

Notícies de Barcelona. Reflexions sobre el futur de la ciutat

Oriol Nel·lo

Estiu de l'any 1936 a Barcelona, durant les primeres setmanes de la guerra i la revolució. Un jove de 29 anys, dibuixant de professió, casat i amb dos fills, vol contribuir a l'entusiasme del moment i, juntament amb d'altres companys, decora amb imatges i consignes els vagons de tren que porten els milicians al front. Mentre pinten un comboi a l'estació, algú fa fotografies i les difon més tard. Acabada la guerra, aquestes fotografies seran utilitzades com evidència de la participació del dibuixant en el moviment revolucionari i aquest, que a més ha lluitat com a voluntari en defensa de la República, va a parar a la presó.

Passada la convulsió de la guerra i la repressió, el dibuixant viu una llarga vida. Ensenya l'ofici a dues generacions d'estudiants, veu créixer fills i néts i mor d'una mort tranquil·la a la ratlla de la norantena. Un d'aquests néts esdevé cantant de rock-and-roll i funda un grup musical que porta el seu nom (que també és el nom de l'avi). La banda grava discs, aconsegueix una certa anomenada i surt sovint a la premsa. Un diumenge, un diari de circulació general li dedica un pàgina sencera amb entrevistes i fotografies. Pocs fulls més endavant, en el mateix diari, apareix un article sobre la història del ferrocarril a Catalunya; està il·lustrat amb diverses imatges i, entre elles, rescatada d'algun arxiu, hi ha la fotografia de l'avi pintant el tren l'any 1936.

Què hauria pensat el dibuixant en aquell dia calorós a inicis de la guerra, mentre pintava "Un esfuerzo más y los aplastaremos!", si algú li hagués pogut explicar que mig segle més tard, mort ja ell, la imatge d'aquell moment acompanyaria en una publicació la d'un cantant -pelroig, tatuat i amb arracada- fill del seu fill?

El futur no es pot preveure, però es pot preparar¹

La nostra capacitat de preveure el futur de la ciutat no és gaire diferent de la possibilitat que el dibuixant tenia d'endevinar aquests esdeveniments. Veritat és que els fets col·lectius presenten permanències que el cas d'una simple biografia personal no pot tenir. Els canvis col·lectius, en el temps llarg, responen a factors estructurals que n'acoten fins a cert punt la volatilitat: l'esdevenidor històric col·lectiu és pesant i la trajectòria humana lleugera. D'altra banda, hem dissenyat models d'anàlisi dels fenòmens econòmics i socials que ens ajuden a comprendre'n els seus mecanismes de funcionament i les seves recurrències. Així i tot, les combinacions possibles són innumbrables i, més enllà d'unes poques certes circumstancials, cal rendir-se a l'evidència de que el futur -individual o col·lectiu- és ben poc predicable.

I tanmateix, per aquell que vol intervenir en la gestió dels afers urbans pensar el futur no és només un exercici estimulant, sinó una obligació. De fet, qualsevol actuació sobre la ciutat present implica plans i expectatives respecte el futur. Així ho assenyalava Peter Hall en titular *Cities of Tomorrow* la seva coneguda obra sobre la història del planejament urbanísticⁱⁱ: la reflexió i la pràctica urbanística són, en primer lloc, mitjans per prefigurar el demà, l'esdevenidor. Per això, el repte d'imaginar el futur de la ciutat, de la nostra ciutat de Barcelona, d'aquí, diguem, cinquanta anys, resulta particularment suggestiu. Un repte interessant però, com dèiem, no exempt de grans dificultats.

En abordar-lo hom podria tenir d'antuvi la temptació d'imaginar-se unes *News from Nowhere*. Descriure, com ho va fer William Morris, les impressions d'un ciutadà que se'n va a dormir i es lleva l'endemà per descobrir que han passat algunes dècades. Hom podria presentar-hi, com el pensador anglès, un model de societat, una utopia positiva (o negativa) que hauria capgirat la nostra societat, la nostra ciutat, fins el punt

de fer-la gairebé irreconeixibleⁱⁱⁱ. Ara bé, per als qui (simples mortals) no disposem de la capacitat de creació i el sistema filosòfic d'un Morris, un Cabet o un Owen, una aventura d'aquest tipus resulta, de molt, massa arriscada. Per altra part, a banda de saber on es voldria arribar, caldria establir que cal fer per arribar-hi.

Més segur que no pas partir d'una imatge final, d'un model ideal, podria ser seleccionar una sèrie de fenòmens coetanis, més o menys coneguts, i tractar d'estimar-ne la capacitat de permanència. Es podrien destacar així les continuïtats i les ruptures, els elements del present que haurien romàs en el futur i aquells que, en canvi, ja no hi serien. Hom descriuria d'aquesta manera una ciutat en la qual les persones, l'economia, el parlar... tot s'hauria transformat i, tanmateix, -de la mateixa manera que en la fesomia de l'home s'endevina a vegades el nen- hom hi veuria encara aquells trets de la societat desapareguda que en darrer terme han resultat més determinants i perdurables.

No és aquest tampoc de cap manera un exercici fàcil: la simple extrapolació de tendències condueix sovint a conclusions absurdes, i les anàlisis més complexes requereixen la clarividència de discernir entre els elements estructurals i els circumstancials. I fins i tot si això s'aconsegueix, caldria ser encara capaç d'escatir quins factors prevaldran sobre els altres, en un món extremadament canviant per tal d'aventurar infinits futurs possibles s'acabarà concretant. Així, en tractar de preveure el futur a partir de les tendències actuals hom corre el perill de projectar, sobretot, dels propis temors i les pròpies esperances.

En efecte, veiem sovint com en els exercicis de prospectiva hom acumula totes les tendències negatives -tots els nostres temors- en un costat i aplega tots els factors positius -les nostres esperances- en un altre. S'acaben així construint escenaris alternatius dicotòmics i, segurament, maniqueus. Jules Verne en forneix un excel·lent exemple en una de les seves novel·les més conegudes, *Les 500 millions de la Bégum*, on contraposa una utopia negativa (Stahlstadt, la ciutat de l'acer, compendi dels pitjors aspectes de l'industrialisme) a una ciutat ideal (France-ville, la ciutat del benestar, una espècie de falansteri). Val a dir que, curiosament, quan hom procedeix d'aquesta manera, l'escenari negatiu pren sovint molt més color, apareix molt més plausible, que no pas el positiu. Així ho feu notar ja fa anys Jean Chesneaux en relació a la novel·la de Verne^{iv}, i així hem pogut comprovar-ho en alguns dels treballs en aquest camp realitzats recentment a Catalunya^v.

Veiem doncs que la reflexió sobre la ciutat del futur no pot basar-se simplement ni en imatges-objectiu finals, ni en l'extrapolació mecànica de tendències presents. Tornem a l'inici: el futur no es pot preveure.

Però es pot preparar. És a dir, el futur de Barcelona, com el de qualsevol altra ciutat, no està pas escrit, i és impossible de determinar amb certesa quin, d'entre els infinits esdevenidors imaginables, acabarà fent-se realitat. Una cosa és tanmateix segura: les opcions que es prenen ara, cada dia, condicionen i prefiguren aquest futur. I hom ha de poder triar entre aquestes opcions. Per fer-ho, per poder prendre decisions col·lectives sobre la ciutat, calen escenaris alternatius que expressin els diversos interessos, les diverses sensibilitats, sobre el present i l'esdevenidor. I, entre aquests cal tenir la capacitat d'elaborar, debatre i executar precisament aquells que redundin en benefici de la majoria de la població. Calen aquestes petites utopies contingents que anomenem projectes: "utopies pràctiques" que en deia Cebrià de Montoliu^{vi}. Heus-ho aquí: el futur de la ciutat no es pot preveure, però es pot projectar. No podem dir pas amb certitud allò que la ciutat serà, però sí que podem decidir el què volem que sigui.

L'objectiu d'aquest article haurà de ser doncs necessàriament modest. No tractarem pas d'explicar com serà la Barcelona de l'any 2050: no ens hi veiem en cor i segurament no tindria gaire interès. El que en proposem en primer lloc, és tractar d'emmarcar el debat: descriure breument quines han estat les visions contemporànies sobre el futur de Barcelona i la seva aportació a Catalunya. Tot seguit tractarem de mostrar quins són els principals dilemes que, des del punt de vista territorial, l'evolució urbana de Barcelona planteja avui. Uns dilemes que, com es veurà, hem volgut resumir en tres parelles de conceptes: compacitat/difusió, complexitat/especialització i integració/segregació. Per acabar, explicarem com, a parer nostre, per resoldre aquests dilemes en benefici de la majoria de la població calen projectes col·lectius destinats a modelar el present i el futur de la ciutat.

Una darrera prevenció. En les notes que segueixen haurem d'afrontar la qüestió sobretot des de la perspectiva que ens és familiar: la de l'anàlisi i les pràctiques territorials. Es tracta d'una aproximació que permet de plantejar qüestions, a parer nostre, prou rellevants. Però no cobreix, de cap manera, tots els variadíssims aspectes que el tema del futur de la ciutat planteja. L'advertència queda aquí. Qui més en sàpiga que més hi digui.

El futur de Barcelona: dues tradicions de pensament

Al llarg dels dos darrers segles, diverses visions sobre el futur de Barcelona s'han confrontat, tant en el camp de les idees com en la pràctica política i urbanística. Unes han tendit a subratllar el caràcter positiu del creixement de la ciutat per al desenvolupament econòmic, cultural i social de Catalunya. D'altres, en canvi, han vist en aquesta evolució un dels principals riscos per l'estabilitat social, l'equilibri ambiental i la preservació de la identitat catalana^{vii}.

Les arrels d'aquestes visions contrastades tenen orígens històrics remots. Per un llarg període -que s'inicià almenys en la revolució agrícola i comercial del set-cents, es perllonga en la industrialització del vuit-cents i no culminà fins els anys setanta del segle que ara s'acaba- el desenvolupament territorial català es caracteritzà per unes fortes tendències concentracionàries. Així, durant més de dos segles, les principals ciutats catalanes varen veure créixer de manera gairebé incessant la seva població i augmentaren de forma extraordinària el seu pes relatiu -tant en termes demogràfics com econòmics- sobre el conjunt del país, en detriment de les àrees rurals. Aquesta tendència arribà al seu paroxisme entre finals de la dècada dels cinquanta i a la primeria dels anys setanta del nostre segle, quan Barcelona i el seu entorn immediat doblaren, en termes absoluts, la seva població.

El creixement polaritzat fou clau per al desenvolupament econòmic, però comportà nombrosos problemes, tant des del punt de vista del sistema urbà català i espanyol, com pel que fa a l'estructura interna de les ciutats. Així, l'asimetria entre el desenvolupament de Barcelona i el de la resta de Catalunya (i d'Espanya) enormes moviments migratoris que despoblaren extenses àrees rurals de la plana i la muntanya interior (des d'on els migrants baixaven com a "pedres de tartera", per dir-ho en l'amarga expressió de Maria Barbal); uns moviments que -tot i que haurien de resultar finalment en un increment general de la renda mitjana- tingueren en molts casos costos gens despreciables des del punt de vista personal i social. D'altra banda, la concentració en les àrees urbanes -exposades a més a un desenvolupament poc regulat i sovint especulatiu- feu pujar les densitats de molts barris fins a extrems incompatibles amb la qualitat de vida: el "carreró negre" de la infància de Joan Maragall a la Barcelona Vella (on el sol no arribava fins "per allà Sant Josep") es multiplicà, s'estengué i prengué noves formes: de la corea al polígon, de l'Obra Sindical de l'Hogar a les ciutats satèl·lit.

El procés concentracionari portà molts autors a considerar que el creixement de la ciutat era “excessiu”, “desequilibrat” i fins “macrocefal” en relació al conjunt de Catalunya. “Alerta catalans! Barcelona és, per a tot Catalunya, un veritable perill!”, clamava Gaziel l’any 1923, i afegia “ (...) La ciutat tentacular, l’excessiva testa de Catalunya, Barcelona, tendeix fatalment a xuclar gairebé tota l’espiritualitat catalana, deixant desolada i erma la resta de la nostra terra”^{viii}. Hi ha tota una tradició del pensament territorial català influïda per aquestes nocions: de Gaziel a Josep Antoni Vandellòs, de Josep Baldrich a Josep Iglésies, del Pla Comarcal de Barcelona de 1953 al Pla Territorial General de Catalunya de 1995. Una tradició que ha impregnat i impregna encara ara bona part dels discursos polítics, periodístics i fins i tot acadèmics sobre el present i el futur del territori català^{ix}.

