



Regió Metropolitana de Barcelona

TERRITORI - ESTRATÈGIES - PLANEJAMENT

Papers

6

**EL FET
METROPOLITÀ:
INTERPRETACIONS
GEOGRÀFIQUES**



FEDERACIÓ DE **MUNICIPIS**
DE CATALUNYA



Àrea metropolitana de Barcelona
Mancomunitat de municipis



Ajuntament de Barcelona

La Col·lecció «Papers» és fruit del Conveni interinstitucional signat entre la Federació de Municipis de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i l'Àrea Metropolitana de Barcelona per la realització de treballs i estudis relacionats amb el planejament territorial a la Regió Metropolitana de Barcelona.

COMITÈ DIRECTOR DEL CONVENI

Pasqual Maragall
Joaquim Nadal
Lluís Armet
Joan Blanch
Miguel Llugany
Salvador Milà
Josep Montilla
Josep Pujades

DIRECTOR EXECUTIU

Jordi Borja

COMITÈ TÈCNIC

Juli Esteban
Manuel Herce
Oriol Nel·lo
Josep Serra
Jordi Ventayol

SECRETARIA TÈCNICA

Montserrat Otero
Jordi Solé Flores

© **Mancomunitat de Municipis
de l'Àrea Metropolitana de Barcelona
Federació de Municipis de Catalunya
Ajuntament de Barcelona**

Edició:

Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona

Disseny:

Oficina de Disseny de l'AMB

Fotocomposició:

Estudi Gràfic Pedregosa

Impressió:

Gradisa

Barcelona, setembre 1991

DLB - 38 185 - 91

ISBN 84-88068-03-4

S U M A R I

PRESENTACIÓ	7
GRANS CIUTATS I ÀREES METROPOLITANES A EUROPA. EL CAS DE BARCELONA. JORDI BORJA	9
EL FET METROPOLITÀ. JULI ESTEBAN	15
LA CIUTAT METROPOLITANA DELIMITACIONS, DESCONCENTRACIONS, DESEQUILIBRIS. JOSEP SERRA	31
TRANSFORMACIONES EN EL ESPACIO PRODUCTIVO DE BARCELONA Y SU ÁREA DE INFLUENCIA. JOAN EUGENI SANCHEZ	53
LES TEORIES SOBRE L'ORDENAMENT DEL TERRITORI A CATALUNYA. ELS ANTECEDENTS. ORIOI NEL·LO	77

P R E S E N T A C I Ó

La present monografia, sisena de la col·lecció "Papers", recull cinc interpretacions de caire geogràfic sobre la realitat metropolitana de Barcelona. Quatre dels treballs que s'inclouen van ser elaborats amb motiu del I Congrés Català de Geografia, que la Societat Catalana de Geografia organitzà el mes de març d'enguany. Es tracta, en primer lloc, de les conferències que el sociòleg Jordi Borja i l'arquitecte Juli Esteban hi pronunciaren, respectivament, sobre el paper de l'àrea metropolitana barcelonina a Europa i sobre la definició del concepte d'àrea metropolitana. La monografia inclou, també, sengles ponències sobre l'estructura interna de l'àrea metropolitana barcelonina i sobre els antecedents teòrics del debat territorial a Barcelona i Catalunya, presentades a l'esmentat Congrés pels geògrafs Josep Serra i Oriol Nel·lo. Completa el present quadern, un article del també geògraf Joan-Eugeni Sánchez sobre les transformacions del territori metropolità en el període 1975-1990.



GRANS CIUTATS I ÀREES METROPOLITANES A EUROPA.
EL CAS DE BARCELONA.

Conferència pronunciada als actes d'obertura del
I Congrés Català de Geografia, Girona, març 1991

JORDI BORJA

SUMARI

- 1. La ciutat europea.**
- 2. La realitat metropolitana de Barcelona.**
- 3. Conclusions.**

GRANS CIUTATS I ÀREES METROPOLITANES A EUROPA. EL CAS DE BARCELONA

1. La ciutat europea

Avui està de moda parlar de la ciutat a Europa. Estudis comparatius, rànquings o jerarquies de ciutats, congressos sobre sistemes urbans, ciutats globals... Però, de quina ciutat parlem? Les realitats urbanes són múltiples i complexes. No podem comparar, per exemple, els municipis estrictes de Roma (1.507 Km²) i Barcelona (97 Km²). Si observem la llista de les 400 ciutats europees de més de 100.000 habitants ens trobarem amb ciutats centrals d'una gran aglomeració, amb ciutats perifèriques de la ciutat central, altres són ciutats intermèdies, etc. Les estadístiques i els rànquings, sistemàticament, confonen més que no informen, bé perquè comparen unitats administratives que representen realitats urbanes diverses, bé perquè utilitzen ja realitats administratives heterogènies. Per exemple, en alguns informes europeus es compara el Rin-Rhur amb el municipi de Milà o Barcelona, o l'aglomeració de Lille amb un municipi francès qualsevol que és centre de la seva aglomeració.

En proposar polítiques per a la gran ciutat cal tenir en compte l'existència de totes aquestes realitats. La ciutat europea és, o tendeix a ser, una realitat múltiple, policèntrica, discontinua, on podem distingir, almenys, tres nivells: La *ciutat-central*, que moltes vegades correspon al municipi que dona nom a la ciutat i és el seu principal valor de canvi; la *ciutat-metropolitana*, aglomeració o continu urbà, fenomen europeu de creixement perifèric en un teixit històricament urbanitzat i políticament diferenciat i que representa avui un dels grans reptes de la ciutat real; la *ciutat-regió*, o regió metropolitana, és la ciutat visualitzada com a projecte de futur, l'àrea real de planejament, de definició de grans projectes i de gestió de serveis bàsics (transports, aigua, eliminació de residus).

Malgrat aquesta realitat diversa i canviant, ha prevalgut la fragmentació i l'uniformisme administratiu, la qual cosa dificulta el paper de la ciutat com a ens polític. La ciutat avui no només ha d'oferir serveis. Ha de planificar el territori, ordenar el creixement, fer urbanisme perifèric, renovar el seu centre i construir

infraestructures econòmiques i de comunicació. Precisa d'un territori més ampli que l'estrictament municipal, on sigui possible el desenvolupament econòmic, la promoció de la ciutat des del punt de vista cultural i turístic, d'atractivitat i competitivitat en el món. Les grans ciutats europees, el seu sistema urbà, són les nostres multinacionals i el govern de la ciutat ha d'assemblar-se al seu consell d'administració. Les ciutats no solament competeixen entre si, també, i molt especialment, estableixen xarxes de ciutats que permeten la transferència de les seves tecnologies, l'intercanvi de polítiques urbanes i la innovació en els productes que ofereixen als seus ciutadans.

Concurrencia i complementarietat i també «acabar» la ciutat, integrar la seva població. Convertir els habitats de l'aglomeració, de la ciutat real, en ciutadans de plens drets, no sempre és una tasca fàcil, especialment a Europa, on tenim ciutats amb el 20-25% de població no comunitària sense els drets polítics elementals. D'altra banda, la lògica de la competència porta unida la lògica de la dualització social, malgrat que en algunes ciutats hagem pogut frenar aquesta tendència.

Tres són, bàsicament, els problemes amb què ens enfrontem en abordar aquesta visió de la ciutat: fragmentació administrativa, insuficiència competencial i de recursos i falta d'un projecte global per a la ciutat real.

La fragmentació administrativa la coneixem bé a Espanya, Itàlia i altres països d'Europa. Si prenem l'exemple de l'àrea de Barcelona, en una superfície de 1000 Km², encara més petita que el municipi de Roma, ens trobem amb una població de tres milions i mig d'habitants sobre els quals actuen en 60 ó 70 municipis, 4 ó 5 ens intermedis entre la província i el municipi, la província, la regió, els diferents ministeris estatals, organismes i empreses públiques, etc.

A la fragmentació administrativa se li uneixen la insuficiència i la inadequació de competències i recursos. Som encara esclaus d'una visió administrativa, jeràrquica, dels nivells competencials: tan sols resten als municipis competències de tipus residual

o que no poden ser gestionades per escassetat de recursos.

En tercer lloc, a més de la falta d'uns ens político-administratius per tot l'àmbit de la ciutat real, en els anys 90 som hereus de la crisi de la cultura de la planificació, la qual cosa ens ha portat a una falta generalitzada d'un projecte col·lectiu de desenvolupament i equilibri per a tot el territori.

Davant d'aquest tipus de problemes, les propostes contemplades des dels governs locals i les institucions són variades.

Primer, simplificació administrativa (i jo afegiria la no creació de més estructures territorials, i deixar de discutir sobre els límits físics); aprofitar les estructures ja existents i, si és possible, suprimir-ne alguna.

Segon, no iniciar una batalla competencial i de recursos, sinó establir un consens estratègic sobre territori, que possibiliti contractes o concerts interadministratius i de cooperació públic-privada a partir d'aquests consens.

Tercer, prendre consciència del valor simbòlic i de canvi de la ciutat per atribuir aquests valors al territori més ampli possible. Només així es podrà constituir la ciutat futura, que és la ciutat-regió, la ciutat-metropolitana futura.

En definitiva, les solucions a Europa són múltiples però ens trobem en un moment de gran confusió. Només tres exemples. A França, el cas de París: tots s'ocupen de París (el Primer Ministre, el Ministre de l'Equipament i la Regió), fins i tot el govern de la ciutat central; però no es defineix cap projecte bàsic consensuat i, el que és pitjor, no s'aconsegueix ni tan sols establir un marc político-legal legitimament per acordar aquesta definició. Segon exemple de confusió: Itàlia, on s'elabora una llei molt interessant sobre la ciutat metropolitana però ningú no sap amb exactitud com serà aquesta ciutat metropolitana, els seus àmbits, les seves competències. Tercer exemple: Espanya, on la restitució de les institucions autonòmiques regionals ha provocat la desaparició

de les estructures de coordinació metropolitana, vistes per les Comunitats Autònomes com un contrapoder (fins i tot quan el mateix partit governa en els dos àmbits, com és el cas de València i Bilbao).

2. Realitat metropolitana de Barcelona

En el cas de Barcelona, el que en l'apartat anterior hem anomenat la ciutat real entesa com a regió metropolitana o ciutat del futur comprèn un espai d'uns 3.000 Km² i 4 milions i escaig d'habitants. És l'espai de la mobilitat quotidiana, altament interdependent, on un terç dels habitants que no resideixen a la ciutat central treballen en el seu municipi, un altre terç treballa en l'àrea metropolitana i el terç restant en el municipi de Barcelona. És el mínim espai indispensable per la planificació de les infraestructures directament relacionades amb el desenvolupament de la ciutat.

Com exemple de la complexitat administrativa existent, en aquesta regió metropolitana intervenen l'Estat, la Comunitat Autònoma, la Diputació (com a organisme provincial), almenys cinc Consells Comarcals, tres organismes metropolitans i al voltant de 70 municipis que la integren.

Un segon àmbit territorial, el de l'aglomeració o continu urbà, està fragmentat en una trentena de municipis per només 500 Km² i al voltant de 3.100.000 habitants. Seguint amb la complexitat administrativa, existixen tres organismes de caràcter metropolità que no abasten el mateix territori. En primer lloc, la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana, de caràcter voluntari i integrada per 24 municipis per al desenvolupament conjunt de l'urbanisme, la promoció econòmica i la coordinació amb les altres dues entitats metropolitanes: la del transport, integrada per 18 municipis, i la del medi ambient integrada per 24 municipis.

Voldria acabar amb dues idees generals.

En primer lloc, en les àrees metropolitanes vivim una crisi de les seves funcions tradicionals, que són la planificació del territori i la gestió de serveis. Crisi en

la planificació perquè el territori que comprenen és massa petit i perquè les regions han assumit gran part de les seves competències. Crisi en la gestió de serveis perquè la ciutat real és una ciutat discontinua i perquè la gestió depèn dels recursos d'altres organismes de l'Estat o la regió, amb els quals encara és difícil establir relacions contractuals. Aquesta crisi de funcions no és només per l'excessiva fragmentació o per falta d'entitats metropolitanes fortes competencialment i econòmicament. En les àrees metropolitanes hem de gestionar un nou tipus de funcions i competències en allò que s'anomena «acabar la ciutat». Normalment, els problemes socials es donen molt més en les zones de frontera intermunicipal de la ciutat real. Per això és necessària una estructura política metropolitana que permeti integrar tots els ciutadans, que coordini no només els serveis que són típicament metropolitans (transport, aigua...), sinó també els que tenen un caràcter més local (serveis socials, policia municipal ...).

En segon lloc, necessitem tenir un nivell metropolità per formular un projecte estratègic de tot el territori, que possibiliti la concertació interadministrativa i la creació d'una estructura política adequada per a la seva gestió i la coordinació de les inversions vinculades al pla. Només mitjançant la planificació estratègica es pot definir la ciutat i fer-la competitiva en l'Europa de 1993. Però l'objectiu principal del pla estratègic ha d'assegurar la qualitat de vida i desenvolupament econòmic. Si el desenvolupament suposa sacrificar la qualitat de vida fracassa a mig termini, perquè la ciutat perd la seva atractivitat, es fa insegura, inhabitable, etc.

En definitiva, la nostra proposta de futur és la d'institucionalitzar la regió metropolitana com a substitució de l'actual província, no tan sols perquè el territori de la província no té gaire sentit, sinó perquè la regió metropolitana sempre ha estat legitimada. Aquesta proposta significa dividir l'actual província de Barcelona en dues.

3. Conclusions

Per acabar, voldria fer set breus reflexions sobre el que considero que són falses alternatives en el moment de discutir el programa per a la ciutat metropolitana.

En primer lloc, es parla molt sobre quines són les grans ciutats a Europa utilitzant el model de ciutat global, com Nova York o Tòquio. Aquest model no és aplicable al cas europeu, on unes 40 grans ciutats integren el seu sistema urbà i moltes ciutats intermèdies juguen un paper de centralitat i dinamisme molt important per raons culturals, d'innovació tecnològica, o perquè són el centre d'una regió desenvolupada, etc. Tampoc la concurrència entre ciutats és l'únic element que es dona en el territori. És encara més important la complementaritat que es dona en el seu sistema urbà, les xarxes d'intercanvi, etc., especialment per negociar davant dels governs nacionals i la Comunitat Europea.

