALERA, F. ROCA i S. TARRAGÓ, *Atlas de Barcelona (siglos XVI-XX)*, Barcelona, Publicaciones del Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares, 1972.

persones. Si analitzem els serveis dels autobusos de línia l'any 1934, a partir del treball d'Enric Lluç i col·laboradors, queda clar que hi havia una gran intensitat de serveis (més de 16 diaris) entre Barcelona i Molins de Rei, Martorell, Gavà, Mollet del Vallès i Montgat; i que l'àrea de trànsit de Barcelona, amb 1.707 serveis diaris, s'estenia pràcticament per tota la regió. Un any abans els innovadors arquitectes del GATCPAC havien presentat a Atenes un mapa en el qual es remarcaven els desplaçaments diaris a Barcelona en uns radis de cinc en cinc quilòmetres fins a arribar a 30. De Sant Cugat a Barcelona (10 km), els desplaçaments diaris eren uns 650; uns 1.500 des de Sabadell (gairebé a 20 km); un xic més de 1.000 des de Terrassa; i uns 500 des de Mataró (a 25 km). Una part d'aquests desplaçaments ja eren de treballadors, que, gràcies als tramvies de rodalia, diàriament es traslladaven a Barcelona. Encara que en aquella època ningú en parlés, l'àrea metropolitana real ja havia nascut: la concentració humana es produïa en els nuclis industrials de les terres baixes, tal com explicava el geògraf Pau Vila. *“Aquest fenomen té la seva màxima manifestació en les terres compreses dins l'anomenat vuit ferroviari, format per les línies de la Costa i de l'Interior de Sant Vicenç de Calders a l'Entroncament (Empalme), amb l'additament de les línies del Vallès occidental fins a Terrassa. Aquesta porció de territori que representa una catorzena part de Catalunya, aplega un milió sis-cents mil habitants dels 2.919.000 que té el nostre país en total”*. Barcelona, amb més de la tercera part de la població, es convertia en *“el traç essencial de la fesomia catalana, és la concreció humana de la realitat geopolítica de Catalunya”*.¹⁴

Davant aquest creixement desenfrenat, un assenyat predicador de l'ordre territorial, Nicolau M. Rubió i Tudurí, fa la següent consideració: *“L'espectacle de confusió que veiem entre Barcelona i Badalona dona una mostra del que és un país on les forces de la indústria, l'habitació i el tràfec estan deixades anar, sense control, contra l'agricultura i el paisatge. Paisatge, agricultura, tràfec,*

14. P. VILA, *La fesomia geogràfica de Catalunya*, Barcelona, Comissariat de Propaganda de la Generalitat de Catalunya, 1937, pàg. 38 i 42.

Figura 1. Ocupació del territori de l'àrea metropolitana de Barcelona



Font: Servei d'Estudis Territorials de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (1995).



habitació i indústria pateixen el conflicte desordenat en què es troben. Aquest mateix espectacle tèrbol ha d'escampar-se envers Terrassa, envers Sabadell, i, més tard, més lluny, empastifant-ho tot, si no ve un remei abans que el remei sigui inútil de tan tardà".¹⁵ El remei havia de ser el Pla regional. Barcelona necessita més espai per créixer: "*La seva organització local ha de convertir-se en urbanització regional. És a dir, que l'estructuració urbana que s'ha de projectar per la Barcelona futura ha d'estendre's damunt una vasta regió, considerablement més gran que el territori del terme municipal dins del qual ara s'ofega Barcelona*".¹⁶ Per fer la Barcelona més gran calia una Catalunya ciutat supervisada per una urbanització regional. La regió de Barcelona, objecte d'un estudi detallat dins el *Regional Planning*, "*comprèn des del Besòs fins a les Costes de Garraf, i des de la mar fins al pas de Martorell*".¹⁷

Per resoldre els problemes de circulació d'aquesta gran Barcelona, Rubió preveia un eix circulatori darrere Collserola (el que anys a venir seria el tercer cinturó) per Cerdanyola, Sant Cugat, el Papiol i Martorell que hauria de formar part del cos o estructura urbanística de Barcelona; les valls del Llobregat i del Besòs conduïrien el trànsit de penetració i expansió. Rubió remarcava la importància que ha de tenir per a la circulació la vall del primer riu, cosa que obligaria a fer reserves de terrenys per a les vies de molt trànsit. Els terrenys diluvials moderns de la vall haurien d'estar reservats per a l'agricultura i caldria preservar els paisatges de les platges litorals per al lleure dels barcelonins, així com els boscos del Tibidabo. L'habitació estaria reservada als terrenys en pendent lleuger, que fan el trànsit de les planes

15. N.M. RUBIÓ I TUDURÍ, «La qüestió fonamental de l'urbanisme: el país-ciutat», *Revista de Catalunya*, IV, 20 /1926), pàg. 131-135; reproduït dins *Nicolau M. Rubió i Tudurí i el planejament regional*, Barcelona, Alta Fulla, 1995, citació a pàg. 67.

16. N.M. RUBIÓ I TUDURÍ, «La futura política urbanista de Barcelona. Urbanització regional», *Mirador*, II, 59 (1930), pàg. 3; reproduït dins *Nicolau M. Rubió i Tudurí i el planejament...*, citació a pàg. 102.

17. N.M. RUBIÓ I TUDURÍ, *El pla de distribució en zones del territori català (Regional Planning)*, Barcelona, Generalitat de Catalunya, 1932; reproduït dins *Nicolau M. Rubió i Tudurí i el planejament...*, citació a pàg. 127.

agrícoles als boscos abruptes. Proposava igualment àrees industrials que anaven més enllà dels límits municipals de Barcelona i una zona d'aviació, hipòdrom i camps d'esports a l'àrea del Prat de Llobregat.

Rubió limitava la creixença de Barcelona a la Barcelona estricta, però li conferia extensions territorials vitals per a la seva supervivència més enllà dels seus límits, entre els dos rius i a l'altra banda de les muntanyes. Proposava un sistema de zonificació que implica una limitació que creu avantatjosa “*en urbanisme, en sociologia i en catalanisme*”, perquè –segons ell– ordenar la terra catalana és treballar pel benestar del poble català.¹⁸ El pla regional del 1932, en mans de la Generalitat republicana, va servir de ben poc per a l'aglomeració barcelonina, però s'estaven posant els fonaments d'un ampli debat que encara perdura.

Tres anys més tard Victorià Muñoz Oms encara projectava en el pla de camins de la Generalitat de Catalunya unes autovies o vies metropolitanes que servissin d'accés ràpid a les grans ciutats: proposava la de Barcelona a Manresa per Sabadell i Terrassa; la de Barcelona al Masnou; la de Barcelona a Castelldefels i, fora d'aquest àmbit, la de Tarragona a Reus. Totes aquestes vies, força anys després i amb Muñoz Oms encara viu, es van fer realitat i van servir fonamentalment per estructurar la regió metropolitana de Barcelona.

Passada la Guerra Civil, amb la boca tapada, s'emprengué la reconstrucció, i altre cop es produí un creixement migratori i urbanístic desenfrenat dins la més pura autarquia. L'any 1950 les comarques del Barcelonès, el Baix Llobregat, el Maresme, els Vallès i el Garraf tenien 1,9 milions d'habitants i deu anys més tard, 2,5. L'increment havia estat de 599.162 habitants, o sigui, d'un 31,2%, i la ciutat de Barcelona havia crescut en 277.684 habitants, que era el 40,5% del creixement de tot Catalunya. El demògraf Josep Iglésies feia notar que el 1960 “*Barcelona sola*

18. N.M. RUBIÓ I TUDURÍ, *El pla de distribució...*; reproduït dins Nicolau M. Rubió i Tudurí i *el planejament...*, citació a pàg. 131.

estatjava en el seu clos la totalitat dels habitants que tenia Catalunya cent anys endarrera” i la segona ciutat era l’Hospitalet de Llobregat, amb 122.813 habitants, seguida de Sabadell, amb 105.000, i Badalona, que depassava els 90.000. El continu urbà del Pla de Barcelona i la seva extensió a l’altra banda del Besòs era innegable.¹⁹

Per comarques i en termes relatius el creixement era fort al Baix Llobregat i al Vallès Occidental (superior al 50%), però les altres comarques de la regió metropolitana de Barcelona aconseguiren percentatges superiors al 20%. En aquesta etapa de fortes migracions procedents del sud de la península i de formació de noves barriades d’autoconstrucció, van créixer totes les poblacions amb assentaments industrials i especialment les de les planes i valls dels rius, però els pobles rurals i de muntanya de la regió metropolitana continuaren perdent població, com per exemple Collbató, Bigues, Campins, Cànoves, Rellinars, Vacarisses, etc. Iglésies observa que *“no hi fa res que alguns dels termes municipals d’aquestes localitats mostrin edificis nous i urbanitzacions pintoresques de les que ara es prodiguen”* (els xalets de la família Ulises del TBO). *“L’edificació hi pot augmentar i, a la temporada d’estiu i potser els dies festius, hi poden acudir els propietaris de les edificacions que durant la resta de la setmana o de l’any apareixen buides. Però els censos demostren que les xifres de la població estable hi són en baixa”*.²⁰ Un nou fenomen comença ara a estendre’s per la regió metropolitana: les urbanitzacions de segona residència per a les anomenades classes mitjanes que s’enfilaven pels vessants de les serralades litorals i que començaven a engrandir les poblacions costaneres.