Però més que no pas en l’interès de les condicions de vida dels treballadors de la ciutat i el camp, allò que traspuen la major part d’aquestes visions és la preocupació pel potencial disruptiu de la conurbació barcelonina sobre el futur de l’ordre social i una determinada concepció de la identitat catalana. De fet, no és pas casualitat que, com ha mostrat l’historiador Ramon Grau, aquesta línia de pensament tingui precisament els seus orígens en el primer terç del nostre segle, quan la capacitat transformadora de la concentració obrera barcelonina es feu evident, a través d’episodis com la Setmana Tràgica, el sindicalisme revolucionari o la guerra civil. Ho dèiem més amunt: quan parlem de l’esdevenidor allò que més sovint expressem són els nostres temors i les nostres esperances.

No és doncs d’estranyar que al costat d’aquestes visions negatives del desenvolupament barceloní, d’altres autors -amb d’altres temors i d’altres esperances- hagin volgut assenyalar els avantatges derivats de la concentració urbana. Es tracta d’una tradició de pensament que arrenca ja el segle XVIII, amb aportacions com les d’Antoni de Capmany. Una tradició que, de fet, fou la interpretació dominant en el pensament territorial català fins les convulsions socials del primer terç del nostre segle. Autors tan diversos com Jaume Balmes o Ildefons Cerdà, Pere Estasén o Carles Pi i Sunyer s’inscriuen en aquesta tradició que ha volgut veure Barcelona com el principal actiu, el principal recurs, de Catalunya^x. Recurs essencial no només per al progrés econòmic sinó també per al mateix manteniment i el desenvolupament futur de la identitat catalana: “Barcelona és a l’ensem per a la terra catalana, síntesi, estímul, desenvolupament i força” escriuria Carles Pi i Sunyer també en els anys vint^{xi}. Som, doncs, a les antípodes del “veritable perill” per a Catalunya que Gaziel veia en la ciutat.

Ara bé, per a bona part d’aquests autors, la reivindicació del potencial de futur de la ciutat no és en absolut incompatible amb la crítica de les forma que la ciutat té en el present. L’exemple més clar és segurament Ildefons Cerdà que en la seva *Teoria General* conjuga els cants genèrics a la ciutat (“es seguramente uno de los espectáculos más grandiosos y sorprendentes, a la par que uno de los más halagüeños, el que presenta la humanidad en su obra perseverante de urbanización”)^{xii}, amb una crítica radical al desenvolupament urbà especulatiu i als patiments que aquest imposa a la població i, sobretot, a les classes treballadores. Així, tot i els sacrificis que el desenvolupament de la ciutat comporta per als grups subalterns, l’existència d’una gran ciutat com Barcelona serà vista com a essencial per a la futura millora de les condicions de vida de la població. I ho serà, d’una banda, pel potencial transformador -econòmic i social- que implica la concentració de la força de treball. I, de l’altra, per la capacitat de la gran ciutat, oportunament ordenada i regulada, d’oferir majors nivells de benestar per a la població en general i per als treballadors en particular.

Les visions sobre el futur de Barcelona, i la discussió del seu paper en l'esdevenidor de Catalunya, han estat, com comprovem, prou contrastades. Ara bé, allò que totes aquestes interpretacions tenen en comú és partir d'una constatació: el creixement accelerat i aparentment irrestricte de la ciutat així com l'augment del seu pes relatiu sobre el conjunt de Catalunya. Doncs bé, aquestes tendències bàsiques ja no existeixen. I és per tant absurd que ens entestem en mantenir el debat en els mateixos termes. El desenvolupament urbà de la ciutat planteja avui nous dilemes i és a partir d'aquestes noves realitats que cal pensar l'esdevenidor. Vegem-ho.

Compacitat/difusió

Un dels trets definidors de Barcelona és, sens dubte, la seva compacitat. La densitat del ciutat estricta, més de 15.000 habitants per quilòmetre quadrat, només és superada, entre les àrees centrals de les grans ciutats europees, pel municipi de París. D'altra banda, el cor del sistema metropolità, aplega, en poc menys de 500 quilòmetres quadrats, encara no un 2% de la superfície de Catalunya, 3.000.000 de persones, és a dir la meitat de la població del Principat. Com hem vist, aquesta situació és fruit d'un procés concentracionari secular que va tendir a aplegar la població, les activitats i els serveis en les principals ciutats catalanes i, en particular, a Barcelona i el seu entorn urbà. Fa ja més de vint anys, però, que el procés concentracionari començà a mostrar símptomes d'exhauriment i avui podem considerar-lo del tot periclitat.

En efecte, a mitjans dels anys setanta el municipi de Barcelona, després d'assolir els seus màxims poblacionals, començà a perdre habitants. I aquesta dinàmica s'anà estenent -lentament, d'antuvi, cada vegada amb major velocitat, després- per acabar afectant la pràctica totalitat dels municipis més densos i poblats de la regió metropolitana: aquells que es troben conurbats amb Barcelona en primer lloc (com l'Hospitalet, Badalona o Santa Coloma) però més tard també les principals ciutats de l'entorn metropolità (com Sabadell, Mataró o Granollers). Més encara, la regió metropolitana tota sencera tendeix a perdre pes relatiu sobre el conjunt de Catalunya. El procés d'urbanització ha entrat així en una nova fase caracteritzada, no per la concentració sinó per la difusió de la població i activitats sobre el territori^{xiii}.

Aquest doble fenomen de descentralització i difusió del poblament s'ha vist acompanyat d'una altra dinàmica: l'extensió de les xarxes funcionals de relació metropolitana. Per dir-ho pla: a l'entorn barceloní, el territori que funciona com un tot integrat i interdependent, l'àmbit que podríem considerar com una única ciutat s'estén més i més. Així ens ho mostren els estudis sobre la delimitació de l'àmbit metropolità basats en els viatges dels ciutadans al treball que -tot i ser subjectes, sovint, a opinions contradictòries- coincideixen en afirmar que l'espai de relació diària ja no abasta tan sols el territori que el Pla Territorial General de Catalunya denomina com a metropolità (les set comarques del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental, el Baix Llobregat, el Maresme, l'Alt Penedès i el Garraf), sinó que s'estén fins i tot més enllà (cap el Baix Penedès, l'Anoia, el Bages, Osona i la Selva)^{xiv}. I si en comptes de fixar-nos amb la mobilitat laboral delimitéssim l'àmbit d'acord amb els desplaçaments per motius de serveis i de lleure, el seu territori seria encara molt superior. Jacint Verdaguer, en lloar l'expansió de la Barcelona decimonònica ("i creixes i t'escampes: quan la planície et manca/t'enfiles a les costes doblant-te a llur jaient/en totes les que et volten un barri teu s'embranca/que, onada sobre onada, tu amunt vas empenyent"), s'imaginà el Pirineu com un gegant empaorit davant la ciutat que amenaçava en convertir-lo en la seva capçalera. Avui, quan constatem l'extensió dels fenòmens de freqüentació i segona residència en comarques com la Cerdanya o la Vall d'Aran, veiem que allò que en temps del poeta no era altra cosa que una afortunada hipèrbole esdevé cada vegada més realitat.

L'origen d'aquests processos, que tenen el seu resultat més visible en les migracions des dels grans municipis metropolitans cap els petits i mitjans, es troba en un seguit de fenòmens concurrents: la situació del mercat immobiliari, els canvis en els requeriments territorials de la producció i el consum, els avenços tecnològics i la millora de les infraestructures. Cal apressar-se a assenyalar que no es tracta pas d'un procés privatiu del cas català. Ans al contrari: totes les grans ciutats ibèriques (Madrid, Bilbao, València, Lisboa,...) han seguit en els darrers anys la mateixa pauta d'evolució, tot acordant d'aquesta manera, amb un cert retard, el seu desenvolupament al de les principals metròpolis europees^{xv}. El que ens interessa de discutir aquí no és, tanmateix, l'originalitat dels processos sinó les seves implicacions cara al futur. Perquè és indiscutible que els fenòmens d'expansió i difusió urbana ofereixen oportunitats i plantegen reptes per a l'esdevenidor de la ciutat.

Vegem, en primer lloc, allò que podríem anomenar els avantatges. El primer és, sens dubte, el salt d'escala de la ciutat. En el seu procés de metropolitanització -que, cal recordar-ho, ha anat acompanyat d'un creixement econòmic que ha portat el conjunt de Catalunya a uns nivells de renda per habitant equivalents a la mitjana de la Unió Europea- l'entorn barceloní ha assolit una massa crítica formidable. En termes de població la regió metropolitana de Barcelona és avui la sisena àrea urbana de l'Europa Occidental, superada només per Londres, Paris, el Randstat, el Rhur i Madrid^{xvi}. Això li confereix una capacitat d'atreure inversions, serveis, infraestructures i activitats que altrament no tindria. D'altra banda, les noves pautes de poblament han produït una davallada significativa en les densitats de població de molts centres urbans, on, com hem vist, s'havia arribat en alguns casos a nivells de concentració difícilment compatibles amb la qualitat de vida dels seus habitants.

Ara bé, el procés de difusió urbana, en el que la ciutat se'n va "dret enfora amb [ses] cases disperses/lo mateix que embriagada de tan gran llibertat", comporta no pocs problemes. El més visible és, sens dubte, l'ocupació de sòl. En efecte, el creixement dels municipis mitjans i petits en detriment dels més grans ha comportat el sorgiment de models suburbans d'implantació residencial (i també industrial i comercial) de molt baixa densitat^{xvii}. S'han produït així ocupacions de sòl molt ràpides i elevades, que han hipotecat espais de gran importància per a creixements futurs i han fragmentat i artificialitzat innecessàriament els espais oberts. Cal assenyalar que aquest procés no era de cap manera inevitable, fins i tot en un context de desconcentració de la població: una política urbanística enèrgica que orientés i compactés els creixements hauria pogut evitar-ho. Però la normativa vigent, llastrada pel planejament expansiu heretat dels anys seixanta i setanta i mancada de directrius territorials clares, no ha estat prou capaç de fer-ho. Així, segons les dades de l'Oficina del Pla Territorial Metropolità de Barcelona^{xviii}, el consum de sòl per habitant a la regió metropolitana es doblà entre 1972 i 1992. Pel que fa al futur, cal tenir en compte que el planejament urbanístic vigent qualifica com a sòl urbanitzable 28.623 Ha. noves, que venen a afegir-se a les 50.302 Ha. ja ocupades per sòl urbà. Els consums de sòl per habitant a la Barcelona metropolitana són encara de bon tros inferiors als d'altres grans ciutats, especialment a les del Nord d'Europa. Però la ciutat compacta, que ha estat la forma tradicional d'urbanització a l'àmbit barceloní es troba en un procés rapidíssim de transformació.

D'altra banda, els moviments de sortida de població de les grans ciutats metropolitanes, que, com hem vist, obeeixen a causes complexes, podrien ser percebuts com a símptomes de crisi urbana. Així, algunes lectures recents del cas barceloní han afirmat que allò que està en crisi és la ciutat central en el seu conjunt. Josep Miró i Ardèvol, per exemple, ha escrit que "pèrdua de població, envelliment i minva de llocs de treball són sempre les tres conseqüències de la crisi d'un territori. [...] Si això és així, Barcelona, la ciutat escenari, està en crisi i a més d'una manera

molt important, molt accentuada^{”xi}. Portada a aquests extrems la interpretació sembla poc ajustada a la realitat. En efecte, l'existència d'un diferencial de preus immobiliaris molt favorable encara a la ciutat central (on el preu per m² d'habitatge de nova construcció és, per mitjana, 1,4 vegades més alt que a la primera corona i un 1,8 superior a la segona) fa que les imatges d'una ciutat en crisi de la qual habitants i activitats malden per sortir resultin poc versemblants. I assenyalen que l'explicació més plausible podria trobar-se més aviat en la direcció contrària: la ciutat manté encara una capacitat d'atracció prou gran com per fer molt difícil que determinades activitats (la residència a baix preu, la indústria i el comerç extensius) s'hi mantinguin, de manera que el mercat del sòl i de l'habitatge va empenyent-les cap a l'entorn metropolità, sense que les regulacions urbanístiques hagin pogut (o volgut) aconseguir una evolució diversa.