Segon: a Europa coexisteixen les regions històriques, amb personalitat política i administrativa, junt amb noves regions emergents: són les macro-regions o regions transfrontereres. Les regions històriques, constituïdes en l'interior dels Estats, tenen un paper important en la redistribució social promoguda per la Comunitat. Però, des del punt de vista del desenvolupament, és evident que s'estan formant regions més grans, més enllà de les fronteres, que estableixen forts vincles funcionals en el seu interior.

Tercer: el dilema entre àrea metropolitana petita o gran, és a dir, àrea metropolitana-regió o àrea metropolifana-aglomeració. Crec que són dos àmbits complementaris. Avui necessitem la ciutat-regió com a institució supra-municipal de planejament estratègic i territorial i com a àmbit d'actuació consorciada amb la regió i l'estat. I no podem obviar el fet de la ciutat real o continu urbà que requereix una forta cooperació intermunicipal en urbanisme i prestació d'alguns serveis.

Quart: política de serveis o política de desenvolupament. En els darrers anys s'ha legitimat l'acció

de govern de promoció i desenvolupament. Però ara que vivim una etapa de creixement econòmic (no sols demogràfic sinó de mobilitat, d'intensificació dels usos múltiples del territori), es torna a concedir importància a les velles competències d'urbanisme i de prestació de serveis.

Cinquè: prioritat de la «publicació» de l'administració o gestió empresarial privatitzada. Sobre aquest aspecte, crec que el paper de l'administració ha d'estar més present en la definició dels serveis que en la seva gestió. D'altra banda, aquesta definició no es pot realitzar exclusivament des d'una administració, sinó que s'ha de concertar mitjançant organismes o acords interadministratius.

Sisè: ¿quin és el nucli principal de la ciutat-regió, el propi sistema urbà o la ciutat-central?. Tot i que no hi

ha una resposta exacta a aquest dilema, el que sembla segur és que la ciutat-regió necessita un *leadership* personalitzat, d'un valor de marca que la faci més competitiva a l'exterior. Aquest valor de marca va associat al nom i a la imatge de l'àrea central.

Per acabar la falsa alternativa sobre el paper «internista» de la ciutat (tutela, prestació de serveis ...) o de protagonisme cap a l'exterior i internacionalització: la ciutat juga un paper de concertació en el desenvolupament econòmic que li atorga una presència important en el seu exterior, però ensems té també un paper molt important d'integració de la seva població, per fer que els seus habitants siguin plenament ciutadans. Per aquest paper intern, de servei, no es pot privilegiar exclusivament la seva carrera en la concurrència internacional.



EL FET METROPOLITÀ.

Conferència pronunciada als actes d'obertura del
I Congrés Català de Geografia, Terrassa, març 1991.

JULI ESTEBAN

*Director de Serveis d'Ordenació Urbanística
de la Mancomunitat de Municipis de
l'Àrea Metropolitana de Barcelona*

- 1. Aparició i peripècies del qualificatiu "metropolità" a Catalunya.**
- 2. Algunes referències teòriques.**
- 3. Els àmbits metropolitans de Barcelona.**
- 4. Les escales del territori.**

EL FET METROPOLITÀ

1. Aparició i peripècies del qualificatiu «metropolità» a Catalunya

La primera vegada que a Catalunya apareix en els papers el qualificatiu «metropolità» aplicat a la intervenció dels fenòmens territorials amb una certa intencionalitat d'intervenció és a mitja dècada dels 60, utilitzat per la «Comisión Técnica para la Revisión del Plan Comarcal de Barcelona».

Aquesta Comissió, es va crear per a posar al dia el planejament urbanístic de l'àmbit territorial que comprenia Barcelona i vint-i-sis municipis. Aquest àmbit havia estat determinat pel pla d'ordenació urbanística de l'any 1953, que es coneixia pel Pla Comarcal de Barcelona, atès que com a Comarca de Barcelona es denominava aquesta àrea territorial, que comprenia a més del Barcelonès, parts de tres comarques històriques més.

La Comissió Tècnica esmentada, va presentar com a resultat dels seus treballs, que es desenvoluparen entre els anys 1964 i 1966, el que ella mateixa va batejar com a «Plan Director del Area Metropolitana de Barcelona». L'àrea metropolitana que es proposava comprenia les comarques històriques completes del Barcelonès, Baix Llobregat, Vallès Occidental, Vallès Oriental, Maresme, Alt Penedès i Garraf.

Amés dels problemes polítics —òbviament no resoltos encara— que la irrupció d'aquest concepte va motivar, existien llavors també problemes administratius objectius, ja que la falta de referències en els textos legals d'aplicació al cas, impedia donar al concepte d'àrea metropolitana cap altre contingut que el de simple delimitació territorial. L'esmentat Pla Director que tenia la pretensió d'aportar una manera específica de tractar el fet metropolità, va haver de ser tramitat i aprovat només a efectes administratius interns i assimilat a una ordenació a nivell de Pla Provincial d'un sector de la província (1).

Tanmateix, el planteig clar del fenomen metropolità no va ser inútil. Quasi simultàniament a l'esmentada

resolució ministerial, les dues Comissions d'Urbanisme —la «comarcal» i la provincial— que existien llavors a Barcelona ordenaven conjuntament aprofundir en la proposta territorial del Pla Director de l'Àrea Metropolitana (2). Es distingiren dues subàrees, la denominada d'«Acció Inmediata» —la Regió I— i d'«Acció Diferida» —Garraf i Alt Penedès—. Es delimitaren àmbits plurimunicipals, que denominaren comarques, centrats en les principals ciutats: Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell, que amb la ja esmentada «Comarca» de Barcelona, havien d'ésser objecte d'un planejament més detallat que hauria de desenvolupar el Pla Director.

Més endavant, l'any 1974, el fet metropolità va tenir el reconeixement, de notable transcendència pràctica, que comportava la creació de la Corporació Metropolitana de Barcelona, que comprenia l'àmbit de la «Comarca» de Barcelona, i que substituïa, augmentant les competències, la Comissió «Comarcal» d'Urbanisme (Comisión de Urbanismo y servicios comunes de Barcelona y otros municipios).

Dins la mateixa dinàmica d'actualització terminològica, el planejament general d'ordenació urbana que era revisió del Pla Comarcal de 1953, que es va aprovar l'any 1976, i que havia d'ésser gestionat per la recentment creada Corporació Metropolitana, va prendre el nom de Pla General Metropolità, i és el pla vigent encara en l'àmbit dels 27 municipis que aquella comprenia.

D'entre els plans de les altres «comarques» va arribar a ser aprovat l'anomenat «Plan General de Ordenación Municipal de la Comarca de Sabadell», l'any 1976, el qual és vigent actualment; aquest no va adoptar el qualificatiu «metropolità».

La Llei del Sòl de 1975, si bé aporta la figura dels Plans Directors Territorials de Coordinació, que implica un nivell supramunicipal —i no necessàriament provincial— de coordinació del planejament, no fa

(1) Resolució del Ministerio de la Vivienda de 24/7/1968.

(2) Acord conjunt de la Comisión Provincial de Urbanismo y la Comisión de Urbanismo y servicios comunes de Barcelona y otros municipios d'1 d'agost de 1968.

cap referència al fet metropolità com a circumstància específica de determinats territoris. Tanmateix, sí que el concepte de metropolità apareix en textos legals bàsics de la restauració democràtica:

- L'Estatut d'Autonomia de Catalunya (1979) preveu (art. 5.2) la creació d'agrupacions de municipis basades en fets urbanístics i metropolitans.
- La Llei (7/1985) de Bases de Règim Local reconeix com a possibles entitats territorials locals les Àrees Metropolitanas, essent competència de les Comunitats Autònomes crear-les, modificar-les o suprimir-les.

La Corporació Metropolitana de Barcelona, malgrat defectes atribuïbles al seu origen, era, pel ventall de competències que tenia, una veritable administració territorial metropolitana. Va desenvolupar les seves comeses fins l'any 1987, en què va ser suprimida per la Llei 7/1987 del Parlament de Catalunya; aquest, per substituir-la, va determinar la creació de dues Entitats Metropolitanas especialitzades: una per al transport, amb un àmbit de 18 municipis, i l'altre per al cycle de l'aigua i l'eliminació de residus, amb un àmbit de 32 municipis.

Aquesta Llei, 7/1987 «per la qual s'estableixen i regulen actuacions públiques especials a la conurbació de Barcelona i en les comarques compreses dins la seva zona d'influència directa», forma part del paquet legislatiu de les Lleis d'Organització Territorial (3) i determina, a més de la creació de les dues entitats esmentades, que l'àmbit de la Regió I és l'adequat «als efectes de la planificació i la coordinació en l'àmbit regional». Conseqüentment, assenyalava que s'haurà de procedir a l'elaboració d'un Pla Territorial Parcial, i d'un Pla Intermodal de Transports, referits ambdós a l'àmbit de la Regió I.

(3) Llei 5/1987 de 4 d'abril de Règim Provisional de les competències de les Diputacions Provincials.

Llei 6/1987 de 4 d'abril, sobre organització comarcal de Catalunya. Llei 7/1987, per la qual s'estableixen i regulen actuacions públiques especials en la conurbació de Barcelona i en les comarques compreses dins de la seva zona d'influència directa.

En el decret posterior (4) que desenvolupa aquesta llei, es reconeix la metropolitaneïtat d'aquest àmbit regional en designar com a Comissió d'Ordenació Territorial Metropolitana de Barcelona i Comissió Coordinadora del Transport Metropolità de Barcelona els òrgans que han de portar a terme la planificació abans assenyalada.

És clar, doncs, que en la producció legislativa dels últims vint-i-cinc anys s'ha donat un progressiu reconeixement dels fenòmens metropolitans del territori, i de la necessitat de tractar-los específicament. Tanmateix, aquesta constatada necessitat no s'ha traduït en la creació dels dispositius adequats que, com a mínim, suplissin les passades possibilitats. Si més no, cal subratllar que cada vegada és més general l'acord que aquesta situació es troba lluny d'ésser satisfactòria.

2. Algunes referències teòriques

En un altre ordre de coses cal també assenyalat que la terminologia s'utilitza amb poca precisió: conurbació, metropolità, ciutat, àrea, regió, són emprats sovint volent expressar distints significats. Malgrat que no trobarem criteris definitius ni exactes, sembla oportú recordar algunes aportacions dels estudiosos del tema que contribueixen, en qualsevol cas, a situar el que estem tractant.

La doctrina sobre aquesta temàtica es va anar configurant a partir de començaments de segle, quan ja s'havien generalitzat en els països més avançats els fenòmens de concentració de població i extensió de la ciutat com a resultat de la revolució industrial.

Fou el biòleg Patrick Geddes qui definí en una publicació de l'any 1915 (5) el concepte de «conurbació» com aquell fenomen de creixement simultani de dues o diverses ciutats que arriba a produir una situació d'urbanització continua en el territori.

(4) Decret 177/1987 de 19 de maig pel qual es despleguen la planificació i la coordinació d'àmbit regional previstes a la Llei 7/1987, de 4 d'abril.

(5) Patrick Geddes "Cities in Evolution"; 1915.

Cal assenyalar que la conurbació no comporta la primacia d'una ciutat sobre les altres. En els exemples clàssics de conurbació —el Randstadt holandès, o la que formen les ciutats del Rin-Rhur— veiem que no apareix cap ciutat clarament dominant sobre les altres. Tanmateix, podem entendre conurbació en sentit ampli com un concepte que expressa fonamentalment el fet físic de dues o més àrees urbanes que contacten en l'espai.

En canvi, metropolità, és un qualificatiu que ve de metròpoli —mot on són presents els significants grecs de «mare» i «ciutat»— és a dir ciutat gran que es a la vegada ciutat central amb la qual altres ciutats menors tenen clares relacions de dependència. L'existència, doncs, d'una ciutat clarament principal i dominant sobre les altres seria la condició necessària per a l'existència d'una situació metropolitana en sentit estricte.

La doctrina sobre el fenomen metropolità va ser de creació fonamentalment nord-americana, pel fet d'haver estat aquest país el primer on es van donar situacions d'aquest tipus. Ja el 1910, l'Oficina Federal del Cens a Estats Units utilitza el concepte «districtes metropolitans» (6) i el 1934, R.E. Dickinson publica l'estudi *The Metropolitan Regions of the United States*, on es proposaven 21 regions metropolitanas a partir de la zona d'influència de les grans ciutats (7).

Els criteris per a la determinació d'àrees metropolitanas han estat força variables segons els moments i els autors. A més des de l'Oficina del Cens esmentada, cal assenyalar el que proposa Kingsley Davis en el treball *The World Metropolitan Areas* (Berkeley 1959), on defineix l'Àrea Metropolitana tipus de la següent manera:

"Un àrea poblada per 100.000 habitants o més, que conté al menys una ciutat (o àrea urbana

contínua) amb 80.000 o més habitants i on les divisions administratives (als nostres efectes, municipis) de l'àrea contigua a la ciutat compleixen certs requisits, com és ara que la proporció de població activa ocupada en el sector primari sigui inferior al 35%, i que la densitat de població sigui superior a 58 hab./Km²."

En base al Cens de 1950, K. Davis, en el treball esmentat, determina una àrea metropolitana de Barcelona més petita que l'àmbit de la C.M.B. (delimitat l'any 1953) doncs no inclou Papiol, Pallegà, Viladecans, Gavà, Sant Climent de Llobregat i Castelldefels, i Tiana, que són municipis que formaren part d'aquesta última.

Molt diferent és el criteri que proposa Hans Blumenfeld (8) quan defineix la metròpoli com una concentració de població d'almenys 500.000 habitants que pot ésser travessada, des del seu límit fins al centre, en menys de 45 minuts amb mitjans de transport utilitzables per la majoria de la població. Aquestes condicions traduïdes als paràmetres d'ocupació del sòl i tecnologia del transport americana d'aquell moment representava un territori comprès per un radi de 30 milles (48 Km) des del centre.

Notem que, fonamentalment, Blumenfeld posa el llistó en una grandària més elevada, que és clar que atesos el grau d'aglomeració i la dotació de transport públic exigida, compleix sobradament les exigències posades per Davies.

També assenyala Blumenfeld (9) que:

«L'essència i la raó de l'existència de la metròpoli és, com per a la seva predecessora, la ciutat, la mutua accessibilitat entre els llocs de residència i els llocs de treball. La metròpoli s'estén fins allà on arriba el *commuting* diari, i no més lluny».

Certament, l'existència de viatges diaris residència-treball és un dels factors més clars i quantificables de

(6) Vegeu l'article "La delimitación de las áreas metropolitanas: El caso de Barcelona", Antoni Font a *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo* núm. 87 (1972).