Però el fenomen més important és la segona gran onada immigratòria que experimentaven les àrees industrials catalanes. Durant els anys cinquanta la província de Barcelona va rebre prop de 450.000 immigrants, la major part dels quals es van ins-

19. J. IGLÉSIES, *La població de Catalunya en la dècada 1950-1960*, Barcelona, Rafael Dalmau, 1966, pàg. 32.

20. IGLÉSIES, *La població...*, pàg. 35.

tal·lar a la regió metropolitana. La ciutat de Barcelona i les poblacions del seu Pla ja havien experimentat l'arribada de grans contingents d'immigrants durant els anys vint i trenta, però durant els anys cinquanta van arribar anualment, només a la capital, unes 25.000 persones, i l'any 1962 gairebé en van arribar 36.000. La migració murciana, valenciana, aragonesa i gallega dels anys vint i trenta reprenia amb més força, amb un bon gruix d'immigrants andalusos, seguits pels castellans, aragonesos, gallecs i d'altres regions de l'estat, al mateix temps que continuava la immigració interior catalana de les àrees rurals a les ciutats industrials.

Aquests arribats de nou s'instal·laren als barris antics i més degradats de les poblacions, però especialment als suburbis, en barraques o cases d'autoconstrucció i materials fràgils, com corresponia a la classe social que les habitava. Els antics barris d'immigració del Port, Can Tunis, la Torrassa, Collblanc, la Trinitat, etc., foren depassats pels nous poblats que s'escampaven per tota la regió: Ca n'Oriac, Can Puiggener, Singuerlín, Sistrells, Llefia, les Arenes, Ca n'Anglada, Marianao, etc.²¹

La manca d'infraestructures i equipaments d'aquestes barriades, la precarietat de les construccions i les necessitats de nous habitatges per a les famílies rellogades i mal allotjades, van fer que el nacionalcatolicisme reprengués les construccions de cases barates dels temps de la dictadura de Primo de Rivera (ara pisos, ja siguin de patronats o bé de l'Obra Sindical del Hogar) i es preocupés de l'urbanisme com una disciplina espacial necessària per pal·liar problemes que, en cas de no resoldre'ls, podrien provocar greus desordres socials.

A Barcelona el Patronato Municipal de la Vivienda construï, entre 1950 i 1954, 2.380 habitatges en vuit promocions, i entre 1955 i 1959, 1.415 habitatges en onze promocions. El Govern Civil va construir els pisos de Verdum, i l'Arquebisbat prengué la iniciativa de les Viviendas del Congreso. Les necessitats eren tan grans que el Ministerio de la Vivienda va promoure, d'acord amb

21. F. CANDEL, *Els altres catalans*, Barcelona, Edicions 62, 1964.

els *planes de desarrollo*, els polígons residencials, molts dels quals depassaven el miler d'habitatges, com ara els de Gornal i Pedrosa a l'Hospitalet, amb uns 14.000 pisos; Ciutat Badia –ara Badia del Vallès–, amb prop de 10.000; Espronceda i la Granja, a Sabadell, amb més de 5.000; i els de Sant Joan Despí, Espartero a Mataró, Vallparadís a Terrassa, etc.

Per intentar regular el creixement desordenat de les ciutats de la regió industrial de Barcelona es creà, ja el 1947, la Comisión de Ordenación Provincial que havia de preparar i formular el *Plan de ordenación de la provincia*, que permetia a la capital i municipis propers confeccionar un pla d'ordenació urbana. Aquest pla va néixer el 1953 amb el nom de *Plan de ordenación de Barcelona y su zona de influencia*, més conegut com a *Pla comarcal del 53*, i englobava la capital i vint-i-sis municipis més, incloent-hi l'aleshores considerat antic territori del municipi barceloní, de Montgat a Castelldefels, amb tot l'antic delta del Llobregat, a més dels municipis del vessant nord de Collserola, des de Molins de Rei i el Papiol fins a Cerdanyola i Ripollet.

El pla intenta relligar tres qüestions. La primera, encaminar, canalitzar i moderar el creixement dels nuclis urbans, especialment el de Barcelona, i potenciar el creixement de la comarca a través de les zones industrials i residencials. La segona, consolidar el paper direccional de Barcelona dins la comarca i la regió, a través d'una millora de les comunicacions (cinturons de ronda, ampliació del port i de l'aeroport i millora dels enllaços dels nuclis de la comarca a la xarxa de carreteres d'accés a Barcelona). I la tercera, la consideració dels espais verds com a espais funcionals lligats a la dinàmica i distribució del poblament (entre aquests espais es feia la reserva de Collserola com a parc comarcal, una idea que ja havia avançat anys abans Rubió i Tudurí). El pla era a cinquanta anys vista i feia unes previsions demogràfiques tan expansionistes que per a l'any 2000 preveia per a Barcelona una població de 3,2 milions d'habitants, ben lluny del milió i mig actuals, mentre que poblacions com ara Badalona, Santa Coloma i Cornellà el 1970 ja depassaven els habitants previstos per al final del mil·lenni.

L'equip dirigit per l'arquitecte Josep Soteras volia per a la comarca un creixement descentralitzat, en què es conservés el caràcter peculiar de cada nucli urbà i es fomentessin els centres comercials i de vida urbana de cada població, amb la subordinació adequada entre cada nucli i el centre comercial i representatiu de la ciutat. La descentralització podia ser factible gràcies als mitjans de transport i a la configuració dels tres cinturons de ronda que serien més endavant incorporats al pla de la xarxa arterial de Barcelona i finalment construïts. Un altre element essencial del pla era l'ampliació del port i de l'aeroport.²²

Lluís Casassas va escriure que el pla es feia perquè “*convenia evitar que Barcelona es convertís en una turbamulta informe de caserius, àrees industrials i de línies de comunicació barrejades i confuses. A fi i efecte d'evitar el gegantisme barceloní –evitar el gegantisme jurídic només– es va pensar que el més convenient era mantenir la independència dels municipis de la comarca, fent que cadascun d'ells conservés la seva personalitat*”.²³

El pla es feia sense una autoritat que vetllés per la seva realització i deixant que els plans parcials promoguts des de cada municipi desenvolupessin les zonificacions funcionals previstes. Aquests plans parcials van ser els que van ‘ordenar’ realment la urbanització barcelonina i es van convertir en elements d'especulació a còpia d'anar requalificant el sòl i modificant les normatives d'edificació.

Es va intentar que el que quedava fora del pla comarcal del 53 pogués ser ordenat pel pla provincial de 1959, promogut pel Ministerio de la Vivienda. Aquest document intentava potenciar el creixement econòmic i demogràfic de la resta de la província i esponjar-lo cap als nuclis capitals de comarca i les seves poblacions secundàries. La redistribució de la població i l'activitat era, fins i tot, argumentada des del punt de vista del Pentàgon i sota l'amenaça de la guerra atòmica perquè semblava “*que la aglo-*

22. J. SOTERAS, «El plan comarcal de 1953», *Ciudad y Territorio* (Madrid), 2 (1977), pàg. 87-89.

23. L. CASASSAS, *Barcelona i l'espai català*, Barcelona, Curial, 1977, pàg. 228.

*meración urbana mínima que requiera el empleo de las bombas atómicas o de hidrógeno es del orden de 50.000 habitantes. Resulta, por consiguiente, que fomentar el crecimiento de grandes metrópolis como Barcelona e incluso ciudades ya muy desarrolladas como Tarrasa y Sabadell por ejemplo, que constituyen objetivos de indiscutible interés en caso de guerra, es francamente suicida y contrario a la seguridad nacional”.*²⁴

La diagnosi conté elements realment interessants, però les previsions basades en l'intent de reforçar el paper de les comarques centrals i els eixos fabrils no s'han complert ni de bon tros. El pla preveia, per exemple, per a la comarca del Bages una població de 257.604 habitants l'any 2000, quan actualment en té 152.177, mentre que les previsions per al Baix Llobregat eren de 92.118 habitants i ara n'hi ha més de 610.000; els 430.500 previstos del Vallès Occidental són ara 649.600, i els 192.000 de l'Oriental són ara 262.500. La diferència entre el projecte i la realitat va venir determinada per la concentració industrial del Pla de Barcelona, que projectava el seu creixement a les poblacions i comarques més immediates i no cap a les allunyades. Independentment que la crisi de les indústries tradicionals i de la mineria del carbó afectés els eixos fluvials fabrils, Barcelona i les poblacions de l'àrea metropolitana van conèixer una important diversificació industrial i un fort creixement dels sectors metal·lúrgic i elèctric.