No deixa de ser curiós, d'altra banda, que entre aquells que denunciïn avui la crisi de la ciutat per raó de la seva pèrdua de població siguin, en molts casos, els mateixos que la denostaven quan en guanyava ràpidament. Hom podria veure'ls com aquells amants shakespearis: “one foot in sea and one on shore/to one thing constant never”. Però aquesta seria una falsa impressió. Per a determinades línies de pensament, ho hem escrit d'altres vegades, hi ha una permanència, una constant, fonamental: la ciutat és sempre culpable, quan creix creix massa i si perd població està en decadència.

Tanmateix, el tema de la crisi urbana no és pas un argument a menystenir. No tant, afortunadament, per al cor del sistema metropolità en el seu conjunt, sinó per a algunes àrees dels grans municipis metropolitans, Barcelona inclosa. Així, els centres històrics d'algunes localitats, que compten amb un parc immobiliari molt envellit, disposen de poc espai per equipaments i serveis i s'adapten malament a l'automòbil, presenten problemàtiques específiques que, sense polítiques d'intervenció clares i definides podrien agreujar-se en un futur proper. A aquestes àrees caldria afegir la situació d'alguns barris d'habitatge de massa construïts entre els anys cinquanta i els primers setanta, que, per raons de cicle demogràfic i per la seva baixa qualitat constructiva, coneixen processos de degradació i marginalització. De les implicacions socials d'aquestes problemàtiques se'n parlarà més endavant.

Veiem doncs que els conflictes que l'evolució de la forma urbana planteja de cara al futur són, doncs, prou complexes: afecten no només la dimensió física de la ciutat, sinó també la seva competitivitat externa, la seva jerarquització interna, la seva viabilitat ambiental i la seva cohesió social. Heus aquí els temes que s'amaguen sota el dilema compacitat/difusió.

Complexitat/especialització

L'evolució futura de la ciutat estarà també marcada per una segona oposició: el conflicte entre la complexitat i l'especialització. En efecte, el centre de la metròpolis, la ciutat de Barcelona, s'ha caracteritzat, fins als nostres dies, per la complexitat de funcions que hi radiquen. Així, com correspon al patró tradicional d'urbanització de les ciutats mediterrànies, en el centre metropolità han conviscut tradicionalment els usos residencials, les activitats productives i els serveis. És aquesta mescla el que ha creat la particular atmosfera de bigarrament urbà que, ja a finals del segle passat fascinava els estudiants de poble en les novel·les de Narcís Oller. Però més enllà de conferir a la ciutat una particular personalitat, aquesta promiscuïtat de funcions té -si se n'eliminen les activitats nocives i perilloses- importants avantatges: redueix les necessitats de desplaçament, incrementa la seguretat ciutadana, augmenta els recursos i afavoreix la interrelació entre els habitants. Breu: la complexitat és un factor positiu per a la convivialitat de la vida urbana.

El procés de metropolitanització dels anys seixanta i primers setanta alterà profundament aquest quadre. Així, aparegueren grans conjunts residencials gairebé privats de serveis i d'activitats productives, que transformaren de forma radical molts municipis de l'entorn barceloní, tot abocant-los a complir de manera gairebé exclusiva una la funció residencial. "En Bellvitge hay vida", deia la propaganda en el moment de la seva construcció. I vida -la vida esforçada dels que hi aflüiren a doll- certament, hi havia; però de llocs de treball i serveis, en canvi, se n'hi trobaven ben pocs. D'altra banda, també en aquest període, la indústria anà deixant els centres urbans (de Barcelona, però també de Terrassa, de Sabadell o de Granollers) per instal·lar-se en polígons especialitzats on l'espai era més esbarjos i el preu del sòl més baix. D'aquesta manera, diverses parts del territori s'especialitzaren progressivament en determinades funcions.

A partir de 1975, la contínua expansió de l'àmbit metropolità i la difusió de l'urbanització han donat encara un nou impuls als fenòmens d'especialització territorial. En efecte, de la mateixa forma que la població del cor metropolità tendeix a disminuir, la seva dotació de llocs de treball es redueix: així, la ciutat de Barcelona que fa vint anys tenia, amb un 30,9% de la població, el 39,3% dels llocs de treball de Catalunya, l'any 1996 havia passat a concentrar només el 24,8% dels habitants i el 30,1% dels llocs de treball. En termes relatius, la davallada de l'ocupació radicada a la ciutat ha estat doncs fins i tot més ràpida que la caiguda de població. Paral·lelament, les corones metropolitanes han vist augmentar la seva participació sobre el total de l'ocupació catalana. Però les diferències entre elles són força notables: mentre el pes de la primera sobre el conjunt català s'ha mantingut estable, la segona, que, com hem vist, ha estat l'àmbit amb el creixement de població més alt, avança també clarament en aquest camp, tot atraient ocupació per un volum equivalent a les pèrdues de Barcelona^{xx}.

Cara al futur, aquesta tendència podria tenir, en principi, alguns elements positius, ja que implica una major dotació de llocs de treball i de serveis en les corones metropolitanes, les quals, com ja s'ha explicat, estaven molt mal dotades d'uns i altres. Ara bé, si ens mirem les dades amb més detall veurem que, com en el cas de la població, la descentralització en la ubicació de l'ocupació s'acompanya de la seva difusió sobre el territori. És a dir, que els municipis més grans i poblats, tant en el cor com en les corones metropolitanes, veuen disminuir el seu pes relatiu sobre el conjunt^{xxi}. Així, en el darrer període intercensal (1991-1996) les 7 ciutats metropolitanes de més de 100.000 habitants perdien, en conjunt, llocs de treball en termes absoluts; pel seu costat, els municipis mitjans (és a dir, aquells que compten entre 20.000 i 100.000 habitants) creixien, però ho feien a un ritme quatre vegades més lent que les localitats amb una població inferior als 20.000 habitants. I encara cal tenir en compte que, fins i tot en aquests municipis petits, els nous assentaments productius tenen lloc sovint en àrees de nova creació que presenten en moltes ocasions un feble nivell d'integració amb els nuclis preexistents. Veiem doncs que en el camp de l'ocupació, les grans ciutats metropolitanes tendeixen a perdre pes relatiu i en bastants casos llocs de treball en termes absoluts. I això, més enllà d'un determinat límit -tot i que la pèrdua d'ocupació no ha de representar necessàriament disminució del valor econòmic de la producció- pot arribar a afectar negativament la seva base fiscal i la seva posició jeràrquica en el conjunt metropolità.

La ubicació dels serveis, sobre la que no podem estendre'ns ara, ha conegut en els darrers anys una evolució similar a la de l'ocupació. És indiscutible que la millora dels nivells de renda i l'acció de les administracions (tant l'autonòmica com la local) ha permès un increment dels nivells de dotacions de serveis -en particular el comerç per a les persones i la llar- en molts municipis metropolitans. Però és innegable també que,

amb algunes encomiables excepcions, les operacions més notables en aquest camp s'han fet fora dels nuclis urbans, tot donant origen a grans equipaments comercials i de lleure que recolzen de manera gairebé exclusiva sobre la xarxa arterial metropolitana. El model de comerç de gran superfície, accessible de manera gairebé exclusiva en vehicle privat, que era gairebé inexistent fa vint anys, s'ha anat estenent més i més, de manera que en l'entorn immediat de Barcelona els complexos comercials d'aquest tipus ronden ja la trentena^{xxii}.

El resultat d'aquests processos és, com s'ha dit, una creixent separació de les funcions urbanes en el territori metropolità. Alguns autors han parangonat les grans ciutats contemporànies, per raó de les seves tendències d'especialització i compartimentació territorial, amb enormes parcs temàtics: aquí la residència, allà el comerç, més enllà la indústria, al fons les àrees de reserva natural^{xxiii}. L'àmbit metropolità barceloní és encara lluny d'aquests extrems, però resulta innegable que, per tal de satisfer necessitats bàsiques que abans realitzaven en àmbits molt reduïts, els nostres ciutadans cobreixen avui distàncies cada vegada més llargues. Tant és així, que a la regió metropolitana gairebé la meitat dels qui treballen (el 45%) ho fan fora del seu municipi de residència. I el creixement d'aquesta obertura de la mobilitat municipal és rapidíssim: si l'any 1986, 2 de cada 3 treballadors tenia encara la feina en el propi municipi, deu anys després aquesta proporció ha davallat, com veiem, fins prop d'1 de cada 2. I aquest augment del radi de la mobilitat no és pas privatiu dels viatges al treball^{xxiv}. D'altres funcions s'associen també cada vegada més a desplaçaments intermunicipals: hom viu a Cerdanyola, treballa a Rubí, compra a Sabadell i va al cinema a Barcelona. Tornem-ho a dir, no tenim encara els patrons de mobilitat de les grans ciutats americanes (on, com deia el poeta, "se juntan para estar solos/ se mueven para estar quietos/ (...) por túneles y cañones/ sopla enloquecido el Tiempo"), però a mesura que la urbanització es difon i s'especialitza, els ciutadans utilitzen el territori de manera cada vegada més extensiva i el nombre de desplaçaments es dispara.

Els costos directes per l'usuari d'aquest increment de la mobilitat no són pas menystenibles: hem calculat que, només entre 1986 i 1996, l'augment de l'obertura dels mercats laborals ha suposat, en aquest darrer any, prop de 500 milions de quilòmetres suplementaris en viatges a la feina, equivalents a uns 26 milions d'hores anuals addicionals esmerçades en desplaçaments^{xxv}. A aquests costos caldria encara afegir els de l'impacte ambiental, els de balanç energètic, els de la sinistralitat i els de la inversió en infraestructures que són, és clar, molt superiors^{xxvi}. D'altra banda s'ha de fer notar que els costos directes per l'usuari no es reparteixen pas de manera equitativa entre la població: en ser la possibilitat de triar residència i d'escollir mitjà de transport una funció de la renda i de la capacitat de disposar-ne, aquells amb majors recursos poden lògicament resoldre les seves necessitats de desplaçament amb menor despesa de temps i esforç personal. Així, quan estudiem els temps dedicats pels ciutadans a la mobilitat laboral, veiem que els qui tenen un menor nivell adquisitiu i les dones -és a dir, aquells que es desplacen en major proporció en transport públic i a peu- empen, per mitjana, més temps en recórrer la mateixa distància que la resta de la població: és com si per a ells els quilòmetres tinguessin més metres^{xxvii}. Cal recordar, així mateix, que en el cas de les dones que treballen, la mobilitat laboral s'afegeix als desplaçaments associats a les tasques de la llar (compres, cura dels fills, etc.), que, tot i la seva situació laboral, segueix afectant-les en proporció molt superior que no pas a la població masculina.

La mobilitat de la que parlem és, a més, una mobilitat cada vegada més complexa. En efecte, el nombre de desplaçaments per ciutadà no només tendeix a augmentar en quantitat i en radi, sinó que, a més, cada vegada més sovint aquests desplaçaments tenen per origen i destinació àrees de baixa densitat i -per raons del mercat laboral i

d'altres- són creixentment irregulars. Es tracta doncs, de patrons de desplaçament ben diversos del clàssic *commuting* pendular dels anys seixanta i setanta. Lluny queda la mobilitat tan simple que cantava aquella cançoneta anglesa de començaments del pop “my baby takes the morning train he works from nine to five and then/he comes back home again...” (la qual, tot sigui dit, en la nostra experiència barcelonina d'aquells anys no estigué mai associada a civilitzats trens de rodalies, sinó més aviat a autobusos atapeïts i a tètrics autocars d'empresa, com els que sortien de darrera la Plaça de Espanya -entre l'Escorxador i les Arenes- cap a la Zona Franca i el Baix Llobregat: “Barcelona y Madrid eran algo humillado./ Como una casa sucia donde la gente es vieja/ la ciudad parecia más oscura/ y los Metros olían a miseria”). Avui els mitjans de comunicació han millorat extraordinàriament i, per qualitat de servei, els nostres trens de rodalies -els de RENFE i dels Ferrocarrils de la Generalitat- ja no està tan lluny de la British Railways. Però en l'endemig, els patrons d'assentament i les formes de vida s'han transformat i la mobilitat s'ha fet molt més dispersa, erràtica i complexa. I, per tant, servir-la en transport públic requeriria un gran esforç d'inversió.