(7) Esmentat per Georges Chabot, *Les Villes* 1948.

(8) "The modern metropolis" Hans Blumenfeld. *Scientific American*. Vol. 212, setembre 1965.

(9) Hans Blumenfeld "The urban pattern" a *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*. Vol 352, març 1954.

metropolitaneïtat, i especialment ho és a moltes metròpolis americanes, que s'articulaven segons un esquema molt simple de llocs de treball industrial i terciari al centre i àrees de residència fonamentalment suburbanes. Es pot avançar que a casa nostra el model metropolità ha estat des de l'inici més complex, doncs ni la residència ni els llocs de treballs es localitzen segons uns esquemes tan elementals. D'altra banda tampoc es poden reduir totes les relacions metropolitanes a la que hi ha entre aquests dos factors.

Seria millor dir, com ho fa Acquarone (10), que es tracta de l'existència d'una:

«Xarxa estable de relacions quotidianes econòmiques i socials enteses aquestes en el seu sentit més ampli»

O com explicà Antoni Font:

«La difusió d'activitats i funcions a l'espai i la interpenetració d'aquestes activitats segons una dinàmica independent de la simple contigüïtat geogràfica, són les raons distintives de la forma metropolitana o genèricament de la regions urbanes contemporànies» (11).

L'àrea i la regió, són dues escales del territori a les quals es pot aplicar l'atribut de metropolità. És clar el principi que a més distància del centre, a molts llocs de l'àmbit regional, s'esmoreiran les relacions de tipus metropolità.

Hi ha menys abundància d'aportacions teòriques per a determinar els àmbits regionals d'un centre metropolità. També, seguint autors americans, podríem establir-lo en un cercle de 100 a 150 Km. de radi al voltant d'un gran metropoli (12).

És clar que referències com aquestes no s'han d'aplicar directament al nostre país, que té un «grà»

molt més petit que el del territori americà. En general es pot dir que les relacions de tipus regional estan molt marcades per les peculiaritats territorials.

Per aquest motiu sembla procedent recuperar els termes una mica en desús els darrers temps, de «ciutat regió» o «ciutat territori», com a expressions d'una realitat territorial articulada en un conjunt d'àrees urbanes funcionalment molt relacionades, encara que espacialment separades. Antecedents d'aquest concepte es troben en teòrics anglosaxons de principis de segle com ara els ja esmentats Geddes, Lewis Mumford o Ebenezer Howard; tanmateix han estat els arquitectes urbanistes italians aquells qui més han treballat en la definició del seu abast en successives aportacions produïdes al voltant dels anys seixanta (13).

Assenyalem en primer terme, que la proposta de denominació «ciutat territori» pretén evitar la implicació del concepte «regió», com a dimensió històricament estabilitzada des del punt de vista geogràfic i administratiu, en la definició d'un fenomen fonamentalment urbanístic que en molts casos no es correspondrà amb l'àmbit de regions històriques.

Bàsicament, «ciutat regió» o «ciutat territori» són denominacions que expressen la superació de la idea de ciutat com un continu edificat que es contraposa en l'espai a les àrees no ocupades o rurals. És a dir, que ens proposa un model discontinu amb àrees buides i àrees plenes, a les quals cal suposar el suficient nivell d'urbanitat que permeti considerar-les part de la ciutat.

De fet s'està expressant una voluntat d'incorporació de les distintes parts del territori a una idea comú pel que fa a objectius de ciutadania, d'equilibri i de complementarietat. Entès així, és clar que el concepte de «ciutat territori» és especialment proposable com

(10) Acquarone; "Grande città e aree metropolitane in Italia".

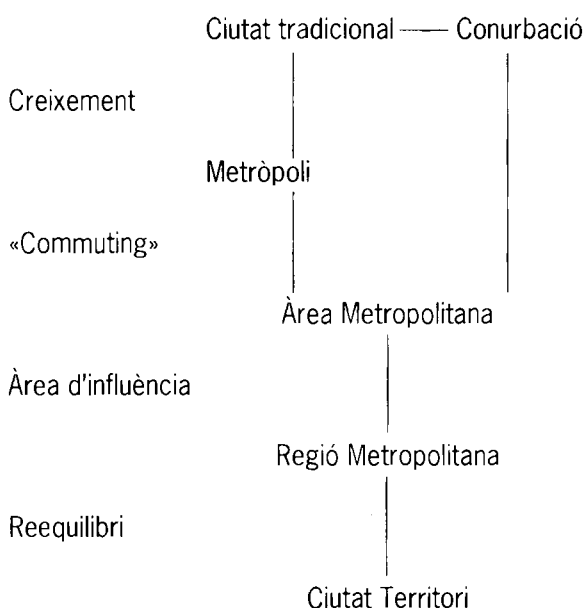
(11) Antoni Font; Opcit.

(12) Donald J. Bogue; Universitat de Michigan. Citat per Blumenfeld; op. cit., 1965.

(13) Ludovico Quaroni i Giancarlo de Carlo, aportacions a la convenció ILSES de Stresa (1962) sobre el tema "La nuova dimensione della città: la città regione". Giorgio Piccinato, Manfredo Tafuri: "La città territorio verso una nuova dimensione", *Casabella*, núm. 270. 1962.

a *desideratum* de regions metropolitanes com ara la de Barcelona.

3. Els àmbits metropolitans a Barcelona



Aquest esquema expressa un procés i a la vegada utilitza categories que es donen simultàniament en diferents àmbits del territori.

Referint-nos concretament al fet metropolità barceloní, podríem acordar que l'estadi de ciutat, en el sentit de formació urbana identificable en el territori, es manté fins gairebé els anys quaranta, en què encara els teixits urbans dels municipis eren espacialment autònoms.

Malgrat que el Pla Cerdà (1859) o el Pla Jaussely (1909) podrien ésser, des d'algun punt de vista, considerades com a propostes d'ordenació metropolitana *avant-la-lettre*, ja que integraven en una única proposta urbanística distints municipis, més endavant fusionats amb Barcelona, creiem que per la superfície del terme municipal resultant i el grau d'integració dels distints nuclis en una xarxa comú hauríem de parlar encara de ciutat en el sentit tradicional.

Durant els anys cinquanta el municipi de Barcelona creix força —arribarà a un milió i mig d'habitants al final de la dècada—, i creix també la primera corona de manera que es va produint un continu urbanitzat que a l'inici dels anys seixanta es pot considerar un fet irreversible i consolidat, malgrat que llavors encara amb greu dèficits d'infraestructura que d'alguna manera s'han anat corregint. Podríem convenir que aquesta àrea és la metròpoli central.

El terme municipal de Barcelona té una superfície de 97,6 Km. i una població de 1.712.350 hab., i formant un teixit continu amb Barcelona, es troben les àrees urbanes dels municipis de l'Hospitalet de Llobregat, Badalona, Sta. Coloma de Gramanet, Sant Adrià del Besòs, Esplugues, Sant Just Desvern, Cornellà, Sant Joan Despí i Montgat. Aquests municipis tenen en conjunt una extensió de 73,4 Km., i una població de 760.315 habitants.

És a dir que el conjunt de municipis que integren el continu edificat de Barcelona abasta una població total de 2.472.665 habitants, en una superfície de 14.460 hab./Km. La densitat mitjana en el terme municipal de Barcelona és de 17.545 hab./Km., mentre que en el conjunt de la corona de municipis esmentada és de 11.624 hab./Km.

La densitat de la corona, malgrat que és més baixa que la del municipi central, és prou alta per expressar clarament la continuïtat urbana del conjunt, la qual li dona una potent individualitat física —la metròpoli— que fa molt difícil la percepció de les individualitats municipals.

En un àmbit més gran determinarem l'Àrea Metropolitana. Els dos importants buits que han pogut preservar-se de l'ocupació urbana —el Delta del Llobregat i la Serra de Collserola— permeten diferenciar una segona corona de municipis que, si bé manté intensos fluxos de relacions amb l'àrea central, té menors intensitats d'ocupació del sòl i en conseqüència menors densitats mitjanes.

En aquesta Àrea Metropolitana distingim diverses subàrees que podríem denominar Delta del Llobregat,

Vall Baixa de Llobregat, Vallès-Collserola, Vallès-Besòs, Baix Maresme, i que sense pretendre que sigui una delimitació rigorosa, podríem considerar que es componen dels següents municipis:

Delta del Llobregat: el Prat de Llobregat, Sant Boi, Viladecans, Gavà i Castelldefels. Aquests municipis estan situats al marge dret del riu Llobregat i participen territorialment d'un fet tan significatiu com és el Delta, amb les seves especials característiques morfològiques i hidrogràfiques. La seva superfície global és de 117,5 Km., i abasta una població total de 256.896 hab., la qual cosa fa que la densitat mitjana territorial sigui de 2.186 hab./km.

Vall Baixa del Llobregat: municipis que com ara Molins de Rei, Sant Feliu de Llobregat, Santa Coloma de Cervelló, Sant Vicenç dels Horts, Papiol, Pallejà, Sant Andreu de la Barca i Castellbisbal, es disposen a ambdós marges del riu Llobregat en el seu penúltim tram. Deixant de banda que podrien incloure's en aquest llistat altres municipis, el conjunt dels esmentats abasta una superfície de 98,1 km. i una població de 198.929 hab., amb una densitat mitjana de 1.110 hab./km.

Vallès-Collserola: municipis que componen l'àrea vallesana occidental més propera a Barcelona, si bé amb el massís de Collserola com a important element separador. El pas de l'autopista A-7 —o tercer cinturó de Barcelona— és un dels referents d'aquests grup de municipis entre els quals caldria ementar Rubí, Sant Cugat del Vallès, Cerdanyola, Ripollet i Montcada i Reixac. Es tracta d'una subàrea que té una superfície de 137,3 km. i 197.448 habitants la qual cosa significa una densitat mitjana de 1.438 hab./km.

Vallès-Besòs: la Llagosta, Santa Perpètua, Mollet, Sant Fost, Montornès, Parets, Montmeló, Martorelles, ..., formen una subàrea que s'estructura sobre un dels principals canals naturals d'accés al centre metropolità. La superfície del conjunt de municipis esmentats és de 68,4 km. i la població de 105.721, de la qual cosa resulta una densitat mitjana de 1.546 hab./km.

Baix Maresme: Franja costera amb unes qualitats climàtiques i ambientals especials i una reforçada proximitat a Barcelona des de la posada en marxa de la primera autopista catalana de 1968 —també el primer tren, el Barcelona-Mataró de 1848 va recórrer aquests paratges—. De tot això, en resulta una clara vocació residencial i la relació consegüent amb les àrees d'activitats centrals. El Masnou, Alella, Tiana, Premià de Mar i de Dalt i Vilassar de Mar i de Dalt, entre altres municipis, formarien part d'aquesta subàrea. Sense pretensions de delimitació precisa, podríem considerar que aquesta subàrea té una superfície de 55,9 km. i 79.918 habitants amb una densitat mitjana de 1.430 hab./km.

En el seu conjunt aquests grups de municipis constitueixen, juntament amb el continu edificat, l'àrea metropolitana de Barcelona.

Cal fer esment de l'estudi de *Distribució de la Mobilitat per treball a la Regió Metropolitana de Barcelona* (14) on es fa palès que l'àrea d'influència directa de Barcelona, pel que fa als desplaçaments per treball és força semblant a la descrita. Per tant, des d'aquesta òptica és adient la denominació d'Àrea Metropolitana per un àmbit com aquest.

Per altra banda, cal assenyalar que les subàrees esmentades tenen una densitat de població referida al territori total municipal que varia entre 1.100 i 2.200 hab./km²., que expressa una considerable homogeneïtat del grau d'urbanització municipal mitjà.

La superfície total d'aquestes subàrees de la segona corona abasta els 477,2 km. i la població és de 788.912 hab. Per tant, l'Àrea Metropolitana de Barcelona descrita abastaria en el seu conjunt la superfície de 648,2 km. i els 3.261.577 hab.

Sens dubte no es tracta d'una proposta d'eliminació i hi ha raons per a discutir la inclusió o no d'alguns

(14) Manuel Esteban; *Distribució de la mobilitat per treball a la Regió Metropolitana de Barcelona*, Mancomunitat de Municipis a l'Àrea Metropolitana de Barcelona 1989.

municipis en els àmbits descrits. No obstant això, cal assenyalar que a concepcions d'aquesta escala corresponen delimitacions com la de l'àmbit de la que fou Corporació Metropolitana, o de l'Entitat Metropolitana del Medi Ambient, que és la més gran de les institucions metropolitanes existents hores d'ara.

La primera delimitació, que abastava una superfície de 476 km. i 27 municipis, es va produir el 1953 i llavors contenia una població de 1.672.000 hab., que actualment serien 3.031.720. La segona és una creació del 1987: conté 32 municipis, té una superfície de 585,36 km. i 3.083.353 hab.

Hi ha hagut doncs, des de fa temps, un cert consens pràctic en la consideració d'un àrea metropolitana d'aquesta dimensió. Malgrat que siguin delimitacions discutibles es refereixen a un àmbit aproximat que, a més de l'avantatge obvi d'haver comptat durant força temps amb una administració metropolitana, es manté dins els límits del que és abordable en termes de gestió directa de l'urbanisme i dels serveis.

Els àmbits no allunyats dels 600 km². i que inclouen uns 3.000.000 d'habitants, que poden comptabilitzar-se al voltant de Barcelona, permeten i exigeixen un punt de vista suficientment pròxim com perquè la gestió metropolitana es desenvolupi majoritàriament amb paràmetres de caràcter urbà, més que no pas territorials. L'Àrea Metropolitana és doncs, com a ciutat fragmentària, discontinua, multiforme ..., però cal que sigui entesa com un tot en què les decisions, fins i tot de petita escala, poden tenir repercussions de notable amplitud per la intensitat dels fluxos que donen vida al seu complex entramat. D'aquí prové que sovint hàgin denominat aquest àmbit «Ciutat Metropolitana».

Més enllà d'aquest àmbit, hem de parlar de «Regió»; «Regió Metropolitana», que segons alguns tractadistes es caracteritzaria simplement per la durada més llarga dels viatges al centre, amb la conseqüent disminució del grau de *commuting*. Tanmateix, la definició de la Regió Metropolitana de Barcelona requereix consideracions força més afinades.