Del pla provincial de 1959, en destaquem també algunes novetats: *a)* la introducció de les autopistes en les comunicacions, autopistes previstes a partir de Barcelona i en direcció a Mataró, Granollers, Terrassa per sota del Tibidabo, Martorell i Castelldefels, que al cap dels anys són realitat i han contribuït decisivament a expandir l'àrea metropolitana de Barcelona; *b)* la portada d'aigua del Ter a Barcelona, que podia evitar un fre al creixement urbà per manca d'aigua; *c)* la protecció de paisatges sota la fórmula de parcs naturals que cinquanta anys més tard

24. MINISTERIO DE LA VIVIENDA, *Plan general de ordenación de la provincia de Barcelona*. Barcelona, Casa Provincial de Caridad i Seix y Barral, 1959, vol. 1 (*Memòria*), pàg. 129.

són un fet i serveixen d'àrees de lleure per a la població metropolitana; *d*) l'afirmació que la delimitació municipal no correspon en molts casos a una realitat viva, ni a les conveniències administratives ni a les necessitats del desenvolupament urbà dels nuclis habitats; *e*) i, entre altres, la conveniència i en alguns casos la necessitat d'imposar la mancomunitat de serveis entre dos o més ajuntaments.

Com s'amplia i es redueix una àrea metropolitana

Al llarg de la dècada dels seixanta el creixement migratori continuà, encara que més atenuat que durant els anys anteriors, però a aquest increment cal sumar-hi una alta natalitat com a conseqüència fonamentalment dels fills dels immigrants. En deu anys la població de la regió metropolitana de Barcelona s'incrementà en més d'un milió de persones (de 2,5 milions a 3,6). El 1970 la capital va arribar a tenir 1.745.000 habitants; en deu anys havia crescut un 12%, que, si en termes relatius era inferior a la mitjana de creixement del país (un 30,4%), en termes absoluts representaven 187.000 habitants de més. Els creixements relatius més importants de població de les comarques de la regió metropolitana s'obtenien al Baix Llobregat, que en deu anys doblava la població, seguit del Vallès Oriental, que augmentava un 75%, per davant de l'Occidental que ho feia en un 67%, i després seguit pel Maresme, amb el 52%. El Garraf i l'Alt Penedès tenien encara uns creixements inferiors, entorn del 35 i el 20% respectivament, però que no són gens menyspreables dins el conjunt de les comarques catalanes.

Aquesta dècada estigué marcada per: *a*) la inauguració de les primeres autopistes, que justament són les de Montgat a Mataró i la de Barcelona a la Jonquera, iniciades el 1966, i seguides de la construcció de la de Barcelona a Tarragona i la de Barcelona a Terrassa, incloses en el Pla de xarxes arterials, les quals reforçaren la mobilitat metropolitana, primer en direcció al Vallès Oriental i el Maresme i després cap al Baix Llobregat i el

Vallès Occidental; *b*) la creació de la Universitat Autònoma de Barcelona, situada a l'esquena de Collserola i al terme municipal de Cerdanyola; i *c*) tots els treballs encaminats a efectuar una renovada ordenació del territori de la regió metropolitana que depasessin el marc, considerat massa reduït, de l'àrea metropolitana.

És en aquesta dècada quan prengueren força el que l'urbanista Joan Busquets anomena "*les ciutats recents*", ciutats que estan situades gairebé totes a l'àrea i a la regió metropolitana i que presenten un creixement fort entre 1950 i 1960 i molt fort els deu anys següents. Són els casos de l'Hospitalet de Llobregat, Santa Coloma de Gramenet, Cornellà, Sant Boi de Llobregat, el Prat de Llobregat, Esplugues, Rubí, Mollet, Cerdanyola, Ripollet, Sant Joan Despí, Sant Vicenç dels Horts, Canovelles, Montornès i la Llagosta.²⁵

La confecció de l'anomenat pla director de l'Àrea Metropolitana de Barcelona té els seus orígens en la revisió preceptiva del pla comarcal de 1953, que estava depassat per la força del creixement demogràfic i urbà i per les enormes pressions especulatives que el desfiguraven constantment. El marc del 53 estava obsolet per l'aparició d'una nova realitat, facilitada per les millores en el transport a la regió de Barcelona i per l'augment del nombre de famílies que disposaven d'un mitjà de transport individual que els permetia desplaçar-se per motius laborals, encara que el vehicle fos un Sis-cents o un Dos Cavalls.

L'anàlisi de les àrees de trànsit dels serveis d'autobusos de línia, feta l'any 1964, mostra com l'àrea de Barcelona havia crescut per tot el Maresme i el Baix Llobregat en relació amb els anys trenta: des de Mataró hi havia uns 187 serveis diaris a la capital, i uns 217 des de Martorell. Els serveis de rodalia de RENFE i dels Ferrocarrils de Catalunya i de Sarrià van créixer intensament, i els primers i últims trens s'omplien no només de colls blancs, sinó també d'obriers de la indústria i, especialment, de la cons-

25. J. BUSQUETS, «¿Macrocefalia barcelonesa o ciudades catalanas?», *Ciudad y Territorio* (Madrid), 2 (1977), pàg. 46-52.

trucció. El nombre d'estudiants que es desplaçaven amb aquests mitjans a les dues universitats catalanes també augmentà considerablement.²⁶

Els equips tècnics del pla treballaven intensament davant una nova realitat espacial en la qual les interrelacions s'accentuaven, i van acordar analitzar i fer propostes per a un territori que equidista aproximadament, i des dels llocs més llunyans, uns 50 km de la plaça de Catalunya. El nou territori metropolità comprendria les comarques següents: els dos Vallès, el Baix Llobregat, el Maresme, l'Alt Penedès i el Garraf. Aquest territori, segons l'aplicació del planejament, se subdividiria en una comarca de Barcelona formada pels 27 municipis del 53, una àrea anomenada àrea d'acció immediata, que inclouria 101 municipis, i una àrea d'acció diferida, formada per 34 municipis de les comarques del Penedès i Garraf més les poblacions de Castellcir, Granera i Collbató.

El punt de partida dels tècnics era que el pla comarcal del 53 estava superat en el context físic i era inoperant en el normatiu, amb el consegüent desajustament entre la realitat econòmica i l'organització de l'estructura territorial sobre la qual s'assentava. Es constatava també que l'estructura administrativa no era viable per portar a bon terme una política d'ordenació territorial efectiva, i davant l'impressionant dèficit en infraestructures i serveis urbans es reclamava la prioritat de la planificació a curt i a mitjà termini sobre un llarg termini que resultava abstracte pels greus problemes de l'àrea.

Pel que fa a l'anàlisi territorial, els tècnics conclouïen que el creixement de Barcelona s'adaptava al model teòric de ciutat territori:

a) En posició central, capital i poblacions de la ciutat aglomerada (Barcelona, Sant Adrià, Badalona, l'Hospitalet de Llobregat).

b) En posició perifèrica, contigua de vegades (d'una banda, Esplugues, Cornellà, Sant Just Desvern, Sant Joan Despí, Sant

26. E. LLUCH *et al.*, *Evolució de les àrees de trànsit dels autobusos de línia a Catalunya, 1934-1964*, Barcelona, Banca Catalana, Servei d'Estudis, 1970.

Feliu de Llobregat; de l'altra, Montcada, Cerdanyola, Ripollet) i altres vegades no (Sabadell, Terrassa, Sant Quirze de Terrassa, Santa Maria de Barberà), hi ha els anomenats paquets urbans, amb urbanitzacions incipients amb tendència, a la vegada, a agregar-se.

c) Com a farciment del territori que resta hi ha el poblament dispers, generalment de petita entitat, a excepció dels extrems del territori elegit, on poden arribar a formar-se nuclis de relativa importància (Sitges, Caldes de Montbui, Sant Celoni, Calella).