Aquest esforç, com és sabut, no s'ha produït en la magnitud requerida i això ha comportat que la mobilitat se serveixi cada vegada més amb vehicle privat. És aquest l'origen de l'extraordinària demanda d'infraestructures viàries i dels conflictes actuals sobre la gestió del tràfic (dels quals la recent polèmica sobre els peatges de les autopistes és només l'episodi més visible). L'inversió d'aquests darrers anys en xarxa viària -que, aquesta sí, ha estat molt important- ha permès que, malgrat l'increment de la mobilitat, el temps mitjà que els ciutadans destinen als desplaçaments no s'hagi incrementat, i fins s'hagi reduït notablement en alguns casos^{xxviii}. Ara bé, pels estudis d'aforament d'aquestes infraestructures (i per allò que escoltem cada matí i cada vespre en els informatius de la ràdio) sabem que els fluxes hi pugen de manera accelerada i que sovint les noves infraestructures es troben ja en situacions properes a la congestió.

Resumim. La difusió del poblament s'acompanya avui d'una creixent dispersió d'activitats i serveis sobre el territori, que, al seu torn, resulta en fenòmens de creixent especialització funcional de l'espai. D'això se'n deriva, inevitablement, un increment de les necessitats de mobilitat dels ciutadans. És per això que, mentre aquestes tendències difusives es mantinguin, les polítiques de mobilitat destinades simplement a servir la demanda, per necessàries que siguin, acaben de manera inevitable en fenòmens de congestió. Per resoldre en el futur els conflictes que el dilema especialització/complexitat territorial planteja cal, doncs, una nova aproximació al problema. Una visió global del territori que permeti integrar les polítiques d'infraestructures i els esforços transport públic, amb mesures de planejament tendents a regular els usos del territori. Només una estructura territorial articulada per nodes urbans -poderosos des del punt de vista poblacional i complexes des del punt de vista de les seves funcions- permetrà amansir la mobilitat i servir-la per mitjans menys costosos per a la col·lectivitat i per a l'entorn.

Integració/segregació

Durant els darrers dos segles la història de Barcelona ha estat reiteradament marcada per aguts conflictes socials. Tant és així que la tradició revolucionària de la ciutat -de les Bullangues i les cremes de convents del vuit-cents als grans esclats del primer terç del segle XX- fou, per un llarg període, un element essencial de la seva imatge: la ciutat de les bombes, la rosa de foc. Aquests conflictes tingueren el seu origen en l'existència de profundes diferències socials, les quals, com és lògic, es reflectiren també en la configuració de l'espai urbà. En efecte, d'ençà de l'enderrocament de les muralles les diverses àrees del pla de Barcelona anaren especialitzant-se socialment: d'un costat l'Eixample burgès i els barris benestants com Sant Gervasi i Sarrià, de

l'altre, els nuclis obrers i menestrals del pla -Sants, Gràcia, Sant Andreu, Poblenou- i la Ciutat Vella, progressivament empobrida. És així com, la nit de Sant Joan de l'any 1956, des d'un Carmel marginal i marginat, el Pijoaparte de *Últimas tardes con Teresa* podria mirar la ciutat burgesa estesa als seus peus: amb rancúnia i fascinació alhora; i amb la consciència clara de pertànyer a un altre món.

La metropolitanització dels anys seixanta i setanta portà aquesta segregació a un altre nivell d'escala: els Can Tunis, Carmel i Torre Baró donaren pas a les grans aglomeracions d'habitatge popular a les corones metropolitanes: els Ciutat Meridiana, Ciutat Badia, Sant Ildefons. Així, sense que les desigualtats territorials a l'interior de la ciutat central desapareguessin, les grans diferències en els nivells de rendes mitjanes passaren a oposar sobretot, d'una banda, Barcelona i, de l'altra, l'entorn metropolità (i aquí, en les corones, entre els centres urbans tradicionals i els barris de nova creació). Tanmateix, el creixement econòmic i la mobilitat social ascendent pròpia d'aquest període evità, en termes generals, la consolidació de fractures insalvables.

Més tard, a partir de la segona meitat dels anys setanta, diversos factors han contribuït encara a contenir les desigualtats. En primer lloc, cal esmentar la continuïtat del creixement econòmic. Creixement que en els darrers vint anys presenta un balanç clarament positiu, malgrat les successives crisis i les dificultats de l'ajust estructural que la ciutat ha patit en passar de ser "fàbrica d'Espanya" a centre terciari europeu^{xxix}. L'evolució econòmica, si bé s'ha mostrat insuficient per resoldre els problemes de l'atur, ha permès, en canvi, un augment considerable de la renda mitjana fins a situar-la ben aprop de la mitjana europea.

El segon factor que ha contribuït a moderar l'impacte de les desigualtats socials i de la segregació urbana ha estat l'actuació de les administracions democràtiques, i, en particular, dels ajuntaments. Aquesta ha tingut sovint com a objectiu explícit l'eliminació de barreres i la reducció de diferències entre les diverses àrees de les ciutats. Així, les noves perifèries s'han vist transformades per polítiques públiques destinades a cosir teixits i a millorar equipaments, i els nuclis històrics en procés de degradació han conegut en mots casos ambiciosos programes de rehabilitació^{xxx}. D'altra banda, la extensió, ja en els anys vuitanta, dels beneficis de l'Estat del Benestar (pensions no contributives, subsidi d'atur, universalització de l'assistència sanitària) ha ajudat també a contenir l'augment de la problemàtica social^{xxxi}.

Finalment, les mateixes dinàmiques urbanes han contribuït a diversificar el territori des del punt de vista social. En efecte, els processos de descentralització de la població als que ens hem referit més amunt, afecten sobretot les capes socials mitjanes de les ciutats: la major part dels que migren són joves, de nivells adquisitiu mitjans, que, en no trobar en el seu municipi d'origen l'habitatge que cerquen al preu que poden pagar, es desplacen cap a d'altres localitats^{xxxii}. Així, aquests desplaçaments han contribuït a alterar la composició social de molts municipis de les corones metropolitanes, tot augmentant-hi la presència de grups que abans hi eren escassos, amb els conseqüents efectes sobre la renda mitjana, la tipologia de l'habitatge, els patrons de consum, la demanda d'equipaments, la base fiscal, etc.

Així, quan estudiem l'evolució de la distribució territorial de la renda en els darrers anys -tot i que el tractament estadístic de la qüestió és força complex- sembla que podem afirmar que ens trobem davant d'un doble fenomen. Per un costat, les rendes mitjanes de la població de les corones metropolitanes han tendit a apropar-se a la de Barcelona. D'aquesta manera, segons dades de l'Enquesta Metropolitana, la mitjana dels ingressos familiars a la primera corona va passar de ser el 77,1% de la mitjana barcelonina el 1989 al 80,5% el 1994; i l'evolució a la segona corona encara hauria estat més ràpida: del 79,8% al 87,1% en els mateixos anys. Per altra costat, a l'interior

de cada un d'aquests àmbits les desigualtats entre la renda mitjana dels grups socials més alts i més baixos no només no s'ha incrementat, sinó que fins i tot ha conegut una certa reducció^{xxxiii}.

Fetes aquestes constatacions, cal apressar-se a dir que aquesta evolució positiva no ha resolt pas plenament el dilema segregació/integració. No ho ha fet en el present, ni tampoc en relació al futur. Pel que fa al present, factors com la precarietat de les relacions laborals i l'alt cost de l'habitatge, entre d'altres, mantenen grups importants de la població en situacions ben problemàtiques. D'altra banda, continuen existint grups en situacions d'extrema penúria, integrats sobretot per ciutadans pertanyents als anomenats grups marginals i immigrants no europeus. La segregació dels grups socials segons el seu nivell de renda també perdura, és clar. Però, més que en els contrastos entre grans àmbits territorials propis del període anterior, es reflecteix ara en taques més menudes (entre els barris de les grans ciutats, entre els municipis de les corones metropolitanes).

Respecte el futur, cal plantejar-se en primer lloc si la dinàmica econòmica (la competitivitat de la base econòmica de la ciutat, el seu creixement i les formes d'organització del treball) seran suficients per resoldre allò que fins ara ha aparegut com una dificultat insalvable: la problemàtica de l'atur i els baixos nivells d'activitat. Un dels aspectes crucials en la resolució d'aquesta qüestió és el nivell de formació de la força de treball. I aquí, precisament, l'evolució present planteja interrogants notables: el sistema educatiu, que ha estat el mecanisme essencial de integració i mobilitat social ascendent, palesa avui dificultats d'adaptació notables i mostra tendències alarmants de fragmentació. En aquest context, cal preguntar-se si les mesures redistributives i les polítiques urbanes -fins i tot en el cas que no fossin reduïdes- podran en el futur seguir contenint per elles mateixes l'augment de les desigualtats, de la mateixa manera que semblen haver-ho aconseguit en aquests darrers anys.

Pel que fa a la plasmació territorial d'aquestes desigualtats –és a dir, en relació al tema concret de la segregació– una qüestió serà, sens dubte, clau: l'impacte dels moviments migratoris intrametropolitans vinculats al mercat de l'habitatge. En efecte, estudis realitzats en d'altres ciutats europees indiquen que, després de períodes de descentralització absoluta de la població, com el que travessa ara la metròpolis barcelonina, solen produir-se moviments de recentralització^{xxxiv}. I de fet, la situació del parc immobiliari del municipi de Barcelona, per exemple, amb un 45,9% d'habitatges ocupats només per una o dues persones, ve a enfortir les possibilitats que aquesta fase del desenvolupament metropolità arribi a produir-se també en la nostra àrea^{xxxv}. Ara bé, fins i tot en el cas que aquest fenomen recentralitzador es produís, els efectes dels moviments migratoris dels darrers temps sobre l'estructura social del municipi barceloní i els del seu entorn no haurien sigut de cap manera innocus.

En efecte, com ja s'ha dit, els desplaçaments de població afecten en particular la població jove i de capacitat adquisitiva mitjana. Aquestes característiques plantegen, per un costat, interrogants sobre la futura estructura d'edats de la població en les ciutats que perden efectius i, per l'altre, fan témer que es pugui produir una pèrdua de pes relatiu dels grups socials intermedis en aquests municipis (i, en particular, en alguns dels seus barris)^{xxxvi}. En aquest context, resultaran de gran importància les característiques socials del moviment recentralitzador. I aquí, les diverses àrees de les ciutats ofereixen diverses perspectives.

D'una banda, els barris històrics de les grans ciutats metropolitanes tenen, en termes generals, possibilitats i atractius que permeten una rehabilitació capaç d'atraure una població nova i variada, i evitar així de convertir-se en ghettos empobrits i degradats. Des d'aquest punt de vista, les crítiques genèriques a la *gentrification* (és a dir, a

l'arribada de contingents de població amb més capacitat adquisitiva) que les polítiques de rehabilitació hagin pogut comportar a la Ciutat Vella de Barcelona i en els centres d'altres ciutats metropolitanes semblen poc coherents: per combatre la segregació dels grups socials sobre el territori, cal evitar, precisament, la formació de closos tancats de població amb característiques massa homogènies; i, per tant, l'entrada en els centres històrics d'un cert volum de població jove i de superior nivell adquisitiu és, en principi, favorable. El que cal, en tot cas, és evitar -a través de polítiques de sòl i habitatge- que l'arribada d'aquests nous habitants comporti la sortida massiva de grups de menor poder adquisitiu. Si això es verificués s'hauria simplement transitat del ghetto empobrit al ghetto afluent.

Més complexa és encara la situació en els barris d'habitatge de massa dels grans municipis. Aquí, els atractius de centralitat i prestigi dels nuclis històrics hi manquen i la situació del parc d'habitatge, que ha acomplert un cicle generacional complert, és sovint preocupant. L'exemple d'altres ciutats europees mostra que el recanvi de població en aquests barris pot comportar fenòmens de degradació social i urbana. Com ha escrit Juli Esteban^{xxxvii}, el conflicte entre innovació i memòria és una de les principals problemàtiques de futur per a moltes de les nostres ciutats. I, com veiem, aquesta problemàtica està estretament relacionada amb un altre dilema més ampli: la construcció de ciutats integrades enfront la juxtaposició d'àrees segregades.