En primer lloc, una mica més enllà de l'àmbit de l'Àrea Metropolitana descrita, ens trobem amb una corona de ciutats de diversos pes demogràfic, però amb els atributs d'una capitalitat comarcal real i la característica comuna de no haver quedat massa afectades pels creixements motivats per la immigració que va gravitar sobre Barcelona. Per això, aquestes ciutats han tingut un procés bastant equilibrat de creixement i s'han configurat com a centres de serveis comarcals.

Joan Busquets (15), denominava «madures» a aquestes ciutats, en contraposició a les «recents» o de creixement ràpid i les considerava integrants de la xarxa de ciutats sobre les quals s'articulava la urbanitat de Catalunya.

L'esmentat treball sobre la distribució de la mobilitat per treball mostra que tot i que aquestes ciutats mantenen una certa dependència de tipus metropolitana amb Barcelona, constitueixen també els centres dels mateixos mercats de treball.

Sobre aquest fet, Joan Trullén (16) expressa la tesi que en aquesta primera corona regional metropolitana, l'activitat productiva adopta el model de «districtes industrials» formats al voltant d'aquestes ciutats. Apunta també que, mentre la formació de l'Àrea Metropolitana responia a unes relacions de producció de tipus «fordià», la tendència actual cap a models més flexibles -tipus districte industrial- augmenta l'interès per la consideració d'àmbits regionals metropolitanos on ja es donen fenòmens d'aquest tipus.

Està clar doncs que Mataró (101.352 hab.), Granollers (50.000), Sabadell (190.652), Terrassa (161.625), Martorell (16.445), Vilafranca del Penedès (27.508) i Vilanova i la Geltrú (46.848) són individualitats urbanes a vegades augmentades amb la col.laboració de municipis veïns (les Franqueses amb Granollers, Barberà amb Sabadell, Abrera amb Martorell ...), que

(15) "Macrocefàlia barcelonina o ciutats catalanes?". Joan Busquets, a *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme*, setembre 1981.

(16) Joan Trullés; "Cap un nou model de desenvolupament econòmic i social del Àrea Metropolitana de Barcelona", a *Economia i territori metropolità*, col.lecció «Papers. Regió Metropolitana de Barcelona: territori, estratègies, planejament» núm. 3, Barcelona, IEMB, 1991.

constitueixen subcentres d'una Regió Metropolitana de la qual formen part però a la qual aporten personalitats clarament diferenciades.

La consideració de les comarques històriques que corresponen als municipis esmentats ens dona l'àmbit que va constituir la primera proposta de Regió Metropolitana de Barcelona —si bé llavors amb la denominació d'Àrea—, la ja esmentada del Pla Director de l'any 1966. Entre els criteris utilitzats aleshores per a la delimitació de l'àrea (17), a més dels indicadors més habituals com demografia, tràfic, *commuting*, etc, figuren els de «delimitació de les comarques existents» i «necessitats urbanístiques de tota índole».

En aquells moments, les comarques històriques eren una reivindicació democràtica de la qual es feia ressò qualsevol proposta tècnica progressista que tingués a veure amb el territori. D'altra banda les «necessitats urbanístiques a tota índole» tenien una traducció pràctica en forma de densitat de població desitjable, i el correlatiu estàndard de sòl per habitant que calia preveure. La inclusió de sòl comarcal poc ocupat, a la Regió objecte de planejament, és clar que facilitava que les quantitats globals fossin les previstes.

Posteriorment, quant la divisió comarcal de 1936 ha passat d'ésser una reivindicació democràtica sentimental a una imposició real —malgrat que democràtica— ha continuat essent la referència per a la determinació de límits regionals metropolitans. Així, la ja esmentada Llei 7/1987, estableix com a Regió Metropolitana, l'antiga Regió I, composta per les comarques del Barcelonès, Baix Llobregat, Vallès Occidental, Vallès Oriental i Maresme.

Les dades de densitat d'aquestes comarques metropolitanes ja no tenen la homogeneïtat de les agrupacions de municipis que s'han assenyalat com a components de l'àmbit que hem denominat «Àrea Metropolitana».

Les altres comarques properes a Barcelona, no incloses a la Regió I —Garraf i Alt Penedès—, tenen

(17) Plan Director del Area Metropolitana de Barcelona. Memoria Vol. 1. 1966.

clarament una població absoluta menor, però cal dir que la densitat del Garraf és superior a la del Vallès Oriental i, especialment, cal subratllar la presència del centres d'aquestes comarques —Vilafranca i Vilanova— però també Sitges i Sant Sadurn d'Anoia com a elements bàsics de l'articulació territorial regional de Barcelona.

Sembla doncs pertinent, a efectes de bases de dades, de seguiment territorial i de previsions de planejament, considerar una Regió Metropolitana com la descrita, malgrat la variabilitat de les referències quantitatives de les seves parts, que s'expressa en el quadre següent:

	Superfície km.	Població hab.	Densitat hab/km
Barcelonès	132,2	2.385.952	16.662
Baix Llobregat	486,4	606.729	1.247
Vallès Occidental	618,9	658.178	1.063
Vallès Oriental	812,9	241.593	297
Maresme	396,9	286.253	721
Total Regió I	2.458,3	4.178.705	1.670
Alt Penedès	514	67.224	131
Garraf	261,6	78.415	300
Total Regió Metropolitana	3.234,5	4.324.290	1.337

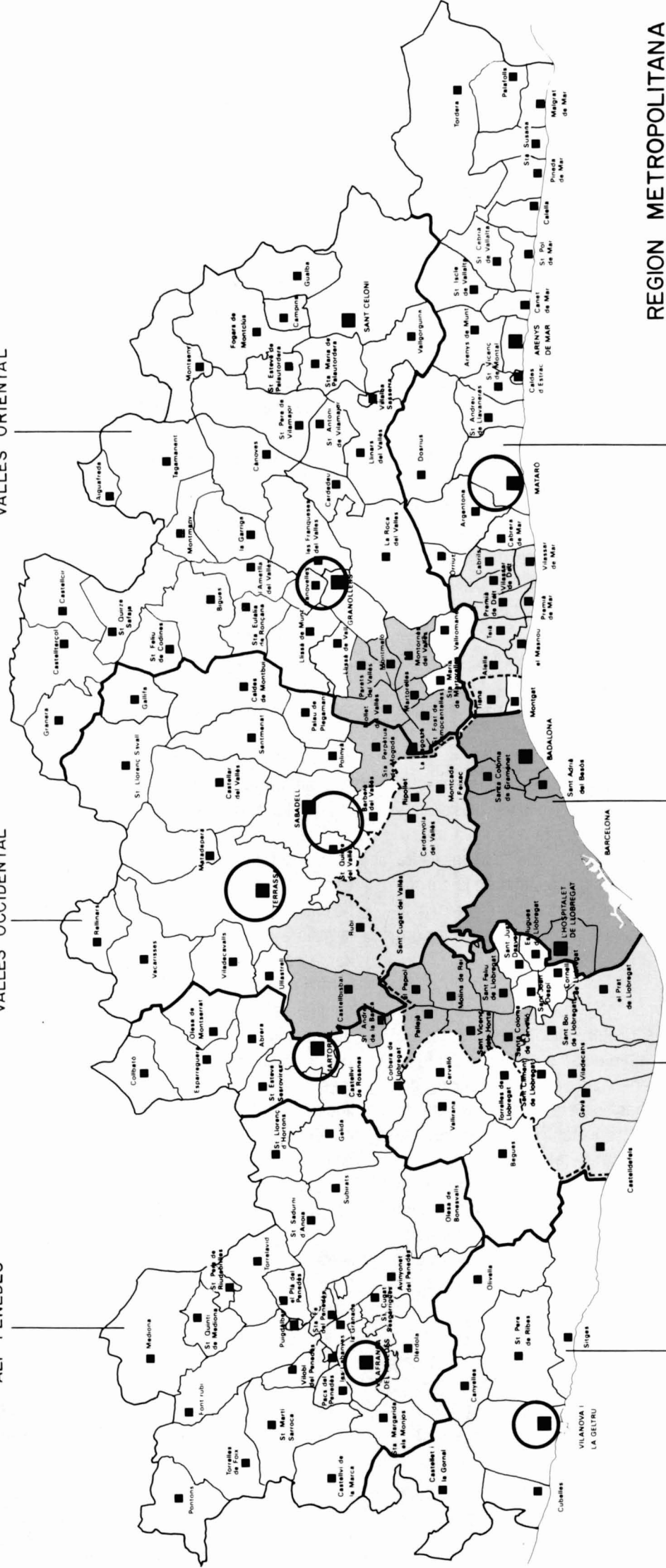
Tornant a la proposta que va fer del Pla Director l'any 1966, cal subratllar que matisa la seva delimitació per comarques completes, assenyalant que la zona amb una gran densitat de relacions recíproques la composaven el Barcelonès, el Baix Llobregat, el Baix Maresme, el Vallès Occidental i gran part del Vallès Oriental (exceptuant la vall alta de la Tordera). Mentre que a l'Alt Maresme, l'Alt Penedès i el Garraf tenien indicis clars de metropolitaneïtat però amb menor intensitats de relació. L'explicació s'acabava amb la següent consideració:

«Por último, también con algunas otras comarcas como el Anoia, Bages y la Plana de Vic, existen relaciones que en estos momentos podrían califi-

ALT PENEDES

VALLES OCCIDENTAL

VALLES ORIENTAL



REGION METROPOLITANA

- Límites comarcas**
- CMB (1953 - 1987)**
- Continuo urbano**
- Ciudad metropolitana**
- Corona de subcentros metropolitanos**

0 3 6 12 Km.

car-se de secundaries, pero que, fundamentalmente, mantenemos al margen de nuestra planificación, aunque en un futuro más o menos lejano podría resultar necesario considerarlas como una parte más de nuestro territorio-región».

De tot això fa 25 anys. És evident que, en aquest temps, l'augment de població i activitat, les noves infraestructures —llavors no existia encara cap autopista—, i la millora en les tècniques de comunicació ha augmentat considerablement en moltes de les relacions interurbanes en aquest territori i, especialment, les relacions amb la metròpoli principal.

Tanmateix, les consideracions que l'any 1966 es feien sobre la metropolitània dels distints àmbits i comarques tenen una sorprenent vigència. Crec que això té dues explicacions compatibles:

-La intensificació dels fluxos de relació ha mantingut, «grosso-modo», les posicions relatives dels distints nuclis o comarques pel que fa a la seva metropolitània. La millora de les comunicacions haurà augmentat les relacions d'una ciutat de la corona regional amb el centre metropolità, però a la vegada haurà augmentat la seva importància com a centre comarcal.

- Els distints àmbits territorials corresponen a distintes escales d'intervenció, o millor dit de concepció de la intervenció o d'ideació del futur que entenc que tenen una pervivència al llarg del temps: l'escala urbana o de la ciutat tradicional, la de l'àrea o ciutat metropolitana i la de la regió, que es corresponen amb determinats ordres de magnitud de la superfície territorial compresa. Ja que la representació cartogràfica és l'instrument base de qualsevol projecte territorial, l'escala, l'amplitud i el detall apreciables en els plànols, són determinants del tipus d'enfocament a adoptar en cada cas:

Escales de l'espai

- urbà: 1/1000 1/2000 1/5000
- metropolità: 1/5000 1/10000 1/25000
- regional: 1/25000 1/50000 1/100000

Tanmateix, no es poden ignorar els canvis haguts des del 1936, data de delimitació de les comarques vigents, ni des del 1966, quan es proposà la delimitació, encara acceptada, de l'espai regional metropolità.

No cal dedicar massa línies al fet palès que la delimitació comarcal, sense perjudici d'altres valoracions, no té cap significació en l'entramat de relacions territorials en àrees amb certa intensitat d'urbanització com a la que ens estem referint. De fet, ni tan sols ha arribat a tenir la que resultaria de l'exercici competències que s'haguessin atribuït als Consells Comarcals. Únicament, als efectes que ens preocupen, les comarques han anat servint, des de molt abans de la seva renovada vigència, com a peces per a la composició d'àmbits territorials regionals i, més recentment, com a àmbits de referència de dades estadístiques que cal reconèixer que, al menys, proporcionen una desagregació més útil que la provincial.

Les consideracions sobre l'espai regional metropolità esmentades, i que trobem sorprenentment vigents, no ens han d'amargar els canvis produïts. És clar que la millora de les comunicacions —especialment de xarxa viària— haguda des de 1966 i previsible a curt termini, i l'augment de l'índex de motorització, fan que algunes referències de distàncies horàries al centre metropolità que servien per a definir àrees i espais regionals ens donin en la situació actual espais molt més extensos. Així mateix, en la relació residència-lloc de treball, primer factor de metropolitània, ha augmentat l'àmbit d'influència del centre, però també ho han fet els àmbits propis dels subcentres, efectes als quals no és aliena la creació de gran quantitat de residències urbanes produïda al llarg d'aquests anys.

Amb tot, a més de constatar la complexificació del factor de *commuting*, cal subratllar la creixent importància d'altres relacions interterritorials, encara poc explorades i quantificades:

- Les relacions entre activitats productives. Fonamentalment, el transport de matèries primeres i productes manufacturats entre llocs d'activitat.

Aquestes relacions són bàsiques per al funcionament dels districtes industrials, però cal pensar que constitueixen en qualsevol cas, una proporció estimable dels fluxos de mercaderies de l'espai regional.

- Les relacions motivades pel lleure. La proporció de temps lliure és creixent. Els caps de setmana de dos dies lliures són ja una pràctica habitual. Això ha augmentat considerablement les distàncies recorregudes amb objectius de lleure, i la consegüent implicació d'àrees territorials més extenses en les activitats dels ciutadans. La distribució de la segona residència o la pràctica de l'esquí, per exemple, comporten segons una seqüència de periodicitat setmanal, una certa metropolitanització d'àrees exteriors, o fins i tot allunyades dels àmbits dels quals estem parlant.

Ens trobaríem, doncs, en una situació en què el *commuting* ha perdut el valor de referència global per a la qualificació dels fenòmens metropolitans d'escala regional. Tanmateix, si es vol mantenir l'estricta significat originari del terme metropolità, hauríem de convenir un altre qualificatiu per al fet relacional que indubtablement es produeix a escala regional o fins i tot a escales més grans. ¿Regió urbana de Barcelona?. ¿Conurbació de Catalunya?. En qualsevol cas, no existeix cap contradicció, com ha posat en relleu Lluís Cassasas (18), entre el paper de la metròpoli —Barcelona— i el valor de la xarxa de ciutats de Catalunya que formen un entramat cada vegada més implicat amb el que succeeix a la capital. La desitjable potenciació d'aquesta xarxa de ciutats no es cap competència al desenvolupament del centre sinó el complement necessari; mentre que, a la inversa, també és cert que la importància del centre es motor i referència per al desenvolupament de les altres ciutats de la Regió.