Aquesta ciutat territori tenia com a elements característics, segons la memòria del pla director:

a) La multiplicitat i reciprocitat de les relacions entre els diferents punts, així com la seva intensitat i variabilitat.

b) La tendència nebulosa en el poblament.

c) El principi d'indiferència de la localització respecte al territori.

d) La nova importància que assumeixen els problemes de l'organització espacial en l'àmbit més general de la problemàtica econòmica.

L'objectiu dels planificadors era polaritzar el territori amb la finalitat de fomentar l'anivellament social, econòmic i urbanístic, que havia d'assegurar la llibertat d'opinions, la indiferència en la localització i la recerca d'estàndards òptims d'utilització del sòl. Hi havia pols que s'havien de desenvolupar i altres que s'havien d'estabilitzar, però el pla s'enquadrava en una òptica a llarg termini i pocs compromisos reals a curt i a mitjà termini.

D'altra banda, el pla acabat el 1966 no s'aprovà fins el 1968. El pla que l'havia de desenvolupar va tardar a iniciar-se, a causa de les crisis dels equips tècnics amb rerefons polític, i així s'entrava ja a principi dels setanta amb una indefinició total, fins que el 24 d'agost de 1974 es va crear l'Entitat Municipal Metropolitana de Barcelona (EMMB), circumscrita a l'àmbit dels 27 municipis del pla comarcal de 1953 i que engegà la revisió del pla aprovat feia vint anys. El resultat fou la reducció de l'àrea metropolitana real a una àrea oficial fortament urbanitzada i amb nombrosos problemes d'infraestructures i equipaments. El govern reduí l'àrea

real per les pressions rebudes des de l'altra banda de Collserola, de la Diputació Provincial, dels grups de l'especulació urbana, de les pors i cauteles del mateix règim de la dictadura agònica, etc. El nou ens estava presidit pel governador civil i tenia com a sots-president el director general d'urbanisme, i, com a vocals, els delegats provincials dels ministeris civils.

El pla general metropolità (PGM), aprovat el 1976, és un pla de contenció de l'especulació, de millora de les infraestructures i equipaments i de relligament de tots els pedaços territorials descosits i mal embastats. És el pla que les associacions veïnals i els tècnics més oberts i dinàmics veien necessari per posar remei als desastres urbanístics i als atemptats contra el territori; el pla que, amb retocs i afegits, ha fet possible en definitiva la Barcelona del 92.

L'anàlisi de Lluís Casassas posa ben clarament de manifest la reducció de l'àrea metropolitana en escriure que: *“Sembla evident que l'objecte del decret-llei és tractar d'impedir la formació d'una unitat administrativa que, per la seva dimensió i el seu potencial, pogués servir de plataforma a expressions de signe català massa definides”*.²⁷ De fet, el que realment preocupava no eren només les possibles expressions de signe 'català', sinó una nova visió del planejament territorial, emparada en ideologies socialment avançades, que posava a dieta la gana especulativa que durant tants anys havia devastat el país, i molt especialment l'àrea de Barcelona.

És ben cert que –com continuava argumentant Casassas– l'àrea metropolitana era un nucli netament definit d'una unitat econòmica més àmplia que és Catalunya: *“Barcelona i la seva rodalia comprenien prop del 90 per cent de la població catalana i prop del 81 per cent de la renda regional. Sembla evident que els cercles dirigents no permetran la creació d'un organisme director d'una àrea capaç d'anar-se convertint en un centre de poder que no emanaria directament del centre neuràlgic del sistema polític. Per això al moment en què les classes dirigents catalanes demanaven un*

27. L. CASASSAS, *Barcelona i l'espai català...*, pàg. 242.

organisme administratiu que fos capaç no solament de coordinar tots els serveis comuns dels municipis afectats, sinó també de coordinar totes les actuacions i d'integrar-les en un pla general amb força executiva per a tota la zona en qüestió, el decret llei del mes d'agost torna enrera i estableix un sistema de control i de vigilància, bases segures del manteniment d'una política centralitzadora".²⁸

Per Lluís Casassas, la realitat exigia un àmbit territorial superior al del pla comarcal de 1953, dotada d'una funció coordinadora de les actuacions dels diversos àmbits de l'administració i amb recursos financers suficients. Gairebé aquest mateix discurs, amb lleugeres variacions, podia haver estat repetit després del 4 d'abril de 1987.

L'expansió de l'àrea metropolitana real

A partir dels anys setanta el creixement de població de la regió metropolitana ha disminuït en relació amb períodes anteriors. Entre els anys 1970-1981, el creixement és del 18,4%, es manté gairebé estancat entre 1981-1991 (creix un 0,2%) i davalla molt lleugerament entre 1991 i 1996 (pèrdua del 0,4% de la població). És clar que en aquests períodes les migracions procedents de la resta d'Espanya eren gairebé inexistentes o negatives, la natalitat experimentà una forta davallada, i van aparèixer les noves migracions d'aquells que treballen, malviuen i difícilment són comptabilitzats com a població de fet. Barcelona, que tenia 1.745.000 habitants el 1970, passà a tenir-ne 1.755.000 el 1981, i la població començà a davallar en els deu anys següents per arribar a 1.643.000 el 1991 i cap a 1.500.000 el 1996. L'any 1991 la segona ciutat de Catalunya continuava sent l'Hospitalet, amb 272.500 habitants; si se sumaven els habitants del continu urbà de Barcelona –l'Hospitalet, Cornellà, Esplugues, Sant Adrià, Santa Coloma i Badalona– resultava un total de 2,4 milions d'ha-

28. L. CASASSAS, *Barcelona i l'espai català...*, pàg. 242-245.

bitants, o sigui el 40% de la població de Catalunya en només el 4,8% del territori.

La pèrdua de població del Pla de Barcelona durant els anys vuitanta ha estat del 8,4%, i del 7,4% els últims cinc anys (fins el 1996). Durant els setanta, la comarca que creixia més en termes relatius era altre cop el Baix Llobregat, un 47%, seguida molt de prop pel Vallès Oriental, mentre que l'altre Vallès i el Maresme augmentaven entorn del 33%. A la dècada següent (anys vuitanta) la comarca que experimentà l'augment relatiu més important és el Vallès Oriental (22,1%), seguida ara pel Baix Llobregat i el Maresme. Finalment, en els cinc anys del 1991 al 1996, el Garraf ha estat la comarca que creixia més en termes relatius (17,6%), i després venien el Maresme (8,8%) i el Vallès Oriental (8,6%).

Hi ha, per tant, un desplaçament del creixement de la població del centre de la regió metropolitana cap a la perifèria, atès que la davallada de les migracions i de la natalitat és general. L'equip que redactà el pla director de l'AMB ja copsà que l'expansió demogràfica de Barcelona en forma de cercles concèntrics a la seva perifèria apareixia clarament definida. *“Barcelona ciudad, a partir de 1900 con intensidad creciente, no ha hecho más que expulsar crecimiento”*.²⁹

La ciutat incrementava la població, però les poblacions veïnes encara creixien més en termes relatius. Durant el període 1960-1970 cresqué més la població de l'àrea immediata que la de la mateixa ciutat de Barcelona, i aquests increments relatius i absoluts que anaven passant de la primera a la segona corona metropolitana tenen a veure amb l'increment general de la mobilitat experimentada a partir dels anys setanta, gràcies a les autopistes i les millores de la xarxa arterial i dels serveis de transport. Els costos dels nous habitatges més assequibles a la perifèria afavorien els trasllats: el fet de viure en un municipi, treballar en un altre, anar a comprar setmanalment en un tercer i a divertir-se en un quart municipi podia arribar a ser un cas freqüent.

29. Ramon TRIAS FARGAS (dir.), *El Área Metropolitana de Barcelona: génesis y problemática*, Madrid, Moneda y Crédito, 1972, pàg. 325.

El fenomen que afecta Barcelona ha passat abans a moltes altres àrees metropolitanes, encara que la superfície del municipi principal sol ser sempre molt més extensa que la d'aquesta capital. Peter Hall ha elaborat un model que explica el procés seguit per Barcelona i la seva regió metropolitana.⁵⁰

En una primera fase, hi ha una forta emigració de la població rural cap a les ciutats dels sistemes urbans i especialment cap al sistema principal que seria el de la ciutat capital. Les corones perifèriques que rodegen les ciutats perden població. El nucli principal experimenta un fort creixement absolut provocat per la immigració provinent de les àrees rurals i per la població que procedeix d'altres ciutats i de la seva pròpia corona perifèrica.