El futur de Barcelona: la necessitat del projecte

Tendim a embellir el passat i a sentir temença pel futur. En recordar la infància durant la Guerra Civil espanyola, Jaime Gil de Biedma afirmà: "Fueron, posiblemente/ los años más felices de mi vida". I Gabriel Ferrater reblà el mateix clau -"Erem feliços./ Ho erem tots junts i ho erem sempre i molt"- en escriure sobre la seva adolescència a Reus en aquells anys convulsos. També Passolini, que tant profundament va odiar el feixisme, parlà de la Itàlia de la seva infància, de la Itàlia del Vintenni, com d'un país feliç. En canvi, el futur inspira sovint temor. I n'inspira particularment en aquest final de segle.

Tanmateix, alguns motius per l'optimisme no manquen. Barcelona i les poblacions del seu entorn són avui, indiscutiblement, ciutats més benestants, més ordenades, més netes i més obertes que les que emergiren del franquisme, fa poc més de dues dècades. Ara bé, és innegable que la situació present ofereix tant oportunitats com reptes i que la nostra ciutat, Catalunya sencera, si ho volem, es troba, en certa manera en una cruïlla. Hem tractat de compendiar els dilemes territorials que aquest estat de coses planteja en les tres parelles de conceptes més amunt enunciades.

Així, el lector que hagi tingut l'amabilitat d'acompanyar-nos fins aquí haurà vist com, a parer nostre, allò que caracteritza la transformació present de l'espai Metropolità barceloní és una triple deriva: de la ciutat compacta cap a la difusió de la urbanització sobre el territori, de la ciutat complexa cap a l'especialització funcional de l'espai, de la ciutat relativament integrada cap a una potencial major segregació dels grups socials sobre el territori. I haurà copsat així mateix que aquestes tendències, si continuen immutades, plantegen, al nostre entendre, importants problemes per al futur de la nostra àrea urbana: hom corre el risc de veure-la esdevenir un espai ambientalment insostenible, funcionalment ineficient i socialment insolidari.

És a dir, de no corregir-se els seus aspectes negatius, les dinàmiques territorials en curs poden arribar a ser una amenaça seriosa. Una amenaça, en primer lloc, per al desenvolupament econòmic de la ciutat que -tenint dificultats per competir en termes de recursos i de volum de la producció- ofereix en canvi un entorn i una qualitat de vida atractius, i basa en aquesta oferta bona part de la seva activitat. I una amenaça,

sobretot, per al benestar i la cohesió social de la població, tant la dels nostres dies com la que integrarà les generacions futures.

Així, per tal d'aprofitar les oportunitats de l'hora i per no malbaratar els avenços aconseguits durant aquests darrers anys cal reaccionar davant la situació present. És a dir, cal actuar per tal de contradir els aspectes negatius de les tendències d'evolució urbana que s'han descrit. Des del punt de vista de les polítiques territorials -que són les que ens ocupen aquí- cal fer-ho tot contraposant a la urbanització difusa, especialitzada i segregada que es va dibuixant el model de ciutat compacta, complexa i integrada. Aquesta actitud implica, és clar, una vindicació de la política en la construcció de la ciutat: la noció que enfront de la urbanització sorgida de les tendències espontànies i de la preeminència dels interessos de part, cal reivindicar el concepte de ciutat com a projecte col·lectiu, com a constructe social. Ho dèiem a l'inici: ens és impossible saber allò que la ciutat serà, però podem afirmar allò que volem que sigui.

Val a dir que, en aquest camp, el de la reflexió i la pràctica urbanística, el punt de partida no és pas dolent. El planejament urbanístic municipal ha conegut, a Catalunya en general i a la regió metropolitana en particular, una notabilíssima florida durant les dues darreres dècades^{xxxviii}. I les polítiques aplicades en algunes de les principals ciutats -entre les quals destaca, sense cap dubte, l'urbanisme barceloní del període olímpic- contenen ja elements destinats a corregir les tendències en curs. Ara bé, si aquestes polítiques han resultat en part incompletes ha estat, sobretot, per la falta d'una voluntat política de conjunt i la manca d'un referent territorial clar, capaç de coordinar-les, integrar-les i potenciar-les.

Aquest referent podria ser el futur Pla Territorial Metropolità de Barcelona, que està en elaboració des de fa ja deu anys^{xxxix}. Podria ser-ho si, al costat de les prescripcions relatives a l'ordenament territorial, inclogués continguts estratègics, si s'elaborés amb la participació de totes les parts interessades, i si inclogués no només principis orientadors generals sinó també instruments per aplicar-los a través de planejament, normativa, acords i actuacions concretes. I podria ser-ho, sobretot, si, en elaborar-lo s'abandona tota vel·leïtat antiurbana i tota pretensió d'equilibris territorials abstractes. La noció de l'equilibri basat en l'homogeneïtat del repartiment de la població i les activitats sobre el territori és d'una simplicitat intel·lectual paorosa i palesa un profund desconeixement en matèria geogràfica. La seva aplicació, a més de resultar del tot ineficient des del punt de vista econòmic, comportaria, com han explicat recentment els ecòlegs^{xl}, problemes ambientals gravíssims. Un territori està equilibrat quan assegura als ciutadans, amb el menor cost ambiental possible, la major igualtat d'oportunitats en l'accés a la renda i als serveis, no pas quan esdevé un quimèric escaquer homogeni.

Als anys cinquanta, en reivindicar la "ciudad-comarca", l'urbanista Manuel Baldrich advertia que "la afluencia desmedida de habitantes a la ciudades industriales [...] ha sido a la larga germen de desorden. Mucho desorden económico, desorden social, desorden urbanístico". I conclouia: "recordemos que Dios ha confundido a los constructores de Babel"^{xli}. Els ecos d'aquest tipus de formulacions, que, com hem vist, tenen una llarga genealogia, ressonen encara massa sovint en el discurs polític i en les orientacions del planejament. Davant d'això cal afirmar amb rotunditat que en una Catalunya ja del tot integrada, l'enfortiment de la xarxa de ciutats -i, en particular, la regió metropolitana de Barcelona- és alhora requisit i garantia pel creixement econòmic, la preservació ambiental, la cohesió social i el desenvolupament integral del territori, incloses les àrees de baixa densitat. Així, contra allò que alguns discursos recents han afirmat, invertir en les ciutats catalanes, invertir particularment a Barcelona, és invertir en el conjunt de Catalunya, és invertir *en* Catalunya.

Cara al futur, l'objectiu principal a aconseguir, per al conjunt de la societat catalana i la barcelonina, no pot ser altre que assegurar el nivell de benestar més alt possible per al conjunt de la població, tant en termes de renda i d'ocupació, com de cohesió social. Per avançar en aquesta direcció, des d'una perspectiva territorial i urbanística calen, com dèiem, un conjunt de projectes col·lectius destinats a vertebrar les diverses parts del territori català d'acord amb les aspiracions i les potencialitats de cadascuna d'elles. Uns projectes que caldrà integrar amb una visió de conjunt i que hauran de conjuminar-se amb les polítiques generals i sectorials. En l'àmbit metropolità barceloní, aquest projecte -es digui Pla Territorial Metropolità o es digui de qualsevol altra manera- haurà de perseguir almenys set objectius territorials bàsics:

- a) Enfortir la capacitat econòmica de la ciutat
- b) Vertebrar la seva estructura urbana
- c) Augmentar-ne l'accessibilitat exterior
- d) Garantir la seva funcionalitat interna
- e) Defensar el dret de tots els ciutadans a l'ús del territori
- f) Protegir la qualitat ambiental
- g) Assegurar-ne la governabilitat.

Vegem breument a continuació quines haurien de ser en la nostra opinió les principals actuacions i mesures associades a cada un d'aquests objectius

a) Enfortir la capacitat econòmica de la ciutat

El primer objectiu ha de ser, sens dubte, enfortir el desenvolupament econòmic de la ciutat. I ha de ser-ho no pas com un fi en si mateix, sinó com a requisit i garantia de la cohesió social i la preservació ambiental. Per aconseguir aquest desenvolupament durador acompanyat de cohesió, les polítiques de modernització econòmica i de redistribució social són imprescindibles. Però aquestes polítiques resultarien avui insuficients si no s'acompanyessin d'actuacions tendents a enfortir l'estructura urbana. En efecte, en un context internacional cada vegada més integrat, les economies externes que les empreses deriven de la seva localització en un indret i no en d'altres resulten d'importància creixent. Aquestes economies depenen en bona part, com han explicat els experts^{xlii}, de les dotacions i les característiques de l'entorn territorial. És per això que per a ciutats com la nostra -que ocupen una posició intermèdia en el sistema mundial de ciutats i malden per mantenir-la i, si és possible, millorar-la- la qualitat d'aquest entorn és clau. I ho és no tan sols com a requeriment social, ambiental o funcional, sinó també com a requisit per a la competitivitat econòmica i el desenvolupament durable.

La terciarització de l'economia, a la que al·ludíem més amunt, reforça encara aquesta importància del medi. En efecte, a Barcelona les activitats manufactureres tenen un arrelament i una importància que les fa ben mereixedores de consideració i promoció. Però en el futur ben difícilment podrien garantir per elles mateixes l'ocupació i el creixement econòmic. En canvi, avui -per la qualificació de la seva força de treball, per la presència d'un important sistema universitari, per l'existència de centres de recerca avançats i per la dotació d'importants equipaments culturals- la Barcelona metropolitana està en bona disposició de créixer en d'altres activitats que poden ser punteres: la logística, les tecnologies ambientals, la salut, el disseny, la formació, les arts o el turisme. Per dir-ho curt: en serveis vinculats d'una manera o altra al coneixement i a la gestió del coneixement. Les generacions que estan a punt d'entrar en el mercat laboral -a més de ser, per comparació amb les precedents, força exigües en volum- són les més formades de la nostra història. Per aprofitar aquesta conjuntura, la ciutat -cada una de les ciutats de la regió metropolitana- haurà d'enfortir-se i

adaptar-se (amb la creació de parcs d'activitats, amb l'atracció d'empreses d'alta tecnologia, amb la vinculació a institucions de formació i recerca), tot fomentant un ambient propici que li permeti d'ampliar la seva base econòmica amb aquest tipus d'activitats punteres. L'oferta urbana serà així -al costat de la formació, la modernització i la redistribució- una palanca bàsica del desenvolupament econòmic i la cohesió social.

b) Vertebrar l'estructura urbana

És precisament per millorar l'oferta urbana (la del conjunt metropolità i la de cada una de les ciutats que l'integren) que cal reforçar la xarxa urbana de la metròpolis. Per fer-ho cal recolzar-se, sobretot, en les grans polaritats existents, tant en el cor com en les corones metropolitanes, amb l'objectiu explícit de revertir la seva progressiva pèrdua de pes relatiu sobre el conjunt. Aquestes polaritats són, en primer lloc, Barcelona i les grans ciutats de la segona corona metropolitana (Sabadell, Terrassa, Mataró, Granollers, Vilanova, Vilafranca). Però cal comptar també de manera destacada amb aquella altra dotzena de ciutats metropolitanes de creixement més recent (com ara Mollet, Sant Sadurní, Sant Celoni, Badalona, Cornellà, el Prat o Martorell) que tenen potencialitats per esdevenir així mateix polaritats vertebradores^{xliii}. El reforçament de la xarxa urbana ha de passar, en primer lloc, per la rehabilitació dels teixits urbans existents: ciutats com Sabadell, Mataró, Terrassa o Granollers (i com Badalona, Cornellà, Mollet o Rubí) han de poder seguir el camí i el ritme que Barcelona marca en aquest camp.

En el mateix sentit, cal continuar dotant aquestes ciutats d'àrees dinamitzadores de nova creació, que reforcin la seva centralitat metropolitana tant pel que fa a la producció com a l'intercanvi: operacions com les de l'Eix Macià, a Sabadell o l'Avinguda Europa, a Mataró, són exemples excel·lents de les possibilitats d'aquestes polítiques que cal complementar ara amb nous projectes en d'altres ciutats. Davant dels plantejaments equívocs que han volgut contraposar la centralitat de Barcelona a la de la resta de ciutats metropolitanes, cal afirmar doncs que del que es tracta és de reforçar la centralitat de les ciutats -de totes les ciutats, amb les lògiques jerarquies derivades de la seva grandària i posició- sobre el conjunt del territori metropolità. En una paraula, del que es tracta és d'articular la regió metropolitana com una veritable ciutat de ciutats.

c) Augmentar-ne l'accessibilitat exterior

S'ha escrit que "cervells i accés al món" seran les claus per al desenvolupament futur de les ciutats. Segurament l'asseveració és reductiva, però no hi ha dubte que l'evolució futura de l'àrea de Barcelona depèn, en gran mesura, de la seva connexió en el sistema internacional de ciutats. Garantir l'accessibilitat exterior de la metròpolis és imprescindible tant per la seva competitivitat com per tal que la ciutat pugui acomplir el seu paper de punt d'enllaç entre les lògiques d'ordre global, per un costat, i les d'ordre local i regional, per l'altre.