Sobre aquesta base argumental, que hom suposa d'àmplia acceptació en principi, es pot dir que la

(18) Lluís Cassasas "La ciutat metropolitana i la unitat de Catalunya", A *Planejament i àmbit territorial*, col.lecció «Papers. Regió Metropolitana de Barcelona: territori, estratègies, planejament» núm. 2, Barcelona, IEMB, 1991.

Regió Metropolitana —en sentit ampli—, no té una delimitació conceptual precisa. Dependrà molt de l'aspecte que estem considerant que la Regió compregui només fins a la primera corona de ciutats exteriors a la qual hem denominat Àrea, que abasti una bona part de Catalunya o que fins i tot l'excedeixi.

A Catalunya hi ha altres fenòmens de desenvolupament urbà que, malgrat que siguin d'escala molt menor que el de Barcelona, complirien els requisits quantitius d'alguns indicadors esmentats per a ésser considerats àrees metropolitanes: la bicèfala de Tarragona-Reus amb Salou, Cambrils i Valls, entre d'altres municipis; la formada al voltant de Girona, que comprèn a més de la majoria de municipis del Gironès, els del Pla de l'Estany; la conurbació de la Costa Brava central, etc.

Es força il·lustratiu que mentre l'any 1966 es parlava de construir un segon aeroport de Barcelona al Penedès, va prenent consistència ara la proposta que l'ampliació de l'aeroport del Prat de Llobregat, podria fer-se mitjançant la potenciació dels aeroports de Girona i Reus. A més, la previsible construcció del tren d'alta velocitat, amb estacions pautades segons distàncies de prop de 100 km., augmentarà ençara més les implicacions dels entorns urbans de les regions —probablement àrea de Girona, i més endavant àrees de Tarragona o Lleida—, amb la metròpoli central.

La conclusió podria ésser que és en l'espai regional de Catalunya més interrelacionat (o que té més condicions per ser-ho) amb l'àrea metropolitana de Barcelona, on és donen les opcions de futur més interessants i on el model de Ciutat-Territori no és un desideratum inabastable.

4. Les escales del territori

Destinaré l'última part de l'exposició a tractar un tema que ha estat d'actualitat permanent des de fa força anys: el planejament i la gestió de l'àmbit metropolità; i que ara ho està especialment per diverses circumstàncies: debat de la Carta Municipal de Barcelona, propera presentació del Pla Territorial de Catalunya, redacció del Pla Territorial Parcial de la Regió I.

Per tot allò que he exposat fins ara no voldria que es deduís que defenso que l'únic plantejament seriós del fet metropolità, en termes de previsions del futur i planejament (o el que és probablement més important, en termes de govern), és aquell que comprèn la màxima amplitud territorial dels fenòmens, la qual cosa ens portaria a afirmar que l'àmbit de Catalunya és l'únic adient.

Hem vist que els fenòmens de relacions o dependències territorials han estat progressivament complexos i encara ho seran més. Per tant és equivocat pensar que es podran abordar tots els problemes en una sola operació: el Pla Territorial General de Catalunya. Afegiria que tampoc és creïble un procés jeràrquicament tancat de planejament «en cascada», en el qual a partir de les determinacions d'aquell Pla s'anessin concretant les determinacions pròpies de cada escala menor.

A cada escala significativa del territori corresponen uns tipus de propostes d'intervenció, que són propis dels punts de vista i enfocaments que permet l'esmentada escala. A Catalunya, i d'acord amb els distints àmbits a què ens hem referit, prodriem apuntar una distribució com ara la següent:

1. En l'àmbit de Catalunya, el Pla Territorial, ha de posar l'accent en la creació de les *infraestructures* i els *serveis generals* i en l'establiment de les *reserves de sòl estratègiques*. La previsió dels recursos hídrics i el sistema general de sanejament, les fonts i els canals de provisió d'energia, els ports, aeroports i trens de llarg recorregut, el traçat i pautes de desenvolupament de la xarxa viària bàsica són determinacions que no es poden establir en àmbits més petits que el de Catalunya. Tampoc s'haurien de prendre en àmbits més petits aquelles que es refereixen a les reserves de sòl sobre recursos territorials escassos, com ara són àrees de regadiu, grans espais d'interès natural, àrees de lleure de muntanya, localització de ports esportius, etc.

2. A l'àmbit regional metropolità, el Pla Territorial Parcial de la Regió I no hauria d'ésser la simple ampliació de les propostes que el Pla Territorial

General faci en aquest àmbit, sinó que hi ha aspectes específics als quals correspon ésser tractats a aquesta escala: *l'habitatge, l'activitat i el transport públic*, els tres factors bàsics de les relacions metropolitanes tenen el seu tractament adient en l'àmbit regional.

- És clar que les *opcions residencials* que els ciutadans es plantegen són ja en un àmbit d'aquesta grandària, però no és menys cert que les possibilitats de desenvolupar polítiques eficients de foment de l'habitatge a l'abast d'àmplies capes de població, no les trobarem en àmbits més petits i més ocupats. Tampoc té massa sentit fer propostes territorialitzades d'habitatge en àmbits més grans, en què la regulació operativa d'aquesta variable haurà d'ésser per via indirecta: el nivell de serveis i infraestructures que es preveuen.

- El *transport públic* es podria dir que és la condició necessària —i a la llarga suficient— del fenomen metropolità. La definició d'un servei de ferrocarril express regional i els centres d'intercanvi modal són determinacions pròpies d'aquest àmbit. En aquest sentit cal fer esment que també està en procés de formulació un Pla Intermodal de Transport referit a la Regió I, cosa que recolza l'afirmació anterior, malgrat la incongruència que aquest Pla el formula una comissió totalment independent de la del Pla Territorial Parcial.

- La definició d'un *sistema nodal metropolità*, que estableixi els nous punts de centralitat territorial, que complementin la xarxa històrica de centres urbans per a configurar l'estructura de centralitats metropolitanes, és també una discussió d'aquesta escala. És a l'escala que correspondria tractar les localitzacions d'elements tant polèmics com ara la Fira de Barcelona, la 4^a. Universitat o la distribució de les grans superfícies comercials que, com podem comprovar, es localitzen segons lògiques que no tenen res a veure amb un objectiu d'ordre regional metropolità. Només a partir d'un sistema territorial de complementarietats segons destins i localitzacions, que caldrà definir a escala regional, la competència entre municipis i operadors, que sol ser ara l'únic factor determinant de les loca-

litzacions, tindrà unes conseqüències plenament enriquidores per al territori.

- L'escala regional metropolitana és també l'adequada per a la consideració de les reserves i *recursos naturals* en relació a les necessitats d'*esbarjo dels ciutadans*. La regió abasta àrees suficientment extenses perquè hi quedin incloses peces significatives del territori sense que es perdi la proximitat de visió que permet propostes de tractament molt ajustades a les característiques dels llocs. Cal afegir que aquesta escala també possibilita una observació suficientment detallada del comportament intermunicipal dels ciutadans pel que fa a llurs activitats d'esbarjo: Collserola, Garraf, Serralada de Marina i, en bona part, el Montseny i Sant Llorenç de Munt, són clarament espais que reclamen una escala metropolitana per a la seva concepció com a espais amb predominança dels components naturals, però a la disposició per a l'esbarjo de més de 4 milions d'habitants. També el front costaner o els marges fluvials —encara pendents d'una suficient consideració—, són peces fonamentals de la geografia metropolitana d'escala regional.

3. L'*Àrea Metropolitana*, és la denominació que hem assignat a l'espai d'aproximadament 500 km². al voltant de Barcelona, però que també considerem que correspon a altres àrees de Catalunya i, dintre de la Regió Metropolitana de Barcelona, també entenem que és l'escala que correspon a les àrees d'influència dels centres exteriors al continu edificat, tot i que són àrees de molt menys superfície i població. Tanmateix, en tots els casos és força clar que és a aquesta escala que correspon tractar un aspecte tant important com seria la congruència espacial de les determinacions dels plans generals d'ordenació urbana o, de manera equivalent, es pot dir que és l'escala pròpia dels plans d'ordenació plurimunicipals, malgrat que a Catalunya aquesta figura és inèdita des de l'any 1976. És també l'escala a què cal abordar la problemàtica de les perifèries degradades, especialment els fenòmens de trobada de diversos creixements de distintes ciutats. Per acabar, i sense pretensions d'exhaurir el tema, cal fer esment de

l'objectiu «d'urbanitat de l'obra pública» com una de les activitats irrenunciables en els plantejaments d'aquesta escala. La vialitat arterial, els ponts, els enllaços, etc., han de tenir en les àrees metropolitanes aquell tractament que requereix la funcionalitat molt més complexa que deriva de la seva localització. Aspectes com ara la imatge, la integració en l'entorn, o l'ús peatonal són fonamentals en el projecte de l'obra pública metropolitana.

4. A l'*escala urbana*, podem entendre, d'una banda el que és el continu edificat, o per altra la que correspon a punts de vista estrictament municipals, correspon òbviament el tractament de moltíssimes coses que és innecessari relacionar aquí. Tanmateix, si que cal subratllar com a pròpies d'aquesta escala les accions dirigides al tractament per sectors de sòl ocupat, ja sigui en la línia de manteniment o millora dels teixits i espais públics, o en la de la seva reforma.

Voldria acabar tot subratllant, tanmateix, que el tractament adequat del fet metropolità segueix sent un problema no resolt.

Des del 1966, tant sols s'ha assolit el reconeixement legal del qualificatiu. No s'ha avançat gaire —més aviat ha estat al contrari—, en la creació dels dispositius institucionals per a operar segons la lògica de les escales territorials significatives que he tractat de descriure.

Certament, l'existència de la Generalitat, resol el tema de l'escala més àmplia, perquè és qui té les competències de decidir i actuar en les variables pròpies d'aquest àmbit, però aquesta circumstància ja no es dona en cap més nivell dels esmentats. Cal afegir que sota el concepte de municipi s'inclouen realitats que van des d'unes quantes desenes d'habitants, fins a més d'un milió; és clar doncs que no es tracta d'una categoria homogènia pel que fa a l'escala territorial dels assumptes que serien de la seva competència.

Pel que fa a l'*Àrea* i a la Regió, la situació es encara més precària. És clar que les divisions comarcals vigents no es corresponen en cap cas amb àrees


metropolitanes i tant sols són delimitacions que se sumen per a delimitar una regió que ara per ara té dues comissions que han de redactar sengles Plans —un territorial i un de transport—. L'Àrea compta amb dues Entitats d'abast sectorial —aigua i residus i de transport— amb distint àmbit territorial a les quals cal sumar una mancomunitat de municipis que es, òbviament, de caràcter voluntari i per tant subjecte a criteris de conveniència de les forces polítiques que governen cada ajuntament. Aprofundir en els motius i perspectives d'aquesta situació anòmala crec que correspon a un altre grup temàtic d'aquest Congrés. Voldria finalment apuntar una darrera reflexió relativa al fet metropolità.

Per sobre de qüestions d'escala, de l'especificació de la temàtica que li és pròpia, o de les variables determinants de la seva existència —voldria subratllar que el fet metropolità es caracteritza fonamentalment per la complexitat i intensitat dels fluxos de relació que afecte les àrees o regions que mereixen aquest qualificatiu—. La qual cosa vol dir, entre altres, que són molts els agents actuant, tant públics com privats, i d'amplitud molt diferent. Vol dir també que es tracta d'àrees on no hi ha parts neutres, tot el

territori està sotmès a un joc intens de dinàmiques i expectatives, de les quals el planejament n'ha de ser el marc, però difícilment en podrà ser una fidel prefiguració dels resultats.

La progressiva construcció de l'espai metropolità es produirà per accions fragmentàries i segons processos no lineals. Caldrà doncs, en qualsevol forma que adopti l'administració del territori metropolità, dotar-nos de nous estris que permetin que la presa de decisions sobre el territori, en el sentit de desenvolupar el planejament o modificar-lo, es faci amb el suficient coneixement dels seus efectes en el context territorial. És a dir, és cada dia menys ajornable la provisió d'un procediment de seguiment territorial accessible i eficient que faci realment possible una gestió participativa per a totes les institucions, agents i ciutadants amb interessos legítims en el territori.

Només així, l'enorme riquesa d'iniciatives que el medi metropolità genera, podrà ser, a la vegada, factor de desenvolupament i element primordial de l'ordre territorial que ens ha de fer possible el desenvolupament de demà.



LA CIUTAT METROPOLITANA. DELIMITACIONS,
DESCONCENTRACIONS, DESEQUILIBRIS.

Ponència presentada al
I Congrés Català de Geografia, Barcelona, març de 1991.

JOSEP SERRA
*Geògraf, Mancomunitat de Municipis de
l'Àrea Metropolitana de Barcelona*

1. On s'acaba Barcelona?.

- 1.1. Intensitats metropolitanas.
- 1.2. Relacions funcionals.
- 1.3. Estructuració territorial.
- 1.4. L'Àrea Metropolitana

2. Noves dinàmiques territorials.

- 2.1. ¿Cap a una desconcentració a Catalunya?
- 2.2. Desconcentració metropolitana.

3. Desequilibris socials i territorials a l'Àrea Metropolitana.

- 3.1. Nivells socio-econòmics.
- 3.2. Problemàtiques territorials.
- 3.3. ¿Qui gestiona el reequilibri?

LA CIUTAT METROPOLITANA.
DELIMITACIONS, DESCONCENTRACIONS, DESEQUILIBRIS.

1. ¿On s'acaba Barcelona?

A finals de 1989, en el marc de l'exposició de presentació del Pla Estratègic de Barcelona, l'estand de les institucions metropolitantes s'obria amb dues imatges: una vista aèria de l'aglomeració barcelonina i una fotografia del carrer de la Riera Blanca, a cavall de Barcelona i l'Hospitalet. Les fotos il·lustren el següent text:

"¿On s'acaba Barcelona?"

"Vist des de l'aire, a 15.000 metres d'alçada, es impossible saber-ho. Passejant pels carrers o circulant amb vehicle també. Des de lluny o des de prop, des de dalt o des de baix, les imatges expressen una mateixa realitat: Barcelona i el seu entorn es fonen en una trama urbana que s'estén sense discontinuïtats pel damunt de les fronteres administratives dels termes municipals."