En una segona fase, continua l'expulsió de la població de les zones rurals cap als sistemes urbans. La ciutat principal continua rebent població, però també en rep la seva corona més propera. A la fase següent –la tercera– continua l'emigració de les àrees rurals a les ciutats; la ciutat principal creix ja amb menys intensitat que la perifèria, i hi ha una descentralització relativa, però encara creix més de pressa que els altres sistemes urbans.

A la quarta fase, el sistema urbà principal entra en una situació de descentralització absoluta: la ciutat expulsa població cap a la seva corona, que continua incrementant els habitants, encara que a un ritme més baix que en la fase anterior. Finalment, en la cinquena fase, la ciutat principal segueix perdent població, es redueix el creixement de la corona i pot incrementar-se la població dels nuclis situats a l'exterior de l'esmentada corona.

Aquest model de Peter Hall és el que es compleix a l'àrea i regió metropolitana de Barcelona en relació amb una sèrie de factors ja esmentats abans, com ara la millora de l'accessibilitat. Però tots aquests factors estan relacionats amb els canvis experimentats en l'estructura econòmica del territori, la crisi de la indústria tradicional, la terciarització i la informatització de la societat, l'augment del treball autònom i flexible, etc.

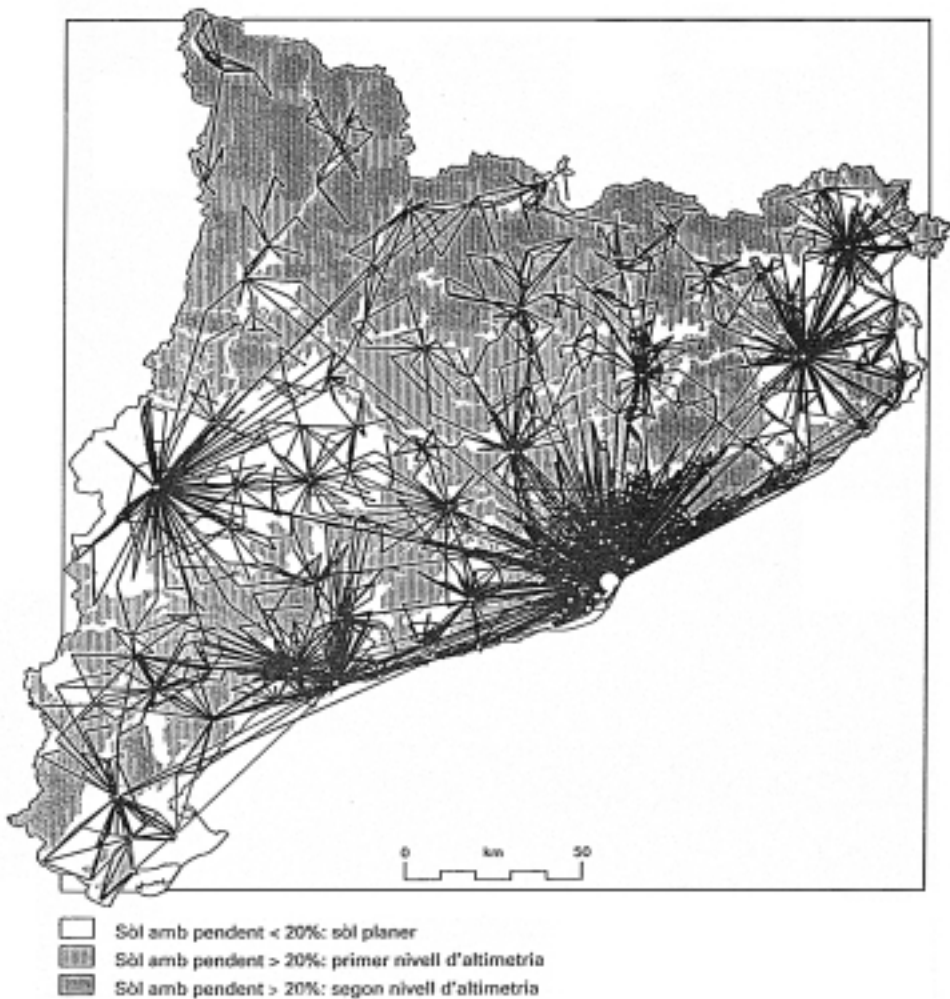
50. P. HALL, *The world cities*, Londres, Weindenfeld and Nicolson, 1984.

Hi ha persones que treballen a Barcelona i tenen la residència al Maresme –ja sigui a Tiana, Alella o Premià–, o bé en altres àrees de la regió metropolitana, en funció dels seus ingressos. Però hi ha també altres habitants metropolitans de Barcelona que han convertit les seves segones residències, construïdes durant els seixanta, en primeres residències, i les primeres, en despatx professional, (i l'IAE, però, el paguen a la població on dormen). Aquelles urbanitzacions de cap de setmana, que només necessitaven restaurants, piscines i camps de tennis, ara volen disposar d'altres serveis, que exigeixen a uns municipis que abans ignoraven. Gràcies a les noves rondes de Barcelona, traslladar-se a la feina els hi pot suposar entre un quart i mitja hora de trajecte. Hi ha habitants d'urbanitzacions que ocupen carrers als ajuntaments al capdavant d'agrupacions d'electors independents, i n'hi ha que exigeixen la formació d'entitats municipals descentralitzades o, fins i tot, de municipis independents. La reconversió de segones residències a primeres afecta també a molts municipis de la costa. Fa uns anys, a Sant Vicenç de Calders i Comarruga, per exemple, tots els cotxes dels qui feien un petit desplaçament per agafar el ferrocarril i anar en direcció a Barcelona cabien al pàrquing de l'estació; avui en dia, el pàrquing i els carrers adjacents són totalment insuficients. Recordem que els serveis ferroviaris de rodalia han millorat molt i que al llarg del vuit ferroviari i fins a Manresa hi ha serveis a Barcelona amb una freqüència inferiors a l'hora i a la mitja hora, segons la línia.

L' anàlisi de les àrees de mercats de treball o mobilitat laboral ens mostrena un marc on s'efectuen els moviments residència-treball amb molta més intensitat que en altres àrees. Les regions metropolitanes són les que engloben una proporció viatges-residència superior al 90%; la regió de Barcelona, i per l'any 1991, incloïa gairebé tota la regió metropolitana delimitada el 1966 i s'estenia cap a la Selva i el Baix Penedès. Si el llinar es fixa en el al 75%, el mercat de Barcelona abasta a 82 municipis, tots ells dins de la regió metropolitana.

Les anomenades *àrees de cohesió* –analitzades fonamentalment per la geògrafa Margarida Castañer–, mostren les relacions biu-

Figura 2. Fluxos de mobilitat laboral obligada a Catalunya iguals o superiors a 25 viatges/dia



Font: Pla territorial general de Catalunya (1995).

nívoques entre dos municipis per motius de mobilitat laboral. Un municipi A es vincula a l'àrea de cohesió d'un altre municipi B, si un 15% de la població ocupada resident de 'A treballa a B, o bé si un 15% o més dels llocs de treball localitzats de 'A són ocupats per residents de B.⁵¹

L'àrea de cohesió de Barcelona presenta unes dimensions desproporcionades respecte a la resta, segons els resultats exposats en el Pla territorial general de Catalunya: *“els municipis que la componen acullen prop del 60% de la població resident en àrees de cohesió o més del 50% de la població total de Catalunya, i la influència directa de Barcelona s'estén més enllà de la seva àrea de cohesió, fins a dibuixar un espai que, a grans trets, coincideix amb la regió I de la divisió territorial de 1936 i amb la regió metropolitana definida per la Llei 7/1987”*.

El territori que envolta l'àrea de Barcelona s'articula *“entorn d'un estol de centres urbans en els quals conviu, d'una banda, la inèrcia d'una capacitat d'atracció secular i, d'una altra, el dinamisme metropolità: Martorell, Sabadell, Terrassa, Granollers i Mataró dibuixen respectivament al seu voltant àrees de cohesió integrades per un bon nombre de municipis amb alta mobilitat però amb una compensació entre llocs de treball localitzats i població ocupada resident, rarament equilibrada a causa de l'atracció de Barcelona, que també provoca nombrosos exemples d'adscripció múltiple”*.⁵²

Els primers fluxos de mobilitat laboral obligada de la població ocupada resident que va a treballar a un altre municipi mostren igualment el poder d'atracció de Barcelona i dels principals municipis de la regió metropolitana. Les ciutats metropolitanes són centres d'atracció laboral, i Barcelona és destinació de fluxos amb origen bastant allunyat i és, alhora, la

51. M. CASTAÑER, *Una nova dimensió de la xarxa urbana a Catalunya. Àrees de cohesió*, Barcelona, Universitat Autònoma de Barcelona, 1992 [tesi doctoral, Departament de Geografia].