En aquest camp els estudis sobre accessibilitats relatives a Europa^{xliv} mostren que Barcelona es troba en una situació de clara inferioritat davant d'altres ciutats espanyoles i europees. L'acompliment -amb les oportunes salvaguardes mediambientals- dels acords del conveni del Delta relatius al port, l'aeroport i les zones d'activitats logístiques és doncs vital per al conjunt de la metròpolis. Així mateix, resulta de gran importància per al nostre territori la connexió de TGV amb Madrid i amb França^{xlv}. La polèmica sobre la ubicació de l'estació, amb la que s'ha volgut oposar els interessos de Barcelona als de la resta del territori metropolità, està plantejada sobre bases falses: una eventual radicació de l'estació principal al Vallès

potser afavoriria, per proximitat, Sabadell o Terrassa, però deixaria en una situació de gran excentricitat a Mataró, Vilanova i Vilafranca, i, en menor mesura, a Granollers. De nou: l'enfortiment de la jerarquia urbana de Barcelona no ha de ser considerada una amenaça per la resta de ciutats, sinó un requisit i una garantia per la competitivitat, el creixement i, com veiem, per l'accessibilitat global del conjunt de la regió metropolitana i de Catalunya.

d) Garantir la funcionalitat interna

El quart objectiu de les polítiques metropolitanes ha de ser assegurar la funcionalitat de les xarxes que integren el territori. Hem vist que les transformacions urbanes en curs forcen als ciutadans i a les empreses a fer un ús cada vegada més extensiu del territori. Això, com s'ha explicat, resulta en una exacerbació de la mobilitat que, a més, se serveix de manera creixent per mitjans mecànics i privats. Els consegüents problemes -de congestió, consum energètic i sinistralitat, entre d'altres- no podran ser resolts més que a través de polítiques de vertebració metropolitana que incideixin sobre la generació dels desplaçaments. Però al costat d'aquestes cal absolutament desenvolupar estratègies de transport i xarxa viària destinades a servir de manera més eficient la mobilitat.

Així, cal, en primer lloc, augmentar les dotacions de transport públic tant a la ciutat central com a les corones metropolitanes i cal fer-ho per tal de servir no només els fluxos radials perifèria-centre metropolitana, sinó també els moviments interns de cada una d'aquestes àrees. En aquest sentit, s'ha de reclamar la immediata posta en funcionament de l'eix ferroviari Mollet-Papiol per al transport de viatgers, i explorar les possibilitats de dotar de transport públic sobre estructura fixa a les connexions Mataró-Granollers i Vilanova-Vilafranca. En relació a la xarxa viària, la construcció del 4rt. cinturó, si es demostrés necessària, hauria de ser concebuda i dissenyada sobretot com una via de connexió entre les grans ciutats de la corona metropolitana, més que no pas com un nou *by-pass* interregional o internacional.

D'altra banda, la discussió del traçat i la capacitat de la xarxa no pot separar-se del debat sobre la seva gestió. Cal plantejar doncs el tema dels peatges, d'importància essencial per a la comunicació de les nostres ciutats. Aquí hi ha en un primer lloc un greuge evident respecte la situació d'altres ciutats espanyoles i europees, en la majoria de les quals les vies segregades bàsiques que configuren la xarxa arterial metropolitana es troben lliures de peatges. Tanmateix, des del punt de vista del model de mobilitat, potser la solució no hauria de buscar-se tant en la desaparició absoluta del peatge, com en la recuperació pública dels beneficis que genera, així com el seu abaratiment, i progressiva igualació sobre el conjunt de la xarxa metropolitana (tot evitant així les desigualtats flagrants que afecten molt negativament algunes de les ciutats metropolitanes). Finalment, cal assegurar el desplegament de la xarxa de cable per a les comunicacions de banda ampla, que pot reforçar encara l'aparició de noves centralitats en el conjunt metropolità.

e) La defensa del dret a la ciutat

Les polítiques de vertebració i d'infraestructures s'hauran d'acompanyar de la **defensa activa del dret dels ciutadans a l'ús del territori**. Aquesta defensa s'ha de concretar a través de polítiques d'habitatge i d'equipaments que garanteixin, per un costat, l'accés dels ciutadans a una vivenda digna i, per l'altre, la major igualtat territorial en l'accés als serveis bàsics. Un dels principals objectius d'aquestes polítiques ha de ser preservar la diversitat social en el conjunt de la ciutat. I això no només per un imperatiu de justícia social, sinó també com una forma de qualificar el seu territori a través de la

justícia social, és a dir, a través de la convivència de grups diversos sobre un mateix espai^{xlvi}.

En aquest camp, cal tenir en compte que les dinàmiques segregadores en les principals ciutats de la regió metropolitana, poden venir tant de la incapacitat de garantir l'accés a l'habitatge dels ciutadans amb menor poder adquisitiu, com de la major tendència de ciutadans de rendes mitjanes i altes a desplaçar-se cap a d'altres localitats. Cara al futur, caldrà així mateix preservar i ampliar els espais públics, que han estat una de les principals conquestes de l'urbanisme democràtic d'aquests anys. Les pulsions tendents a l'apropiació exclusiva del territori per part dels grups socials que l'ocupen haurà de ser combatuda amb decisió: el "fortress Los Angeles" o els "condominios cerrados" que caracteritzen tantes ciutats llatinoamericanes són el model a evitar. Com s'ha escrit: sense espai públic no hi ha ciutadania compartida, no hi ha ciutat^{xlvii}.

f) Protegir la qualitat ambiental

El sisè objectiu de futur de les polítiques territorials metropolitanes haurà de ser la recuperació i preservació de la qualitat ambiental. En aquest sentit, la defensa del caràcter compacte, complex i integrat del creixement urbà, beneficiós per ell mateix, haurà d'anar acompanyada d'una aposta decidida per la valoració dels espais oberts a la regió metropolitana. Espais oberts que aconsegueixen una funció compensatòria de les activitats urbanes, que contenen un important patrimoni paisatgístic, que relliguen entre si espais d'especial interès natural i que permeten el desenvolupament d'activitats agràries especialment productives.

La progressiva extensió de mesures de protecció dels espais oberts sobre les dues cadenes muntanyoses que vertebraven el territori metropolità (la Serralada Litoral i la Prelitoral), així com la recent creació de parcs rurals dins els límits municipals d'algunes de les ciutats de les corones metropolitanes són mostra inequívoca dels avenços en aquest camp^{xlviii}. Per al futur, cal reclamar polítiques metropolitanes que permetin un tractament global i sistèmic de la qüestió. Així mateix, cal exigir la compleció de les infraestructures relacionades amb qüestions ambientals (és a dir, la captació i distribució d'aigua, les plantes de sanejament i els sistemes per al tractament i eliminació de residus).

g) Assegurar la governabilitat

Finalment, l'endegament d'un conjunt de projectes d'aquest tipus ha de ser necessàriament un procés democràtic i participatiu. L'actual estructura administrativa del territori metropolità, caracteritzada per una fragmentació i una complexitat extremes, no ho facilita. En efecte, en els reduïts 3.200 quilòmetres quadrats de l'àrea metropolitana (un 10% de l'espai català) hi actuen més de 200 ens locals i 7 nivells administratius diferents (municipis, comarques, mancomunitats, entitats metropolitanes, diputació provincial, Generalitat i Estat; als quals caldria encara afegir la presència creixent de les polítiques procedents de la Unió Europea). En d'altres llocs^{xlix} hem explicat els costos que es deriven d'aquesta situació des del punt de vista de l'eficàcia institucional i, sobre tot, de la transparència administrativa i la representativitat. Però allò més important, aquí, és assenyalar la contradicció entre aquest estat de coses i la primacia de la política en la construcció de la ciutat que reivindicàvem més amunt. En efecte, per tal de desplegar el debat sobre el present i el futur de la regió metropolitana, i per aplicar-hi les mesures que d'aquest debat es deriven, ens calen instruments institucionals adequats, instruments que avui manquen. Dit d'una altra manera: el futur de la metròpolis depèn de la seva governabilitat. Cal doncs trobar les fórmules que s'apliquen en cada localitat respecte una sèrie de temes

clau (usos de sòl, xarxa viària, medi ambient, equipaments i serveis supramunicipals, fiscalitat) estiguin coordinades i condicionades per les determinacions i la gestió metropolitana.

Per assolir aquest nou equilibri administratiu entre l'autonomia, per un costat, i l'eficiència i la capacitat per l'altre, és necessària la creació d'un ens de planejament, cooperació i gestió d'àmbit metropolità (entengui's bé: un ens administratiu d'àmbit regional metropolità). Un ens que s'hauria d'engendrar des de baix cap a dalt, tot incentivant la mancomunació de serveis per part dels municipis i impulsant una reflexió estratègica amb la participació de tots els agents interessats. La Generalitat i l'Estat, més que oposar resistència a aquest procés, haurien d'alentar-lo i fins tot reproduir-lo en d'altres àmbits del territori català (l'alt Pirineu, la Catalunya interior, les Terres de Ponent, les Terres de l'Ebre, el Camp de Tarragona, l'àrea del Gironès). Només amb aquesta implicació profunda de la Generalitat s'assegurarà que les polítiques aplicades a la regió metropolitana –el cor urbà de Catalunya– concordin amb les polítiques territorials per al conjunt del país.

L'assoliment d'objectius com els enunciats no serà fàcil. Caldrà, ben cert, en front a dificultats de tota mena. Però és vencent dificultats com la ciutat s'ha construït fins ara i com haurà de seguir-se construint en el futur: "serem allò que vulguem ser/ debades fugim del foc, si el foc ens justifica".

Bellaterra, juliol 1999

-
- ⁱ Una primera versió més reduïda d'aquestes notes aparegué, amb el títol "Reflexions: el futur de Barcelona", a la revista *Medi ambient. Tecnologia i cultura* (núm. 22, desembre 1998), publicada pel Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya.
- ⁱⁱ Vegeu Peter HALL, *Cities of Tomorrow. An Intellectual History of Urban Planning and Design in the 20th Century*, Cambridge, Basil Blackwell, 1990 (473 pp.). Com és sabut, la literatura sobre el tema és vastíssima. El volum de Françoise CHOAY, *L'urbanisme. Utopies et réalités. Une anthologie*, Paris, Seuil, 1965 (446 pp.) amb la seva selecció de textos i el seu estudi preliminar, continua essent una referència obligada i una excel·lent introducció a l'evolució històrica de la qüestió. Entre les obres col·lectives recents que tracten d'oferir una panoràmica sobre l'estat actual del debat en diversos països, es poden citar: François ASHER et al., *Les territoires du futur*, la Tour d'Aigues, DATAR-Éditions de l'Aube, 1993 (178 pp.); Elio PIRODDI et al., *Il futuro della città. Idee a confronto*, Nápoles, CUEN, 1997 (148pp.); i Joan NOGUÉ (ed.), *La ciutat. Visions, anàlisis i reptes*, Girona, Universitat de Girona, 1998 (130 pp.).
- ⁱⁱⁱ Per a una visió de l'evolució de la imatge de la ciutat ideal al llarg de la història europea, vegeu Helen ROSENAU, *The Ideal City. Its Historical Evolution in Europe*, 1983.
- ^{iv} Vegeu Jean CHESNEAUX, *Une lecture politique de Jules Verne*, París, Maspero, 1970.
- ^v En els darrers temps s'ha produït a Catalunya una veritable florida d'estudis en el camp de la prospectiva, la qual cosa denota l'interès per la qüestió però també una certa preocupació respecte el futur. Alguns d'aquests treballs són molt genèrics o fan especial insistència en qüestions de tipus político-administratiu, com el d'Hugues de JOUVENEL & Maria Àngels ROQUE (dirs.), *Catalunya a l'horitzó 2010. Prospectiva mediterrània*, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 1993 (382 pp.), o el més recent de Jordi SERRA & Antoni VENTURA, *Catalunya 2015. Opcions polítiques per al Segle XXI*, Barcelona, Centre Català de Prospectiva-Centre UNESCO de Catalunya, 1999 (103 pp.). Altres, sempre des d'aquesta òptica general, responen a processos de debat públic de gran ambició, com els impulsats en paral·lel per l'Associació Cívica Catalunya Segle XXI i per la Presidència de la Generalitat de Catalunya, els resultats dels quals han estat, així mateix, objecte de