"No es tracta només de continuïtat física. Els desplaçaments entre els llocs de residència i els llocs de treball, els motivats per raons d'estudis, les relacions comercials, l'oferta de vivendes, la utilització dels transports i dels serveis i equipaments urbans, etc., són molts altres aspectes que confirmen que el conjunt de municipis de l'entorn immediat de Barcelona, funciona com una sola ciutat, i que aquesta es relaciona, també intensament, amb una segona corona que s'organitza entorn d'uns centres aglutinadors: Martorell, Terrassa, Sabadell, Granollers i Mataró."

Fins aquí el text. Pocs dies després, el President de la Generalitat afirmava, en declaracions referides al debat sobre la Carta Municipal de Barcelona, que aquesta havia de cenyir-se estrictament al seu terme, i precisava, per si algú tenia dubtes al respecte, que:

"Els límits de Barcelona són ben clars: l'Hospitalet, d'una banda; Sant Adrià, de l'altra; i pel cantó de muntanya, tirant llarg, fins a les Planes" (1).

Sense pretendre establir cap relació de causa-efecte entre aquella pregunta inicial —¿on s'acaba Barcelona?— i aquestes declaracions, l'anècdota de la seva coincidència temporal il·lustra un dels aspectes que han condicionat negativament el «debat metropolità» a Catalunya en els darrers anys: la seva excessiva politització i les dificultats que això ha suposat per poder desenvolupar la reflexió tècnica —que no «neutral»— sobre el tema. Fins i tot el mateix títol proposat pels organitzadors del Congrés per a aquesta ponència —«La ciutat metropolitana»— pot ser llegit en clau política i suscitar interpretacions diverses i potser conflictives.

Deixant de banda, de moment, el substracte polític que hi ha darrera de tot debat territorial, el text esmentat al començament introdueix esquemàticament algunes de les qüestions a què ens volem referir: l'evidència d'un fenomen urbà supramunicipal a l'entorn de Barcelona, la dificultat de delimitar-se de manera clara el seu abast territorial, els diversos factors o criteris que poden tenir-se en compte en aquest sentit i, finalment, la conclusió que l'espai metropolità generat a l'entorn de Barcelona s'estructura bàsicament en dos àmbits ben diferenciats i funcionalment articulats: la Regió Metropolitana i l'Àrea —o ciutat— Metropolitana.

Respecte a la primera qüestió apuntada —existència d'un fenomen urbà supramunicipal a l'entorn de Barcelona— no val la pena insistir-hi, atesa la seva evidència, no ja només per als estudiosos del tema sinó per a qualsevol ciutadà resident en aquesta zona. Més interès tenen, en canvi, els intents d'aproximació a la seva delimitació, els criteris adoptats per a fer-ho i els diferents nivells d'estructuració metropolitana que poden definir-se.

Pel que fa a aquests punts, cal assenyalar de bon principi que el «fet metropolità» —ni de Barcelona ni d'enlloc— no és una realitat tancada, estàtica, unívocament definible ni estrictament delimitable en l'espai. Més aviat es tracta de la superposició i interrelació de diversos conjunts d'elements i de funcions urbanes, cadascun dels quals té una determinada estructuració interna i un abast territorial

(1) *El País*, 11.01.90.

propi, variables en el temps i només parcialment coincidents en l'espai.

Això no vol dir que sigui estèril la tasca d'intentar aproximar-se a la determinació de les delimitacions metropolitanes, sinó que cal fer-ho sense perdre de vista les consideracions apuntades. En el cas concret de Barcelona i el seu entorn, assajem a continuació algunes vies d'aproximació a aquesta qüestió.

1.1. Intensitats metropolitanes

Una primera via d'anàlisi seria l'aplicació dels mètodes «clàssics» de delimitació, que trobaren la seva expressió més coneguda en les Standard Metropolitan Statistical Areas (SMSA) nordamericanes. La base d'aquests mètodes és la combinació d'un cert nombre d'indicadors —elaborats per a cadascuna de les unitats territorials elementals— referits principalment a criteris de morfologia urbana (nucli central, contingüitats...), d'homogeneïtat (densitats de població, de llocs de treball, de llocs de treball no agrícoles...) i d'interdependència (*commutings* per treball, trucades telefòniques, relacions comercials...)

Un exemple d'adaptació simplificada d'aquests criteris per a l'entorn de Barcelona és el que es presenta al mapa 1. Els tres indicadors seleccionats són:

- Intensitat de relació amb Barcelona per motius de treball.
- Densitat de població.
- Proporció d'ocupats en llocs de treball no agrícoles.

S'han grafiat amb una gradació de major a menor intensitat els municipis que superen els llindars establerts en tots tres, en dos o només en un dels indicadors examinats.

Apareix, així, una taca central més intensa, formada pels 33 municipis que compleixen simultàniament les tres condicions. Es tracta d'un espai quasi perfectament continu (només 2 municipis en queden lleument

separats), d'un radi d'uns 15 km. des del centre de Barcelona, i que coincideix a grans trets amb l'àmbit de l'antiga Corporació i les actuals Entitats Metropolitanas, sense alguns dels seus municipis més petits però amb extensions cap al Vallès Occidental i Oriental i cap al Baix Maresme.

En el segon nivell de «metropolitanitat» —dues condicions— es consoliden aquestes extensions territorials al llarg dels principals eixos de comunicació, fins atènyer una distància d'uns 30 km. des del centre, en la qual queden incloses les ciutats de Martorell, Terrassa, Sabadell, Granollers i Mataró, amb llurs respectius entorns immediats. També hi apareix, si bé aïllada, Vilafranca del Penedès.

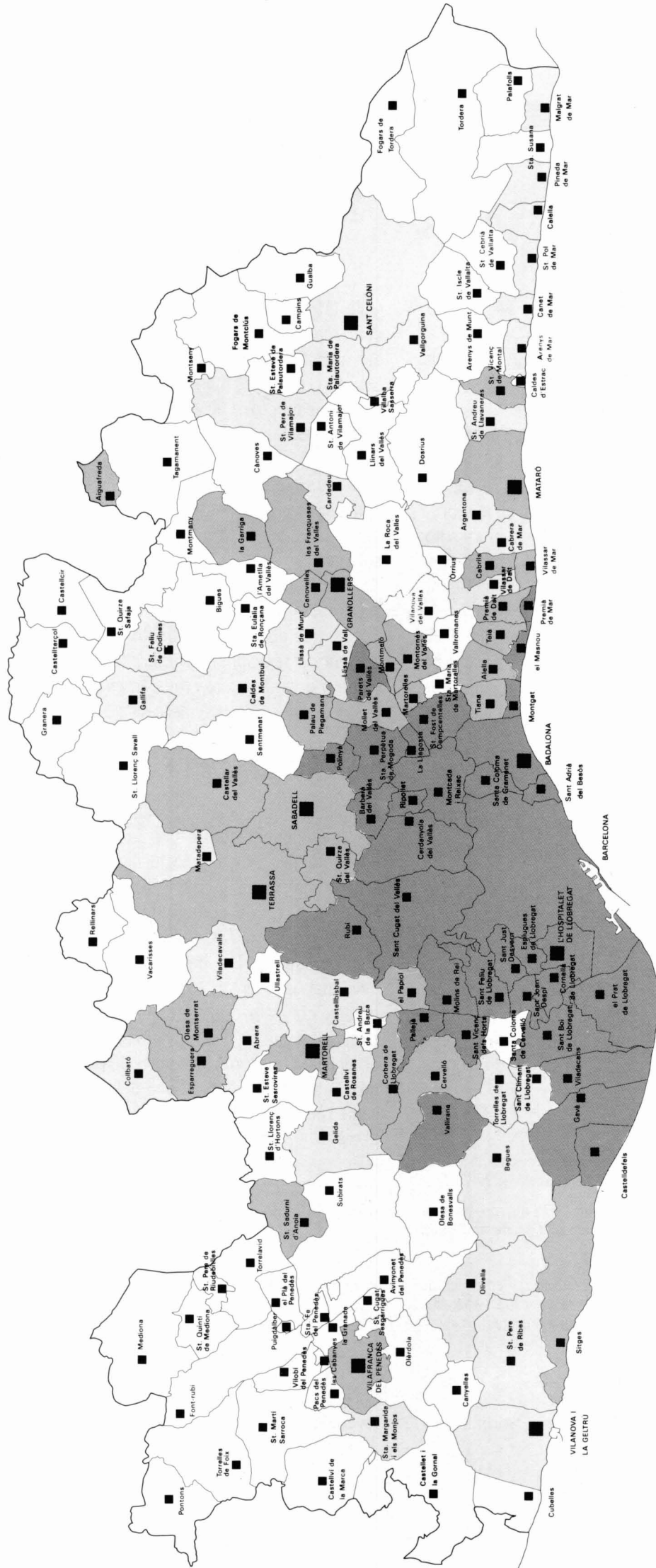
Finalment, el tercer nivell —una condició— és ja feblement metropolità, tot i que comprèn municipis contigus amb els dels grups anteriors i que acaben de completar els eixos esmentats. Amb les excepcions de Vilanova i la Geltrú i Sant Celoni, es tracta en general de poblacons petites i de caràcter residencial, vinculades als nuclis productors i terciaris propers.

1.2. Relacions funcionals

El tipus d'aproximació descrita al punt anterior dóna una idea esquemàtica però prou interessant de gradacions d'intensitat metropolitana, si bé no permet conèixer l'organització interna de l'espai considerat. A aquests efectes, les anàlisis basades en l'estudi de fluxos associats a diferents funcions urbanes (desplaçaments per motius de treball, estudis, compres, lleure, etc.) o d'indicadors que integren diversos d'aquests aspectes i d'altres (trucades telefòniques) resulten més clarificadores.

En aquesta línia, el tema més estudiat per a l'entorn de Barcelona és el dels desplaçaments quotidians entre el lloc de residència i el lloc de treball (2). Això no és estrany, tant per la tradició i la importància que l'anàlisi dels *commutings* té en la literatura internacional sobre delimitacions metropolitanes, com pel fet que es disposa d'una bona informació estadística al respecte.

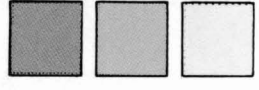
Mapa I. INTENSITATS METROPOLITANES. 1986



CRITERIS

- a/ Desplaçaments per treball relacionats amb Barcelona > 15% total desplaçaments per treball
- b/ Densitat de població > 200 habitants Km² (200 hab./Km² = mitjana Catalunya)
- c/ Població ocupada en l'agricultura < 5% total població ocupada

INTENSITATS METROPOLITANES



Municipis que compleixen 3 criteris

Municipis que compleixen 2 criteris

Municipis que compleixen 1 criteri

La conclusió comú de tots aquests estudis és la clara estructuració de l'espai metropolità al doble nivell a què ja hem fet referència anteriorment: un àmbit d'influència directa de Barcelona, que constitueix un únic mercat de treball amb relacions molt intenses amb la ciutat central, i un segon àmbit d'influència indirecta, caracteritzat per l'existència de mercats de treball centrats en les ciutats de Martorell, Terrassa, Sabadell, Granollers i Mataró, les quals, al seu torn, mantenen amb Barcelona interrelacions laborals no molt intenses però significatives (mapa 2). Cal destacar que Vilafranca del Penedès, Vilanova i la Geltrú i Sant Celoni són centres de mercats de treball que no tenen vinculació significativa amb Barcelona. El mateix passa a la zona de l'alt Maresme, en aquest cas sense l'existència d'un clar centre aglutinador local. També convé remarcar que, en l'àrea d'influència directa de Barcelona, les relacions intermunicipals de segon i tercer ordre dibuixen unes «subàrees laborals» que, en paral·lelisme amb l'extensió del concepte «ciutat» (metropolitana) a aquest àmbit, bé podrien definir-se com a «districtes» (metropolitans).

D'altra banda, dissortadament hi ha pocs estudis complets i actuals sobre d'altres aspectes funcionals que pugin ser contrastats amb els de la mobilitat per treball, per tal d'examinar les coincidències o discrepàncies entre llurs respectives delimitacions. Poden esmentar-se, però, l'anàlisi de les trucades telefòniques inclòs en el treball de Casassas i Clusa (1981) sobre les municipalies, l'estudi de Tomàs

(2) Casassas, Ll. i Clusa, J.; *L'organització territorial de Catalunya*. Barcelona, Barcelona, 1981.

Serra, J.; «Mercats de treball a la Regió de Barcelona», a *Revista Econòmica de Banca Catalana*, núm. 76; Barcelona, 1985.

Nunes, J.; «Aproximació a l'estructura de l'àrea metropolitana de Barcelona: les estructures d'intensitat diària», a *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, núm. 8-9, Barcelona, 1986.

Clusa, J. i Jané, A.; *Tractament i explotació de les dades de mobilitat obligada dels municipis de Catalunya*. 1986, Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Barcelona, 1988.

Esteban, M.; «Distribució de la mobilitat per treball a la Regió Metropolitana de Barcelona» a *Documents d'Anàlisi Territorial*, núm. 3, Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Barcelona, 1989.

Aluja (1983) sobre l'oferta d'equipaments locals i comarcals, la molt antiga però en bona part vigent delimitació d'àrees comercial de l'*Atlas Comercial de España* (1963), les monografies sobre el comerç en àmbits «subcomarcals» editades per la Generalitat (1981-1987) i alguns altres.