52. *Pla territorial general de Catalunya*, Barcelona, Direcció General de Planificació i Acció Territorial (Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya), 1995, pàg. 30-31 (info. 8).

primera destinació d'altres centres molt importants, com per exemple Martorell, Terrassa, Sabadell, Granollers i Mataró. Si s'escullen segons i tercers fluxos, aleshores el centre d'atracció de Barcelona depassa els 50 km de distància i fins i tot en alguns casos els 100 km.

Oriol Nel·lo, en un article en què planteja si Manresa és la capital de la Catalunya central o bé una ciutat metropolitana, mostra que l'any 1986 hi havia 1.807 residents a la comarca del Bages que anaven a treballar a la regió metropolitana de Barcelona i que l'any 1991 aquesta xifra ja havia pujat a 3.795. Era el 6,8% dels desplaçaments per motius laborals als quals s'havien de sumar 2.440 desplaçaments per motius d'estudi (un 7,7% dels desplaçaments estudiantils). No s'arriba encara al 15% que es pren com a indicador per integrar-se en un mateix àmbit metropolità, però si la tendència de creixement es manté Nel·lo afirma que el llinard d'atracció de la regió metropolitana s'assoliria el 1998. Aquesta atracció de Manresa cap a Barcelona és superior a la que s'exerceix sobre Vic i Igualada (que és aproximadament del 2,8% dels ocupats).⁵³

Si s'analitzés qui es desplaça a treballar diàriament a la regió metropolitana es trobaria que hi ha un percentatge alt de personal especialitzat: professors d'universitat, cirurgians, directius d'empreses, tècnics qualificats d'institucions i corporacions públiques, etc. Per tant, el cor de la regió metropolitana es converteix també en el centre que acull els professionals més qualificats i en el lloc obligat de treball per als especialistes que volen exercir com a tals i viure a la perifèria.

Si a més de les relacions territorials per motius laborals s'agafessin les àrees funcionals originades pels serveis sanitaris, educatius, comercials i administratius, aleshores confirmariem el paper que exerceix Barcelona sobre tot el territori català i el paper no menyspreable d'altres ciutats metropolitanes. És clar que Barcelona és capital administrativa de tot Catalunya i això

53. O. NEL·LO, «Manresa, capital de la Catalunya central o ciutat metropolitana?», *Dovella*, 54-55 (1977), pàg. 57-61.

sol ja origina innombrables fluxos de mobilitat obligada. Un estudi dels anys setanta ja remarcava el paper de Barcelona com a ciutat metropolitana amb una influència directa exercida sobre 94 municipis, fonamentalment de la mateixa regió, que a la vegada contenia altres centres d'influència secundaris.⁵⁴

Altres treballs més recents no han fet res més que confirmar i ampliar els resultats obtinguts anteriorment. Per exemple, Lluís Casassas i Joaquim Clusa, a còpia d'estudiar els fluxos laborals i els fluxos de trucades telefòniques, demostren com Barcelona i la seva àrea d'influència són el veritable centre motor que cohesiona i uneix el territori català. Només pel que fa a les trucades telefòniques, Barcelona concentra l'índex més elevat de relació amb totes les centrals de la regió metropolitana i amb els altres quatre centres principals que són: Girona, Tarragona, Lleida i Manresa.⁵⁵

Queda clar que l'àrea i la regió metropolitana de Barcelona són reals i estan en expansió. Al voltant de Barcelona hi ha una primera corona urbanitzada que abasta uns 15 km de radi a partir de la plaça de Catalunya i que assoleix una densitat de població d'uns 14.400 habitants per km², que és la màxima de Catalunya. Fins a 30 km, i a partir dels anys seixanta, es forma una segona corona, separada de la primera per les serres de Collserola i el delta del Llobregat. Aquesta segona corona manté una funció bàsicament residencial, té una densitat d'uns 5.000 habitants i notables possibilitats de creixement. Més enllà es dibuixa la tercera amb una dinàmica més diferenciada de la del continu barceloní i condicionada per la presència de ciutats industrials tradicionals com ara Sabadell, Terrassa, Mataró, Granollers, Vilanova i la Geltrú i Vilafranca del Penedès. Fora d'aquesta corona queden ciutats tradicionals com Igualada, Manresa i Vic, que estan incrementant la seva relació amb l'espai metropolità i que amb el temps podrien arribar a formar una quarta corona des del

34. P. RIERA, «Les àrees funcionals a Catalunya», *Banca Catalana, Revista Econòmica* (Barcelona), 88 (1989), pàg. 19-42.

35. L. CASASSAS i J. CLUSA, *L'organització territorial de Catalunya*, Barcelona, Publicacions de la Fundació Jaume Bofill, 1981.

Vendrell fins a Blanes, i es dubta si, fins i tot, Tarragona i Girona podrien quedar-hi incloses.

Cada corona té a partir d'ara la seva via de circulació pròpia: per a la primera i la segona, les noves rondes B-10 i B-20, i la A-7; per a la tercera, la A-7 que forma el tercer cinturó i el projectat i en part existent quart cinturó de Vilafranca del Penedès a Abrera, Terrassa, Granollers i Sant Celoni. Finalment la via bàsica de la quarta corona ha de ser l'Eix Transversal, destinat bàsicament a ser la via de circulació dels productes agraris i ramaders consumits preferentment a la regió metropolitana. L'eix del Llobregat, l'autopista Manresa-Terrassa amb la prolongació de Rubí-túnel de Vallvidrera i les autopistes del Garraf, A-2, A-17, A-18 i A-19 són els eixos fonamentals que interconnecten les corones i permeten, junt amb els altres sistemes de comunicacions viàries, l'expansió de la regió metropolitana. Al vuit ferroviari se superposa el vuit de les autopistes, que pel sud també tanca a Sant Vicenç de Calders (el Vendrell) i pel nord a Mataró-Argentona (B-40), i ben aviat la A-19 i A-7 –del litoral i prelitoral– es trobaran prop de Maçanet de la Selva.

Com el poder fa desaparèixer i aparèixer àrees metropolitanes

En els apartats anteriors s'ha exposat el desenvolupament de l'aglomeració metropolitana de Barcelona per arribar als anys setanta amb un pla general metropolità que intenta refer i recosir el territori, amb la finalitat que sigui més suportable per a tots els qui hi viuen i hi treballen. L'Entitat Municipal Metropolitana i la Corporació, que es feren càrrec del govern de l'àrea en qüestions com ara l'urbanisme, el transport, la distribució d'aigua, la recollida d'escombraries i altres serveis, mantenien un poder polític i financer gens menyspreable i la voluntat d'engegar una multiplicitat d'iniciatives que provocaven nombrosos recels en altres poders, tant de nivell superior com inferior, des de la Generalitat fins a alguns ajuntaments de la mateixa Corporació i de la regió metropolitana.

El govern de Convergència i Unió aprofità la seva majoria absoluta al Parlament de Catalunya per dictar les anomenades *lleis d'organització territorial de Catalunya*, aprovades el 4 d'abril de 1987. El legislador argumentava que les circumstàncies del 1974 no eren les mateixes que les del 1987, i establia i regulava les anomenades “*actuacions públiques especials en la conurbació de Barcelona i en les comarques compreses dins la seva zona d'influència directa*”. Els legisladors de l'executiu creien trobar una nova fórmula que ofereix més coherència i racionalitat per a l'àmbit metropolità, fórmula que passa per proclamar una assumpció més àmplia de competències als municipis i traspassar-ne d'altres directament a l'administració autonòmica. Mentre que per a les comarques creien que les circumstàncies del 1936 eren gairebé les mateixes cinquanta anys més tard, per a l'àrea metropolitana opinaren diferent, dissolgueren l'Entitat Municipal Metropolitana, i crearen dues entitats metropolitanes, amb finalitats, poders i pressupostos separats: l'Entitat Metropolitana del Transport, que ha de coordinar els serveis de transports públics urbans i interurbans i prestar el servei de transport públic subterrani de viatgers de Barcelona; i l'Entitat Metropolitana dels Serveis Hidràulics i del Tractament de Residus, que ha d'intervenir en els serveis de tractament i distribució d'aigua potable i de tractament i evacuació de les aigües residuals, així com en el tractament, l'aprofitament i l'eliminació dels residus sòlids urbans i industrials. La primera inclou 18 municipis i la segona, 33.