publicació: CATALUNYA SEGLE XXI, *La democràcia dels ciutadans*, Barcelona, Edicions 62, 1999 (188 pp.) i CATALUNYA DEMÀ *jornades de debat "Catalunya, demà"*, Barcelona, Generalitat de Catalunya, 1998 (527 pp.), ambdós documents contenen capítols específics sobre el futur del territori i la ciutat, els postulats dels quals -coincidents en alguns aspectes, clarament contradictoris en altres- és interessant contrastar. Ja en l'àmbit específicament territorial i urbà s'ha publicat en el darrer any *La ciutat del futur, el futur de les ciutats*, Barcelona, Fundació Rafael de Campalans, 1998 (91 pp.) amb treballs de Jordi Borja, Oriol Nel-lo i Josep Maria Vallès. S'ha realitzat així mateix, amb ocasió de l'exposició *La ciutat sostenible* en el Centre de Cultura Contemporània, un taller de futur animat pel Centre Català de Prospectiva, amb la participació de nombrosos experts, les conclusions del qual es recullen en el document *Escenaris de futur per a la ciutat de Barcelona i el seu entorn*, Barcelona, Centre Català de Prospectiva, 1998 (mecanografiat). Finalment, la revista *Medi Ambient. Tecnologia i Cultura* ha publicat un número monogràfic (desembre 1998) sobre "El paisatge ambiental a Catalunya l'any 2050", amb aportacions de Jaume Miranda, Ignasi Doñate, Albert Garcia Espuche, Jordi Serrra, Luis Angel Fernández Hermana, Lluís Reales, Albert Serratosa i Oriol Nel-lo.

- vi La fórmula de Montoliu és interessant perquè incorpora tant la noció de projecte (que conté sempre elements de prefiguració utòpica) com la d'estratègia (és a dir, la capacitat pràctica de portar-los a terme). Sobre la noció de les estratègies urbanes vegeu Arnaldo CECCHINI & Francesco INDOVINA (eds.), *Strategie per un futuro possibile* Milan, Franco Angeli, 1992 (188 pp.), i sobre les implicacions polítiques de les decisions estratègiques de futur l'assaig del mateix INDOVINA, "La città prossima futura: un nuovo protagonismo istituzionale" (ponència presentada al Congrés "I futuri della città: conoscenze di sfondo e scenari", celebrat a Cortona els dies 3-5 de desembre de 1998, les actes de les quals seran publicades properament). Sobre els mites als que s'haurà de fer front en la presa de decisions sobre el futur urbà, vegeu David HARVEY, "Perspectives urbanes per al segle XXI", a Joan NOGUÉ, *La ciutat...cit.*
- vii El tema ha estat objecte, com ja s'ha explicat en d'altres ocasions, d'abundants estudis des de les més variades perspectives. Lluís CASASSAS, dedicà a aquesta qüestió la seva tesi doctoral, *Barcelona i l'espai català. El paper de Barcelona en la formació i l'ordenament del territori de Catalunya*, Barcelona, Curial, 1977 (324 pp.), que recull una extensa bibliografia. Altra exploració bibliogràfica sobre la qüestió es pot trobar en el treball de Pilar RIERA "Les ciutats i el territori: balanç dels estudis sobre el sistema urbà de Catalunya, 1931-1991", a *Primer Congrés Català de Geografia*, Societat Catalana de Geografia, 1991 (volum II, *Ponències*, pp. 283-299). Pel que fa a les fonts relatives als aspectes político-administratius de la qüestió poden ser útils les compilacions d'Enric Lluch & Oriol Nel-lo (eds.), *La gènesi de la divisió territorial de Catalunya (1931-1936). Edició de documents de l'arxiu de la Ponència*, Barcelona, Diputació de Barcelona, 1983 (413 pp. i un volum de mapes) i *El debat de la divisió territorial de Catalunya (1939-1983). Edició d'estudis, propostes i documents*, Barcelona, Diputació de Barcelona, 1984 (1492 pp.). Una reinterpretació històrica del debat ha estat assajada recentment per Ramon GRAU a "Barcelona i l'espai català. Un apunt sobre les grans línies de pensament territorial a Catalunya", a Joan ROCA (coord.), *La formació del cinturó industrial de Barcelona*, Barcelona, Institut de Cultura de l'Ajuntament de Barcelona-Ed. Proa, 1997 (pp.3-10).
- viii GAZIEL, "Les viles espirituals" [1923], a *Obres completes*, Barcelona, Selecta, 1970 (pp. 1531-1539).
- ix Hem analitzat la presència d'aquests plantejaments en el pensament territorial català de les últimes dècades en el treball "Les teories sobre l'ordenament territorial de Catalunya. Els antecedents", a *Primer Congrés Català de Geografia*, Societat Catalana de Geografia, 1991 (volum II, *Ponències*, pp. 53-67).
- x Amb Ramon Grau hem tractat de traçar una petita genealogia d'aquesta tradició del pensament en el número monogràfic que *L'Avenç. Revista d'Història* va dedicar al tema, sota el títol "Ciutat i territori: sis reflexions de Barcelona estant (1780-1936)" (núm. 220, Diciembre 1997, pp. 21-68). Després d'una introducció general ("Una tradició intel·lectual optimista"), s'inclouen sis treballs: "Antoni de Capmany, el primer de tots", per Ernest Lluch; "La ciutat i la indústria: Balmes i Barcelona", per Josep Maria Fradera; "Cerdà: Barcelona i Madrid", per Francesc Roca; "Catalunya i Barcelona en el pensament dels positivistes: Sanpere i Estasén", per Francesc Artal; "Ildefons Sunyol: acció política i visió municipalista",

- per Ramon Grau; i “Pi i Sunyer; el territori i la gestió del govern local”, per Francesc Vilanova.
- ^{xi} Vegeu Carles PI i SUNYER, *L'aptitud econòmica de Catalunya*, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 1931.
- ^{xii} Vegeu Ildelfons CERDÀ, *Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*, Madrid, 1867 (p.51).
- ^{xiii} Sobre els processos recents de transformació metropolitana en l'entorn de Barcelona, vegeu el volum MANCOMUNITAT DE MUNICIPIS DE L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA, *Dinàmiques metropolitanes a l'àrea i regió de Barcelona*, Barcelona, MMAMB, 1995, així com els dos números monogràfics que la *Revista Econòmica de Catalunya* dedicà a la qüestió (desembre 1987 i març 1998). Per part nostre, hem tractat d'analitzar aquestes dinàmiques en el treball “Les dinàmiques metropolitanes: la difusió de la ciutat sobre el territori”, a Salvador GINER (dir.), *La societat catalana*, Barcelona, Institut d'Estadística de Catalunya, 1998 (pp. 307-329).
- ^{xiv} Vegeu al respecte els treballs de Josep ROCA CLADERA (dir.), *La delimitació de l'àrea metropolitana de Barcelona*, Barcelona, Centre de Política de Sòl i Valoracions, 1997 (119 pp.) i *La delimitació de l'àrea metropolitana de Barcelona, 1996*, Barcelona, Centre de Política de Sòl i Valoracions, 1998 (8 pp.).
- ^{xv} Sobre las dinàmiques de metropolitanització a les principals ciutats espanyoles pot veure's, per exemple, el nostre informe “Las grandes ciudades españolas: dinámicas urbanas e incidencia de las políticas estatales”, a *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, 27, juliol 1997 (pp. 9-71).
- ^{xvi} Per una comparació de les variables de territori, població i densitat de Barcelona i el seu entorn metropolità amb d'altres realitats urbanes europees, vegeu, el volum *Dinàmiques metropolitanes...cit.* Per al tema específic de les densitats comparades és interessant així mateix, el treball dirigit per Josep SERRA, *Grans aglomeracions metropolitanes d'Europa*, Barcelona, MMAMB, 1999 (multicopiat). Una comparació més complexa, basada en 83 indicadors urbans, entre Barcelona i altres 10 metròpolis europees pot trobar-se a INSTITUT D'ESTUDIS METROPOLITANS DE BARCELONA, *Indicadors urbans. Barcelona i el sistema europeu de ciutats*, Barcelona, 1998 (multicopiat).
- ^{xvii} Sobre la transformació de l'estructura metropolitana des del punt de vista morfològic vegeu l'atlas d'Antonio FONT, Carles LLOP i Josep Maria VILANOVA, *Gènesis de la estructura espacial metropolitana de Barcelona*, Sant Cugat del Vallès, ETSAV, 1995, avanç d'un treball més ampli encara en curs. Pot ser útil així mateix, el número monogràfic de la col.lecció *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona* sobre aquest tema (“Les formes del creixement metropolità”, número 26, gener de 1997), amb una introducció del propi Antonio Font i amb treballs de Manuel de Solà-Morales, Josep Parcerisa, Maria Rubert, Carles Llop, Josep Maria Vilanova i Amador Ferrer.
- ^{xviii} Per a dades sobre el consum de sòl a la regió metropolitana de Barcelona, vegeu el treball d'Albert SERRATOSA, “Els espais oberts en el planejament metropolità: realitats i propostes”, a *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, 22, octubre 1994 (pp. 37-47), àmpliament citat i reproduït després per altres autors. Per a un debat sobre aquesta qüestió (altament polèmica per les seves implicacions respecte al judici sobre la política urbanística catalana de les últimes dues dècades) vegeu Jordi BERTRÁN, “Ciutat difusa vs. ciutat compacta. La crisi del model territorial català” i Joan Antoni Solans, “El desenvolupament urbanístic i la conservació dels espais naturals”, a “*Conferència d'espais naturals a la plana del Vallès*”, Sabadell, ADENC, 1998 (pp. 47-78). Una estimació recent sobre l'evolució futura del consum del sòl a l'àmbit metropolità pot trobar-se en el treball de Josep Maria CARRERA, “Sistema de ciutats i ocupació del sòl”, Juli ESTEBAN & Jaume BERNADA (coord.), 1999. *Urbanisme a Barcelona*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1999 (pp. 248-257).
- ^{xix} Vegeu “Barcelona, de la ciutat escenari a la ciutat geriàtric” (*Avui*, 26 de gener i 13 de febrer de 1998). Una discussió d'aquests plantejaments pot trobar-se en el nostre article “Barcelona, ciutat decadent?”, publicat en el mateix diari el 25 de febrer de 1998.
- ^{xx} Sobre l'evolució històrica dels pesos relatius dels diferents àmbits metropolitans pel que fa a llocs de treball i de població ocupada resident, poden veure's, entre d'altres, les obres citades a la nota 13.