Amb tants matisos, enfocaments diversos i diferències com es vulgui en aspectes concrets —de vegades no despreciables— tots aquests treballs s'adiuen substancialment tant amb el model global Àrea-Regió com amb les unitats de nivells inferiors —àrees i subàrees— que s'han descrit. Això sembla confirmar, doncs, que *els àmbits esmentats responen a tot un conjunt de relacions funcionals-territorials de base diària o periòdica força més ampli i significatiu que l'estricta concepte de «mercats de treball».*

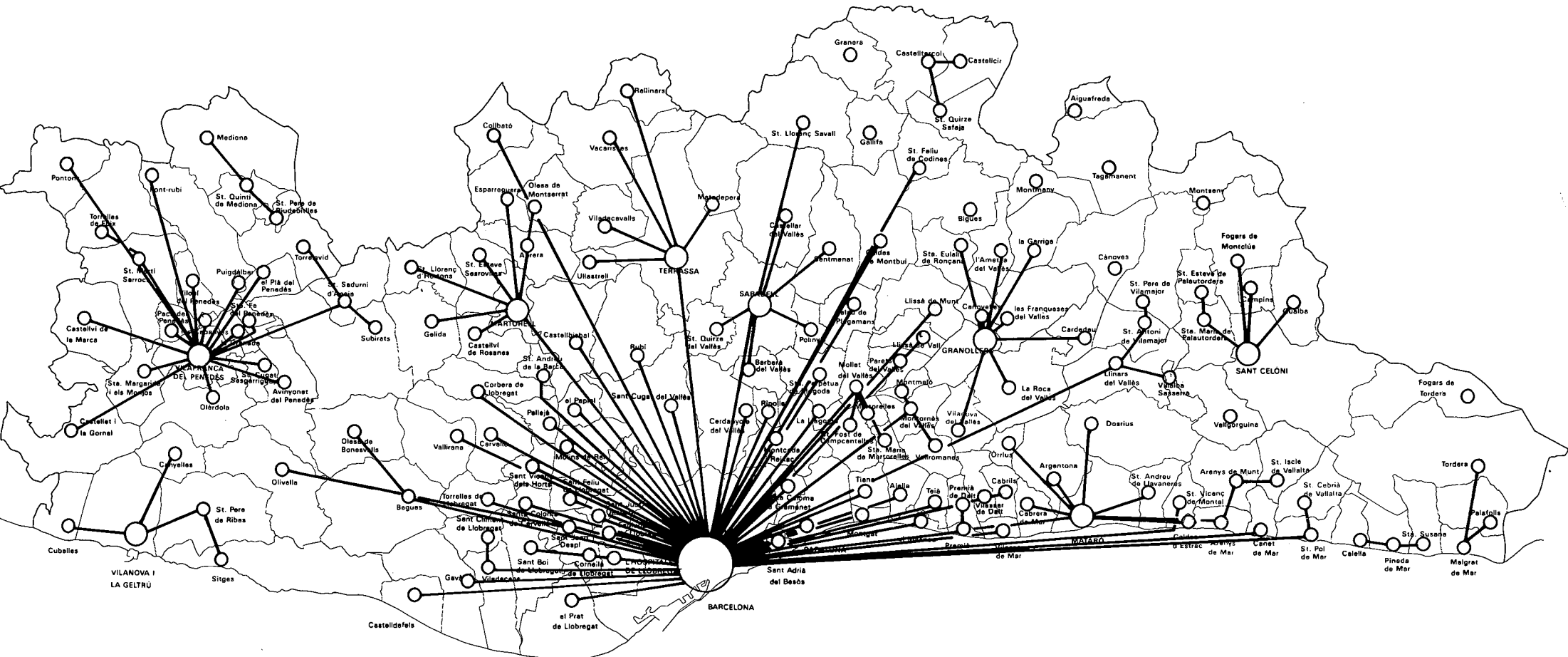
1.3. Estructuració territorial

Per tancar aquest capítol, voldríem introduir encara un altre element que té una gran incidència en la configuració, estructuració i funcionament dels espais urbans: la xarxa viària i, més en general, les infraestructures de comunicacions. Al mapa 3 s'hi representa la vialitat bàsica de l'entorn barceloní superposada a les delimitacions de les unitats funcionals elementals (3). A partir de la seva consideració conjunta, complementada amb la referència circumstancial a d'altres variables de naturalesa urbanístico-territorial (densitats de població, continu urbà, etc.) hem establert una delimitació més detallada d'àmbits metropolitans, que també s'ha dibuixat al mapa.

Així, en la zona d'influència directa de Barcelona, poden distingir-se clarament dues corones. La primera és la integrada pels municipis que conformen el *Continu Urbà* que ocupa tot el Pla de Barcelona (ciutat central més les subàrees Besòs i Llobregat).

(3) El text que segueix és ampliació del que figura a la publicació *Regió Metropolitana de Barcelona. Informació socio-econòmica i territorial*, Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, Secció d'Estadística i Anàlisi Territorial. Barcelona, 1990.

Mapa 2. RELACIONS FUNCIONALS: MOBILITAT PER TREBALL
Primeres relacions intermunicipals. 1986.



Aquest espai té una densitat edificatòria ininterrompuda i elevadíssima (12.000 habitants / km²), una intensitat de relacions amb el centre barceloní pràcticament tan gran com la dels barris i districtes del propi nucli central, i queda físicament estructurat per l'anella completa dels cinturons viaris (Segon Cinturó i Cinturó del Litoral). Es també l'àmbit al qual s'estén el mitjà de transport urbà per excel·lència, el metro (xarxa actual i properes ampliacions), fet que contribueix decisivament a integrar plenament aquest espai als efectes funcionals.

Més enllà, la segona corona o *Resta de l'Àrea Metropolitana* segueix mantenint fortes vinculacions directes amb Barcelona, però es tracta d'un àmbit molt més esponjat territorialment (densitat mitjana de 1.000 habitants/km²). Inclou importants espais d'usos no estrictament urbans (zones agrícoles i muntanyoses) intercalats entre el continu edificatori, que no desapareix però que es produeix bàsicament només al llarg de les vies de comunicació intermunicipals.

Respecte d'aquestes, cal destacar el paper estructurador de tot l'àmbit que juga la xarxa d'autopistes que enllaça les quatre portes de l'Àrea Metropolitana amb l'anella circulatòria del Continu Central. Precisament aquesta facilitat de comunicacions (que hauria de veure's reforçada amb la supressió total de peatges en els trams indicats) és la que, combinada amb la inexistència de ciutats potents i madures, fa que tota aquesta corona tendeixi a incrementar el seu grau de relació amb el nucli central, en acollir gran part de la desconcentració industrial i residencial que s'està produint en el Continu, com veurem més endavant.

També en l'àmbit d'influència indirecta de Barcelona poden distingir-se dues zones diferenciades pel seu grau d'integració metropolitana. La primera d'aquestes, tercera corona metropolitana o *Resta de la Regio Funcional*, és la que correspon a l'espai estructurat entorn dels cinc subcentres metropolitans que presenten majors relacions amb Barcelona, als quals ja ens hem referit repetidament; anticipant el que encara és una realitat incipient, s'hi ha inclòs també l'àrea centrada en Vilanova i la Geltrú, atenent

als efectes que produirà l'obertura de l'autopista del Garraf. Al marge d'aquesta extensió, la vertebració de tota la corona quedarà molt consolidada amb la futura construcció del Quart Cinturó, que n'enllaçarà els nuclis principals i en potenciarà el seu funcionament com a sistemes ben articulats dins del conjunt metropolità. El mateix efecte cal esperar de la millora i redefinició de la xarxa de ferrocarrils de rodalies com a «expres regional».

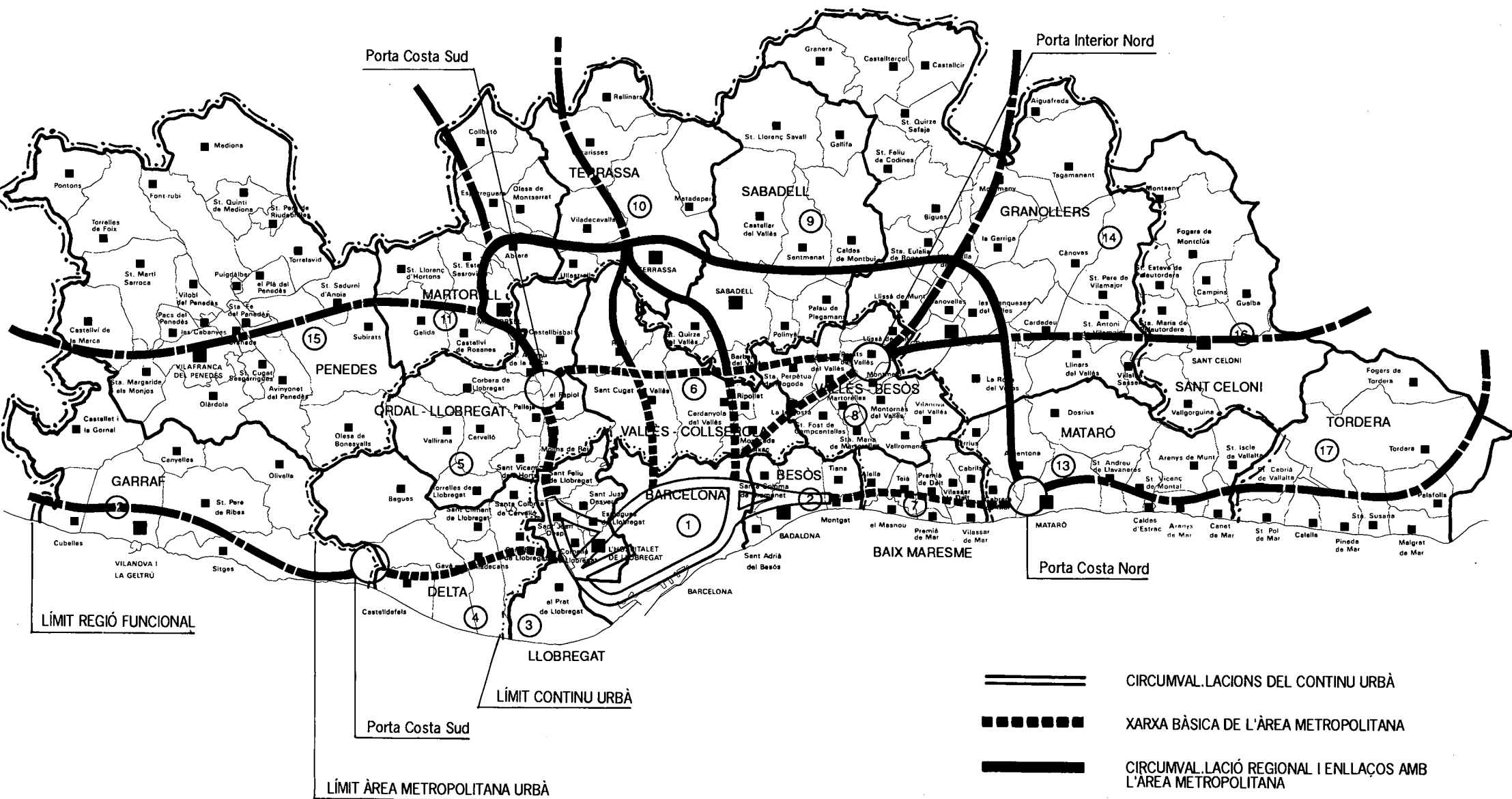
Finalment, resten les tres àrees (Penedès, Sant Celoni i Tordera) que, com ja s'ha vist abans, presenten actualment uns nivells força inferiors de característiques i d'integració metropolitana, situació, però, que pot modificar-se sensiblement en un futur no llunyà si prossegueixen les tendències de desconcentració de població i d'activitats que vénen donant-se en els darrers anys. La seva localització més enllà del límit de 30 km. des de Barcelona és, en bona part, la responsable d'aquesta menor integració, si bé això podrà quedar compensat per la seva bona comunicació, tant cap a Barcelona com cap als entorns metropolitans ja de Tarragona ja de Girona, factor que pot fer que en el futur acabin basculant en una o altra direcció.





1.4. L'Àrea Metropolitana

Com a finalització d'aquest repàs al tema dels nivells metropolitans i els seus criteris de delimitació, i centrant-nos en l'àmbit metropolità restringit, podríem assenyalar els següents punts:

- L'Àrea Metropolitana de Barcelona comprèn aproximadament una cinquantena de municipis, amb una superfície de 840 km², una població de 3,3 milions d'habitants (equivalent al 55% del total de Catalunya) i una densitat de 4.000 habitants /km².
- En aquesta delimitació s'inclou l'àrea de Mollet (Vallès-Besòs), d'uns 100 km². i 100.000 habitants, per raons de posició respecte a la vitalitat metropolitana, la relació amb Barcelona i la insuficient maduresa terciària del seu nucli central. L'eventual modificació futura d'algun d'aquests dos darrers aspectes, ja sigui augmentant la gravitació cap a

Mapa 3. DELIMITACIONS METROPOLITANES I XARXA VIÀRIA ESTRUCTURANT



-  CIRCUMVAL·LACIONS DEL CONTINU URBÀ
-  XARXA BÀSICA DE L'ÀREA METROPOLITANA
-  CIRCUMVAL·LACIÓ REGIONAL I ENLLAÇOS AMB L'ÀREA METROPOLITANA
-  ENLLAÇOS AMB RESTA DE CATALUNYA

Granollers o consolidant l'autonomia pròpia basada en una major maduresa, podrien aconsellar revisar aquesta adscripció.

- Molt menys subjecte a variacions futures sembla la zona del Baix Maresme, completament decantada cap a l'especialització residencial vinculada a llocs de treball localitzats a Barcelona i el continu.

- La imminent obertura del Túnel de Vallvidrera pot produir un doble efecte. D'una banda, és ben segur que incrementarà les relacions del Vallès-Collserola amb Barcelona, consolidant la ja molt alta integració d'aquesta subàrea en l'Àrea Metropolitana, que avui alguns discuteixen al·legant evidents raons fisiogràfiques, o d'altres de menor consistència tècnica. D'altra banda, la millor connectivitat beneficiarà també l'augment de relacions al llarg de tot l'eix Barcelona-Sant Cugat-Rubí-Terrassa, de conseqüències territorials més lentes i encara difícils de precisar.

- Altres grans operacions viàries en marxa (autopista del Maresme, autovia del Llobregat i autopista del Garraf) tindran també, en llurs respectius àmbits d'influència, efectes similars als descrits i que, en qualsevol cas, aniran en la línia d'una millora general de la connectivitat metropolitana i d'una major relació entre l'Àrea i la resta de la Regió, potenciant el paper dels subcentres regionals com a receptors d'activitats avui localitzades al centre metropolità. Amb tot, seguirà havent-hi certs llindars de distància/temps/cost que difícilment esborraran del tot la diferenciació —sense fronteres, difusa i variable, però també real— entre l'Àrea i la resta de la Regió Metropolitana.

2. Noves dinàmiques territorials

2.1. Cap a una desconcentració a Catalunya?

En tractar de l'Àrea o la Regió Metropolitana de Barcelona en el context de Catalunya, un dels primers temes que sorgeix és el que s'ha anomenat «macrocefàlia»: un cap barceloní desproporcionada-

ment gros i un cos raquític corresponent a la resta del territori català. Es tracta, indiscutiblement, d'una realitat objectiva que qualsevol política global o sectorial d'ordenació territorial ha de contemplar i tractar de corregir a partir de la constatació bàsica de la unitat de Catalunya com a espai econòmic i sistema urbà integrat que exigeix, tant per garantir el seu adequat funcionament i projecció futura com per elementals raons d'equitat, el desenvolupament de mesures reequilibradores. Les aportacions de Lluís Casassas en aquest sentit (4) són prou clarificadores i ens excusen d'insistir en la qüestió.