L'Entitat Metropolitana del Transport comprèn els municipis del continu urbà del Pla de Barcelona i de la base del delta del Llobregat i en queden a part, però inclosos en l'Entitat dels Serveis Hidràulics, en canvi, els municipis de Begues, Sant Climent de Llobregat, Torrelles de Llobregat, Santa Coloma de Cervelló, Sant Vicenç dels Horts, Molins de Rei, el Papiol, Pallegà, Sant Andreu de la Barca, Castellbisbal, Sant Cugat, Cerdanyola, Barberà i Badia del Vallès, Ripollet i Tiana.

Pel que fa a l'administració urbanística, passa directament a la Generalitat, que estableix un àmbit coincident amb la regió I de

la Generalitat republicana i que comprèn les comarques del Barcelonès, el Baix Llobregat, el Maresme i els dos Vallès. La Generalitat es compromet a elaborar el pla territorial parcial que ha d'establir els principis bàsics per definir els àmbits territorials idonis de la planificació urbanística general, municipal o supra-municipal.

Finalment, per incrementar les actuacions intermunicipals la Generalitat estableix l'ens comarcal del Barcelonès, justament a l'àrea on ja hi havia més projectes i actuacions mancomunades. La nova comarca del Barcelonès tindrà només cinc municipis (Badalona, Sant Adrià del Besòs, Santa Coloma de Gramenet, Barcelona i l'Hospitalet), dos menys que la comarca republicana, perquè Sant Just Desvern i Esplugues són traspassats al Baix Llobregat. En total 143,1 km² (el 0,4% de Catalunya), 2.131 milions d'habitants (35% del total) i una densitat propera als 15.000 habitants/km².

Desfeta l'antiga Corporació, els 27 municipis que la constituïen formen la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, per tractar conjuntament de qüestions urbanístiques i altres temes d'interès comú, independentment del Consell Comarcal del Barcelonès. El pacte metropolità que preveia impulsar l'alcalde Pasqual Maragall ha quedat anul·lat. La visió de l'alcalde era que, si l'àrea metropolitana tenia un conjunt de problemes comuns, els grans serveis s'havien de gestionar en comú, calia redistribuir les inversions cap a la perifèria, i trobava just que els grans projectes de Barcelona fossin debatuts pels municipis que en resultessin afectats. Els districtes i els municipis de l'àrea metropolitana haurien d'escollir un Consell Metropolità com a òrgan de govern, en el marc d'unes relacions igualitàries i per dur a terme una política més justa en el territori.

Segons l'alcalde barceloní, en el discurs sobre l'estat de la ciutat de l'any 1984, la Barcelona descentralitzada i metropolitana *“estarà en millors condicions per aparèixer davant de Catalunya com la capital impulsora però no dominadora, creadora però no explotadora. En donar al seu interior un exemple d'equilibri i de*

respecte als barris i a les perifèries, les relacions amb el conjunt de comarques i ciutats de Catalunya seran més confiades i no podran ser utilitzades des de posicions demagògiques que vulguin enfrontar territoris o per fer injustificades campanyes antibarcelonines”.

Maragall creu que el futur de Barcelona es juga tant o més fora de la ciutat central que dins els seus estrets límits. Barcelona ciutat és gairebé una ficció, perquè es viu en un municipi, es treballa en un altre i es consumeix en un tercer. Una Barcelona encotillada i una corona metropolitana amb greus dèficits urbanístics i d'equipaments és el pitjor escenari possible i es veu la necessitat de revitalitzar la hisenda local i metropolitana amb la participació en els impostos de l'Estat. La realitat metropolitana té també fortes implicacions econòmiques i fiscals perquè, seguint el discurs maragallà: *“En una àrea metropolitana com la barcelonina, els ingressos es generen i es consumeixen des de l'aglomeració en conjunt: la renda per càpita de Barcelona ciutat, per exemple, és quelcom inexistent. D'aquí que una hipotètica i desitjable participació en l'impost sobre els ingressos personals hagi de concebre's també des del punt de vista metropolità, i aquesta seria la via més correcta per dur a terme transferències dins de l'àrea”.*

En el fons apareix el tema del poder i del control de les accions territorials: *“En lloc d'estructurar el territori sòlidament es parla de ‘contrapesos’ a la capital. Es tracta d'un enfocament simplista, mecànic, innecessari i d'efectes que jo gosaria qualificar de perniciosos si no fos que no crec, sincerament, en la seva eficàcia [...]. El fet és que no s'ha fet res en matèria d'ordenació territorial. El fet és que l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que avui és l'autèntica capital de Catalunya i una capital d'Espanya [...] va adquirint empenya i coratge sense que se li vulgui reconèixer des de dalt”.*⁵⁶ I, des de dalt, o millor dit des del despatx del davant de la plaça, no ho van –ni ho volen– reconèixer.

56. P. MARAGALL, *Balanç de l'any 1984: l'estat de la ciutat*, 10 de gener de 1985 (Ajuntament de Barcelona).

Una àrea metropolitana administrativa o un govern metropolità?

És molt fàcil de constatar l'existència d'una àrea i regió metropolitana centrada en la ciutat de Barcelona i també d'adonar-se que el municipi de Barcelona, sense el pes i les interrelacions mútues de les corones metropolitanes, perdria força perquè el municipi ha quedat petit, ha esponjat habitants per aconseguir una millor qualitat de vida i el seu pes demogràfic és menor.

El que Barcelona fa té repercussió immediata a la resta de Catalunya, la seva dinàmica és la catalana, i si arribés a perdre pes econòmic tot el país se'n ressentiria. Pel fet de no haver-hi una superfície municipal més gran, les seves actuacions es traslladen a altres municipis. Barcelona ja no té sòl urbanitzable i per urbanitzar de nou ha de destruir per construir, desfer per fer, o bé hauria de comprar sòl en altres municipis per continuar fent barris de Barcelona. La segona universitat és a Bellaterra, dins el municipi de Cerdanyola; el Parc Tecnològic és al Vallès; l'aigua ve, fonamentalment, del Llobregat i del Ter; l'aeroport és al Prat de Llobregat; el circuit de Montmeló és propietat del Consorci de la Zona Franca, etc. I quan organitza les millors olimpíades de la història, dona joc a altres ciutats de la seva regió metropolitana i de Catalunya: Badalona, Castelldefels, l'Hospitalet, Viladecans, Terrassa, Sabadell, Mollet, Reus, Vic, Sant Sadurní d'Anoia, Granollers, Seva, Banyoles i la Seu d'Urgell, també hi van poder jugar.

Catalunya és també un país petit i el pes de Barcelona molt gran, malgrat el seu poc espai. La capital ha necessitat sempre el país per poder funcionar i a la inversa. Des de fa molts anys, bona part de les decisions econòmiques i territorials que afecten Catalunya es prenen en funció de l'aglomeració barcelonina, tal com va saber copsar el canadenc Pearson.

Si la congestió de Barcelona i la manca de poder metropolità frenen la dinàmica de desenvolupament, en pot quedar tot el país afectat? Sorgirà una altra ciutat o conjunt de ciutats que puguin fer el paper de Barcelona? Si s'agreguessin nous municipis a Barcelona, quedaria el problema resolt?