- xxi Sobre el paper de les ciutats de les corones metropolitanes en l'articulació del territori, pot veure's Pere LLEONART & Àlvar GAROLA, "Les ciutats intermèdies i la conurbació metropolitana: a la recerca de una model territorial pel segle XXI", a *Revista Econòmica de Catalunya*, 33 (pp. 116- 124). Sobre el seu pes relatiu en el conjunt metropolità pot veure's així mateix, el nostre treball "Ciutats intenses: per una ciutat de ciutats. Reflexions sobre el paper de les ciutats de la segona corona metropolitana en l'articulació de l'àrea urbana de Barcelona", a Joan Vilagrassa (ed.), *Ciutats intermèdies i urbanització mundial. VII Setmana d'Estudis Urbans a Lleida* (en premsa).
- xxii Vegeu Amador FERRER & Josep Maria CARRERA, "L'espai i l'activitat comercial a Barcelona i la seva àrea d'influència", a *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, 22, gener 1995 (pp. 45-59), número monogràfic sobre la ciutat i el comerç que inclou, així mateix, treballs de Marçal Tarragó, Ricard Pié, Josep Maria Bros, Josep Llobet, Francesc Mestres, Juan F. Mendoza, José Ignacio Galán, Enrich Llarch i Marisol Fraile. Per a una avaluació recent de la relació entre el desenvolupament urbà de Barcelona i la ubicació dels equipaments i els serveis culturals vegeu les aportacions del propi Amador FERRER ("Els equipaments" i "La cultura com a nou referent de l'evolució de la ciutat") a Juli ESTEBAN & Jaume BERNADA (eds.), 1999. *Urbanisme a Barcelona...cit.*
- xxiii Vegeu Michael SORKIN (ed.), *Variations on a Theme Park: the New American City and the End of Public Space*, New York, Hill & Wang, 1995 (249 pp.)
- xxiv La font bàsica per a l'estudi dels fluxos de mobilitat obligada (laboral i d'estudi) a l'entorn metropolità barceloní són les dades censals de l'Enquesta de Mobilitat Obligada, les quals han estat objecte de nombroses explotacions (vegeu, per exemple, INSTITUT D'ESTUDIS METROPOLITANS DE BARCELONA, *Anàlisi de la mobilitat obligada dels municipis de la província de Barcelona, 1986-1996*, Bellaterra, IEMB, 1999, multicopiat). Per al coneixement de la mobilitat no obligada (per compres, serveis i oci) són útils les dades de l'Enquesta Metropolitana (vegeu la seva explotació en el primer capítol de *La transformació de la ciutat metropolitana. Una lectura de l'Enquesta sobre les condicions de vida i hàbits de la població de la regió metropolitana de Barcelona*, Barcelona, IEMB, 1998) i les de l'*Enquesta de Mobilitat Quotidiana* de l'Autoritat del Transport Metropolità (publicada parcialment, amb aquest títol, en dos volums). Per una discussió sobre les pautes de mobilitat a l'àmbit metropolità barcelonès i les seves implicacions econòmiques, socials i funcionals pot veure's així mateix, el número 24 de la col·lecció *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, amb treballs de Manuel Villalante, Joaquim Clusa, Jacint Soler, Josep Maria Aragay, Juli Garcia, Miguel Àngel Dombriz, Ole Thorson i Oriol Nel·lo
- xxv Vegeu la ponència "Tenim les infraestructures que necessitem? Necessitem la mobilitat que tenim?", presentada a la Jornada de Debate *Infraestructures i desenvolupament*, Barcelona, Palau de les Hores, novembre 1997 (mecanografiat). Per una altra estimació de l'augment de la distància recorreguda per mobilitat laboral entre 1991 i 1996 a la regió metropolitana (que xifra l'increment entre aquests dos anys en un 25,6%, això és 1.205.296 quilòmetres diaris de recorregut suplementari), vegeu Joaquim CLUSA & Josep ROCA CLADERA, "Evolució de l'estructura urbana de Catalunya, 1991-1996. Impacte dels canvis experimentats en la distribució espacial de la població i la mobilitat per treball en el sistema català de ciutats", 1999 a *Nota d'Economia*, (en premsa).
- xxvi Per a una estimació dels costos ambientals de l'augment de la mobilitat en l'àmbit estricte de la ciutat de Barcelona, vegeu Helena BARRACÓ et al., *Barcelona 1985-1999. Ecologia d'una ciutat*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1999. Pel que fa als costos futurs en matèria d'infraestructures viàries i de transport públic, vegeu: CAMBRA OFICIAL DE COMERÇ INDÚSTRIA I NAVEGACIÓ DE BARCELONA, "Les infraestructures metropolitanes a l'àrea de Barcelona. Una aproximació als projectes en curs", a *Memòria Econòmica de Catalunya 1995*, Barcelona, COCINB, 1996; i EQUIP REDACTOR DEL PLA TERRITORIAL METROPOLITÀ DE BARCELONA, *Estudi econòmic financer i programa d'actuacions prioritàries*, Barcelona, 1998 (multicopiat).
- xxvii Vegeu les dades dels temps mitjans de desplaçament de la població metropolitana segons gènere, edat, lloc de residència i categoria socioeconòmica a *La transformació de la societat metropolitana...cit.* (pp. 31-34).
- xxviii Vegeu *La transformació de la societat metropolitana...cit.* (p 27).

- xxix Per una síntesi d'aquesta transformació, vegeu Joaquim CLUSA, "Barcelona: economic development, 1970-1995", a Nigel HARRIS & Ida FABRICIUS, *Cities and Structural Adjustment*, Londres, University College of London, 1996 (pp. 102-116)
- xxx Podeu trobar una panoràmica de l'actuació dels ajuntaments catalans en qüestions urbanístiques durant les últimes dues dècades, vegeu el capítol d'Amador FERRER i Joaquim SABATÉ, "Vint anys d'urbanisme a les ciutats catalanes, a Oriol NEL·LO (dir.), *Vint anys d'ajuntaments democràtics (1979-1999). Elements per a un balanç i un debat de futur*, Barcelona, Federació de Municipis de Catalunya, 1999 (pp. 121-159). Per al cas específic de les poblacions de l'àmbit metropolità barceloní, vegeu el número 28 de la col·lecció *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, "Els vint anys del Pla General Metropolità de Barcelona" (novembre 1997), amb contribucions d'Albert Serratosa, Ricard Pié, Amador Ferrer, Fernando de Terán, Josep Maria Huertas, Juli Esteban i Joan Antoni Solans, així com el treball d'Amador FERRER i Oriol NEL·LO, "Las políticas urbanísticas en la Barcelona metropolitana", a Joaquim BRUGUÉ i Ricard GOMÀ (coord.), *Gobiernos locales y políticas públicas*, Barcelona, Ariel, 1998 (pp. 189-210).
- xxxi Així, a partir de dades de l'Enquesta Metropolitana, tantes vegades citada, Albert RECIO ha mostrat com l'any 1996 no menys del 52% dels habitants metropolitans vivien a llars on es perceben alguna mena de salari social (pensió, subsidi d'atur, d'invalidesa, etc.). Vegeu *La transformació de la societat metropolitana... cit* (pp. 120-134).
- xxxii Sobre les motivacions de les migracions metropolitanes i el seu impacte social, vegeu els estudis de Juan Antonio MÓDENAS, *Anàlisi geodemogràfica de les àrees de relació migratoria a la regió metropolitana de Barcelona*, Bellaterra, Departament de Geografia de la Universitat Autònoma de Barcelona (mecanografiat) i el treball de Josep SERRA, "Migracions metropolitanes i desconcentració demogràfica", en *Revista econòmica de Catalunya*, 33, 1997 (pp.77-88). Pot ser útil també el nostre treball "Les dinàmiques metropolitanes..." *cit*.
- xxxiii Vegeu per aquestes dades el treball d'Albert RECIO citat a la nota 31 i el número 25 de *Papers. Regió metropolitana de Barcelona*, "Enquesta de la Regió Metropolitana de Barcelona (1995): primers resultats" (setembre 1996). Per a l'anàlisi específica del mateix fenomen al municipi de Barcelona, amb resultats molt coincidents als anteriors, vegeu també Tomàs ALUJA, *Índex de capacitat econòmica familiar a la ciutat de Barcelona, 1988-1991-1996*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1998 (multicopiat).
- xxxiv Vegeu, per exemple, el conegut article de Paul CHESHIRE, "A New Phase of Urban Development in Western Europe. The Evidence for the 1980's", a *Urban Studies*, XXXII, 7 (pp. 1.045-1.063).
- xxxv Vegeu Joan RÁFOLS (dir.), *Dinàmiques residencials a la ciutat de Barcelona*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1997 (341 pp.) i els treballs publicats en el número 29 de *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, "L'habitatge en les àrees centrals" (febrer 1998).
- xxxvi Vegeu l'estudi dirigit pel geògraf Antoni DURÀ, *L'emigració residencial del continu urbà del Barcelonès vers la resta de la regió metropolitana de Barcelona*, Bellaterra, IEMB, 1998 (multicopiat) i els treballs a la nota 32.
- xxxvii Vegeu la ponència de Juli ESTEBAN, "Quina ciutat?", a *Catalunya Segle XXI. Documents de Treball*, 4, 1998 (pp. 15-36).
- xxxviii Els principals responsables tècnics d'aquesta evolució han expressat la seva opinió sobre la trajectòria recorreguda en el volum d'entrevistes realitzades per Amador FERRER i Joaquim SABATÉ, "L'urbanisme municipal a Catalunya, 1979-1999", *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, 32, març 1999. Sobre aquesta qüestió vegeu així mateix, els treballs citats a la nota 30.
- xxxix Existeix ja un document preliminar elaborat per l'Oficina del Pla sota la direcció de l'enginyer Albert SERRATOSA (*Pla Territorial Metropolità. Document provisional*, 5 vol. i un CD, abril 1998) però la seva discussió tècnica i política es troba encara en estat embrionari. L'absència del debat sobre aquest projecte que, malgrat contenir propostes interessants, pateix, al nostre entendre d'importants problemes, és un símptoma de la presència massa escassa de les qüestions territorials en el debat polític i ciutadà d'avui. Per a un compendi d'observacions crítiques sobre el projecte elaborat, vegeu Juli ESTEBAN, "L'abast del Pla

-
- Territorial Metropolità de Barcelona en l'ordenació metropolitana de Barcelona", a 1999. *Urbanisme de Barcelona...cit* (pp. 261-267).
- ^{xi} Vegeu, per exemple l'article de Ramon FOLCH i Antoni PARÍS, "Socioecologia i gestió ambiental a l'àrea de Barcelona", a *Revista Econòmica de Catalunya*, 34, gener 1998 (pp. 52-62) i els treballs reunits en el volum col·lectiu de Salvador RUEDA et al. *La ciutat sostenible*, Barcelona, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1998 (125 pp.).
- ^{xii} Vegeu Manuel BALDRICH, *Ante el crecimiento desmesurado de las aglomeraciones urbanas: la ciudad comarca*, Barcelona, Impremta Escola Casa de Caritat, 1951.
- ^{xiii} Vegeu, per exemple, Andreu MAS COLELL, "L'economía de les ciutats", a *Barcelona Economia*, 20, 1993. Per una aplicació d'aquestes idees a la realitat metropolitana de Barcelona, vegeu així mateix, Joan TRULLÉN, "Factors territorials de competitivitat de la Regió Metropolitana de Barcelona", en *Revista econòmica de Catalunya*, 34, gener 1998 (pp. 34-50).
- ^{xiiii} Vegeu *Ciutats intenses... cit* i la resta de treballs citats a la nota 21.
- ^{xlv} Veure J. GUTIERREZ PUEBLA et al. , "Accesibilidad en la Unió Europea: un análisis comparado según modos de transporte", a *Estudios de Transportes y Comunicaciones*, 70, 1996 (pp. 7-19), i l'estudi *Indicadors urbans...cit*.
- ^{xlvi} Sobre les grans infraestructures de connexió exterior de la Barcelona metropolitana, vegeu les propostes contingudes al volum de BARCELONA REGIONAL, *Infraestructures i sistemes generals metropolitans. Propostes per a una reflexió*, Barcelona, Barcelona Regional, 1996 (69 pp.). Sobre les implicacions econòmiques del Plan Delta, pot veure's, entre d'altres, Joan ALEMANY, *El Plan Delta. Análisis económico de las grandes infraestructuras*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1995 (59 pp).
- ^{xlvii} Vegeu Francesco INDOVINA, "La città possibile", a *La città fine millennio*, Milan, Franco Angeli, 1991 (pp. 11-74).
- ^{xlviii} Vegeu Jordi BORJA, "Ciudadania i espai públic", a *La ciutat del futur... cit.* (pp. 21-58).
- ^{xlix} Vegeu els números monogràfics de *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, 20, octubre 1994 "Els espais oberts: parcs, rius i costes", i d' *Àrea. Revista de debats territorials*, 6, febrer de 1999 "L'anella verda", amb treballs de Jordi Bertrán i Antoni Montseny, així com l'article d'Amador FERRER, "L'objectiu d'un sistema metropolità d'espais lliures", a 1999. *Urbanisme a Barcelona... cit* (pp. 258-260).
- ^l Vegeu Josep Maria VALLÈS i Oriol NEL·LO, "De ciutat a metròpoli. Notes per a una lectura del Pla Estratègic Barcelona 2000 des d'una perspectiva metropolitana", a *Barcelona economia*, 18, 1993 (pp.9-20). Per un plantejament més general, pot veure's també "Políticas urbanas y gobierno metropolitano en el proceso de integración europea", a *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales*, 106, 1995 (pp. 783-792).