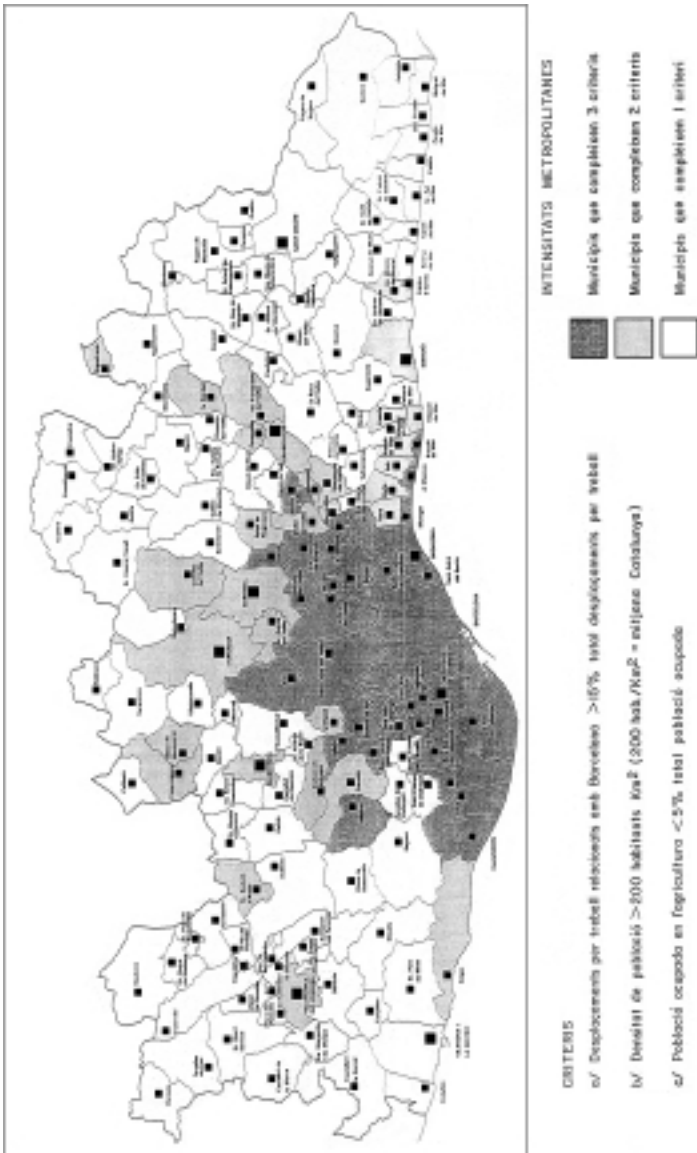
És ben probable que una Barcelona feble seria negativa per al conjunt de Catalunya; és difícil que en els propers cent o dos-cents anys una altra ciutat o conjunt de ciutats pugui fer el paper de capital real del país, i també és difícil agregar per real decret nous municipis a Barcelona. La millor solució rau en el fet de reconèixer un poder metropolità que tingui competències de coordinació sobre diferents temes municipals i competències sobre temes supracomarçals que s'escapen dels poders locals i que són excessivament localitzades i localistes perquè puguin ser directament assumides per la Generalitat. Catalunya, Barcelona i les ciutats que l'envolten necessiten ben segur una veguèria o regió metropolitana. La dispersió del poder polític i de gestió de la regió metropolitana en diferents ens territorials i sectorials produeix deseconomies i malbarata energies. L'aglomeració metropolitana, com escrivia Maragall en la seva carta de comiat com a alcalde de Barcelona a González i Pujol, *“necessita una administració comuna de les grans infraestructures i un planejament territorial singular, així com l'específica col·laboració dels municipis que formen el continuum urbà central de l'aglomeració i que haurien d'administrar en comú el seu urbanisme menor; i qui sap si un grapat de serveis de diferents ordres, avui coartats per l'existència de tantes fronteres locals”*.³⁷

Els interessos de Barcelona demanen la millora de l'aeroport i el port, la construcció de la zona d'activitats logístiques, nous espais firals i, si la ciutat no ho pot fer dins dels seus límits oficials, ho ha de poder fer en els reals, i ho ha de poder fer, pel principi de subsidiarietat, ella mateixa i els municipis directament afectats i no necessàriament una altra administració.

Hi ha altres ciutats de la regió que també senten la necessitat d'un govern metropolità; els seus plantejaments no sempre coincideixen amb els de Barcelona, perquè hi ha recels envers la capital, dels quals l'alcalde Ferrés de Sabadell ha estat un bon portaveu. Però les ciutats mitjanes de la regió demanen també

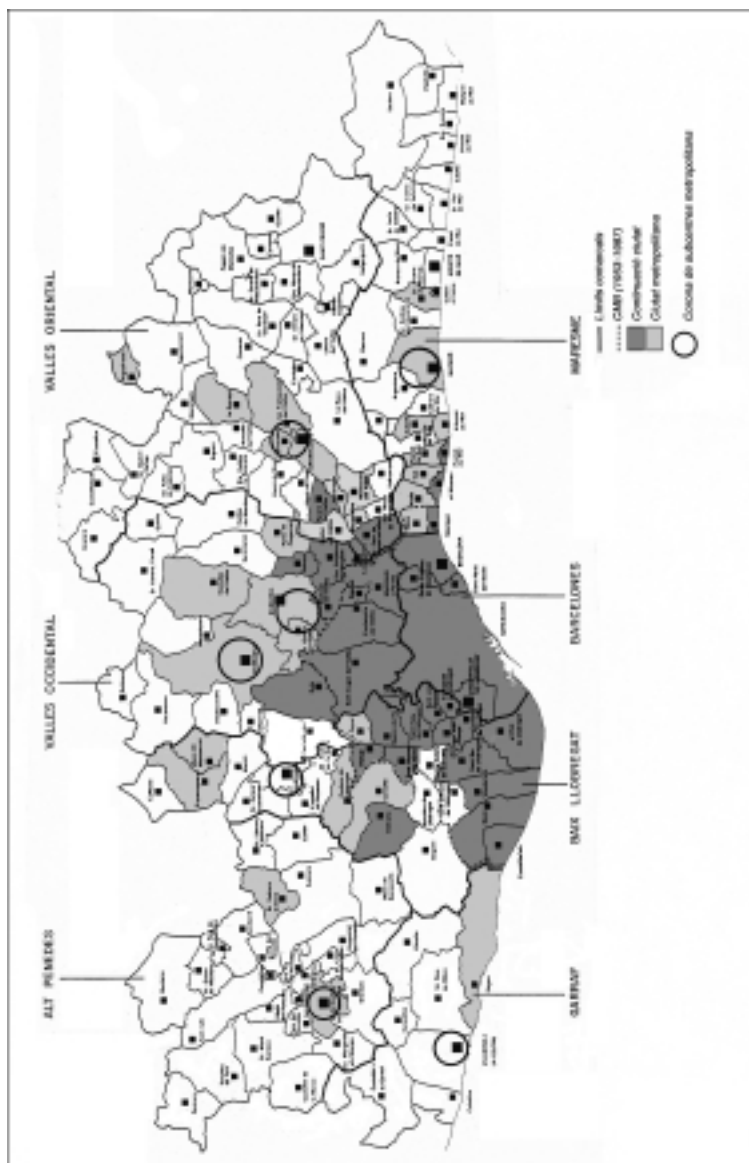
37. P. MARAGALL, «Carta de Pasqual Maragall a Pujol y a González», *Barcelona. Metropolís Mediterrànea*, 37 (1997), pàg. 41-42.

Figura 3. Les intensitats metropolitanes



Font: J. Serra (1991).

Figura 4. La regió metropolitana



Font: J. Serra (1991).

recursos econòmics i instruments de poder donats per la legislació per resoldre diferents problemes pendants, des de les comunicacions fins a la millora de serveis, passant per la descentralització de funcions de capitalitat. Volen definir el futur de la regió metropolitana, un futur del qual depèn tot el conjunt català.

En un món de ciutats en competició, la metròpoli barcelonina, que és una part de Catalunya, necessita tenir unes polítiques pròpies per poder fer front als reptes del segle vinent i mantenir-ne la dinàmica i el creixement qualitatiu en benefici dels seus habitants i de tots els que per una o altra raó tenen necessitat d'anar a Barcelona, encara que només sigui per presentar una ponència.

Índex

L'àrea metropolitana de Barcelona	3
La formació de l'àrea metropolitana de Barcelona	5
La confirmació de l'espai metropolità	16
Com s'amplia i es redueix una àrea metropolitana	27
L'expansió de l'àrea metropolitana real	32
Com el poder fa desaparèixer i aparèixer àrees metropolitanes	40
Una àrea metropolitana administrativa o un govern metropolità?	44

Figures

1. Ocupació del territori de l'àrea metropolitana de Barcelona	18
2. Fluxos de mobilitat laboral obligada a Catalunya iguals o superiors a 25 viatges/dia	36
3. Les intensitats metropolitanes	46
4. La regió metropolitana	47

Títols publicats:

001

Els dirigents patronals i la Setmana Tràgica
Soledad Bengoechea

002

Els districtes de Barcelona de 1984: criteris de formació i avaluació de l'experiència
Joaquim Clusa

003

Composició i percepció dels drets
del Consell de Cent barceloní durant el segle XVI
Jaume Dantí i Riu

004

L'organització política del Pla de Barcelona abans de 1854. El règim constitucional
José Sarrión Gualda

005

La teoría del salario obrero y la subestimación del trabajo femenino en
Ildefonso Cerdà
Cristina Borderías, Pilar López Guallar

006

Escoles, ensenyament de lletra
i llibre de gramàtica a Barcelona (segles XIV-XV)
Josep Hernando i Delgado

007

L'extensió i la consolidació del fet metropolità
Josep Oliveras i Samitier

Proper títol:

008

Antoni de Capmany i la renovació de l'historicisme polític català
Ramon Grau

ARXIU HISTÒRIC
DE LA CIUTAT

Seminari d'Història de Barcelona

Casa de l'Ardiaca
Santa Llúcia, 1
08002 Barcelona

Ajuntament  de Barcelona

**Institut de
cultura** ■



8 401576 026371