En qualsevol cas, en els darrers anys han aparegut alguns fenòmens nous, a vegades de signe contradictori, que comporten modificacions significatives en les dinàmiques territorials de Barcelona i de Catalunya vigents fins fa poc, si bé els seus efectes són encara relativament petits i lents.

Així, per exemple, la creixent internacionalització de l'economia i el desenvolupament dels mitjans de transport ràpid (aeri, TGV), entre altres factors, atorguen un protagonisme molt destacat a les grans metròpolis, com a nodes de la xarxa mundial de relacions. Barcelona, amb l'excusa olímpica i superant a marxes forçades deficiències que venien de molt lluny, s'ha guanyat en els darrers anys un lloc al mapa-mundi que tendeix a consolidar-se definitivament en un futur immediat. D'això en deriva, ja avui, un reforçament de la capital i una major concentració de certes funcions en aquesta, especialment les de naturalesa terciària.

D'altra banda, aquests mateixos fets reforcen les tendències —comuns a totes les grans aglomeracions occidentals— que ja apuntaven cap a una desconcentració residencial i productiva, amb una progressiva difusió dels seus efectes a territoris molt amplis, que en el cas de Barcelona abasten —o no trigaran a abastar— tot Catalunya.

(4) Casassas, Ll.; *Barcelona i l'espai català*, Biblioteca Cultura Catalana, núm. 30, Ed. Curial, Barcelona, 1977 i Casassas; Ll. "La ciutat metropolitana i la unitat de Catalunya", a *Planejament i àmbit territorial*, col·lecció «Papers. Regió Metropolitana de Barcelona: territori, estratègies, planejament» núm. 2, Barcelona, IEMB, 1991.

Taula 1

**Evolució de la distribució territorial d'algunes variables bàsiques. 1986-89.
Catalunya segons grans àmbits (1) %**

	SUPERFICIE	POBLACIÓ		HABITATGES ACABATS		ATUR REGISTRATS		INVERSIÓ INDUSTRIAL	
		86	89	86	89	86	89	88	89
Regió de Barcelona	7,7	68,4	68,2	40,0	39,5	76,5	74,2	56,8	58,4
Girona-Empordà	12,1	6,8	7,0	23,2	21,7	4,9	5,3	3,5	4,9
Camp de Tarragona-Penedès	8,2	8,0	8,2	20,6	26,6	7,4	8,0	15,0	22,2
TOTAL COSTA	28,0	83,2	83,4	83,8	87,8	88,8	87,5	75,3	85,5
Eix transversal	19,7	7,3	7,3	7,9	6,1	6,0	6,1	14,1	9,1
Terres de l'Ebre	13,8	3,1	3,0	2,4	1,3	2,1	2,9	3,7	3,0
Terres de Lleida	17,4	4,9	4,8	3,8	3,3	2,4	2,7	6,4	2,1
TOTAL INTERIOR	50,9	15,3	15,1	14,1	10,6	10,5	11,7	24,2	14,2
TOTAL MUNTANYA	21,1	1,5	1,5	2,1	1,6	0,7	0,8	0,5	0,3
TOTAL CATALUNYA	100	100	100	100	100	100	100	100	100

(1) Àmbits definits per agregació de comarques completes. Vegeu nota 5.

Font: Elaboració pròpia sobre dades de l'IEC i Generalitat de Catalunya.

Algunes dades, elaborades sobre la base d'una divisió de Catalunya en set zones i tres grans àmbits (costa, interior i muntanya), poden il·lustrar-ho (5). El període de referència és del 1986 al 1989, quadrienni en el qual es produeix la sortida de la crisi i la represa

(5) Els àmbits adoptats, per agregació de comarques completes, són:

Costa:

1. Regió de Barcelona: Baix Llobregat, Barcelonès, Maresme, Vallès Occidental, Vallès Oriental.
2. Girona-Empordà: Alt Empordà, Baix Empordà, Gironès, Pla de l'Estany, Selva.
3. Camp de Tarragona-Penedès: Alt Camp, Alt Penedès, Baix Camp, Baix Penedès, Garraf, Tarragonès.

Interior:

4. Eix Transversal: Anoia, Bagès, Berguedà, Garrotxa, Osona, Solsonès.
5. Terres de l'Ebre: Baix Ebre, Conca de Barberà, Montsià, Priorat, Ribera d'Ebre, Terra Alta.
6. Terres de Lleida: Garrigues, Noguera, Pla d'Urgell, Segarra, Segrià, Urgell.

Muntanya:

7. Muntanya: Alta Ribagorça, Alt Urgell, Cerdanya, Pallars Jussà, Pallars Sobirà, Ripollès, Vall d'Aran.

econòmica. Això hauria de permetre analitzar, malgrat les limitacions de les poques variables contemplades, si el relleu ha tendit a augmentar o a disminuir les diferències territorials preexistents. L'examen de la taula 1 suggereix algunes conclusions en aquest sentit:

- Les comarques de la costa tenen un pes molt gran en el conjunt de Catalunya, prop del 85% en els quatre indicadors considerats, mentre que la seva superfície és del 28%.
- La Catalunya interior representa en tots aquests prop del 15%, mentre que comprèn el 51% del territori, i les zones de muntanya entre l'1 i el 2%, amb el 21% de superfície.
- Aquesta distribució general varia molt poc al llarg del període considerat, 1986-1989. Malgrat tot, s'aprecia un major dinamisme a la zona costanera que provoca un augment —encara que

lleuger—de la concentració de l'activitat econòmica catalana en aquesta franja, amb la consegüent pèrdua relativa de pes de la resta del territori.

- Així, la costa augmenta molt suaument la seva proporció d'habitants (del 83,2% al 83,4%), la d'habitatges acabats (del 83,8% al 87,8%) i la d'inversió industrial (del 75,3% al 85,5%, tot i que en aquest cas es comparen les dades del 1988 i el 1989, úniques disponibles però insuficients per deduir-ne tendències consolidades).

- En la franja costanera cal destacar la lleu pèrdua de pes de la Regió de Barcelona, tant en habitants (68,4-68,2) com en habitatges acabats (40,0-39,5). La inversió industrial, tot i augmentar en el bienni 88-89 (56,8-58,4) sembla tendir a estabilitzar-se en aquestes proporcions (56,2 per al primer trimestre de 1990) que, en ser inferiors al pes demogràfic, indiquen un cert procés de desconcentració industrial cap a d'altres àmbits, especialment la zona del Camp de Tarragona i també la de l'Eix Transversal.

- Les zones de Girona-Empordà i Camp de Tarragona-Penedès s'han consolidat en els darrers anys com les de major dinamisme de Catalunya, en el primer cas sobretot a remolc del desenvolupament turístic (ho indica clarament la proporció d'habitatges acabats, molts d'ells per a segona residència o lloguer per temporades, tot i que no hi ha dades al respecte) i a Tarragona per la suma de desenvolupament industrial (15,0-22,2%, molt per sobre del pes demogràfic) i també turístic, amb gran augment d'habitatges en el període 86-89 (20,6,-26,6).

- Són aquestes dues zones les que compensen amb cert escreix la pèrdua de pes de la Regió de Barcelona i fan que el conjunt de la costa augmenti lleument la seva participació en el total català.

- Pel que fa a la resta del territori, cal destacar el cas de la relativament important inversió industrial en el que hem anomenat Eix Transversal (tot i que del 1988 al 1989 baixa, encara es manté per

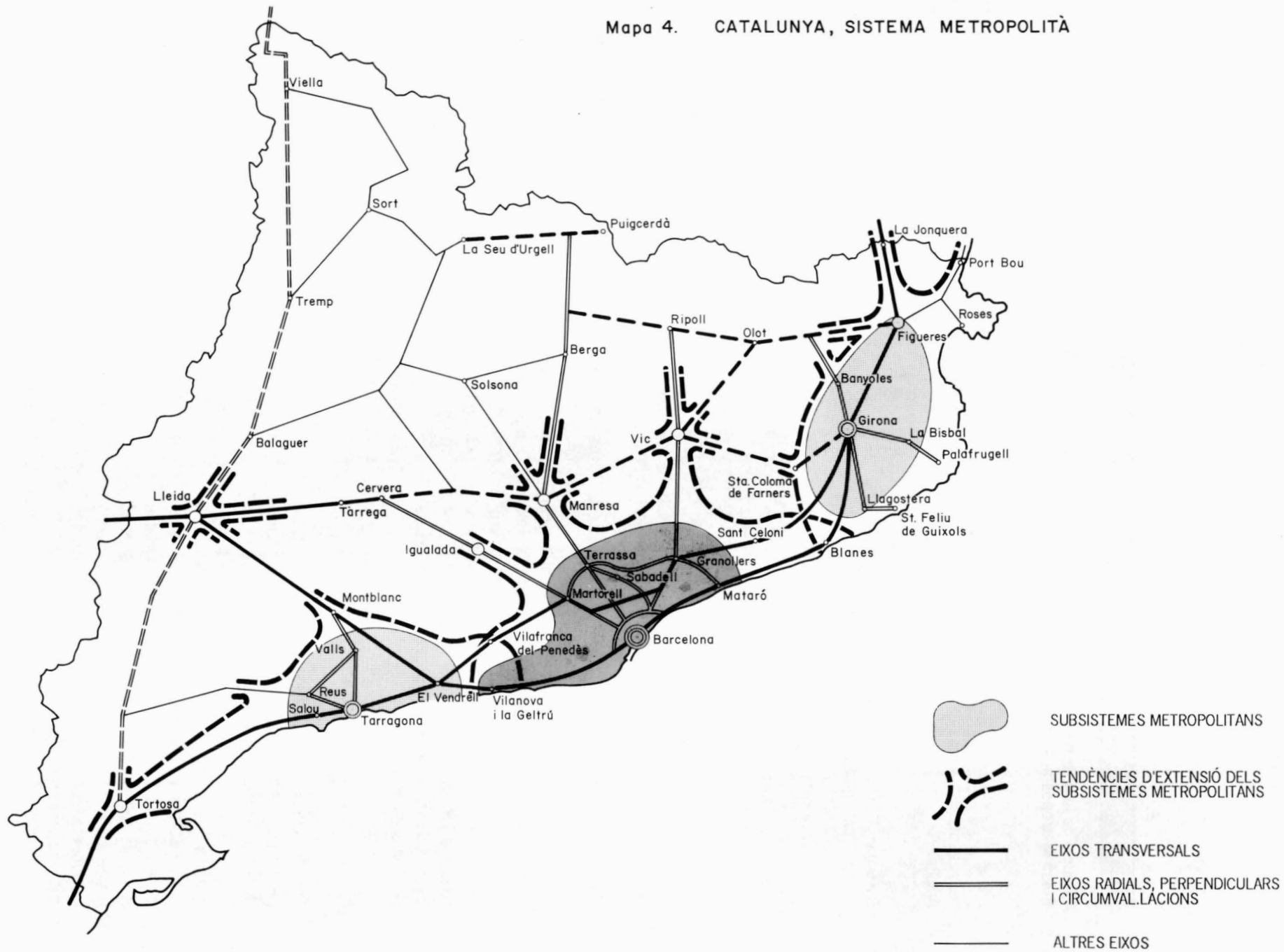
sobre del seu pes demogràfic). Això fa pensar que en aquesta zona, que disposa d'una densa xarxa de ciutats mitjanes i amb bons serveis de capitalitat (Manresa, Vic, Igualada, Olot...) hi ha un important potencial de creixement industrial i terciari, però que per desenvolupar-se necessita que es potencin les infraestructures de comunicació amb Barcelona (els efectes de l'autopsita de Manresa—tot i el peatge—i dels eixos del Llobregat i del Congost-Ter sembla que comencen a materialitzar-se) i, més a mig termini, les comunicacions internes, com l'Eix Transversal, del qual s'ha adoptat el nom per denominar la zona.

- Tant les Terres de Lleida com les de l'Ebre presenten una situació bastant estabilitzada, tot i que els indicadors disponibles no resulten prou adequats per a aquestes zones de base econòmica principalment agrícola.

- Finalment, les zones de muntanya, malgrat la seva precarietat demogràfica, semblen en condicions de frenar els greus processos de despoblament a què s'han vist abocades des de fa molts anys. Una vegada més, la millora de les infraestructures de comunicació resulta imprescindible (ja que és el factor que possibilita que hi arribin els efectes de la represa econòmica general, principalment per la via del turisme intern originat a les zones urbanes), juntament amb un esforç de potenciació dels recursos econòmics endògens d'aquestes zones, procés molt més complex i lent.

- El mapa 4 presenta una aproximació a l'esquema territorial de Catalunya com a «sistema metropolitana», basat en diversos «subsistemes», plenament consolidats (Barcelona), en desenvolupament (Tarragona i Girona), o molt incipients encara (Lleida), així com en una potent i equilibrada xarxa de ciutats mitjanes. També s'hi representen els eixos bàsics de comunicacions i les extensions previsibles o en curs, al llarg d'aquests, de les dinàmiques urbanes al conjunt de Catalunya.

Mapa 4. CATALUNYA, SISTEMA METROPOLITÀ



Taula 2

Evolució de la distribució territorial d'algunes variables bàsiques. 1986-89.
Regió Metropolitana de Barcelona, segons grans àmbits (1) %

Àmbits	POBLACIÓ			HABITATGES ACABATS	LLOCS DE TREBALL		INVERSIONS INDUSTRIAL	LLOCS TREC. TERC. AVANÇ. (3)
	1981	1986	1989	1981-89	1981	1986	1988-90 (2)	1986
Barcelona	41,4	40,3	39,6	24,8	52,5	50,9	18,6	73,8
Resta Continu Urbà	23,2	22,6	22,2	9,9	14,8	13,8	19,0	7,2
Total Continu Urbà	64,6	62,9	61,8	34,7	67,3	64,7	37,6	81,0
Resta Àrea Metrop.	14,0	14,8	15,4	23,1	12,1	12,6	29,1	4,4
Total Àrea Metrop.	78,6	77,7	77,2	57,8	79,4	77,3	66,7	85,4
Resta Regió Metrop.	21,4	22,3	22,8	42,2	20,6	22,7	33,3	14,6
Total Regió Metrop.	100	100	100	100	100	100	100	100

(1) Vegeu text, mapa 3 i nota 3.

(2) Gener 1988 - Setembre 1990.

(3) Terciari avançat = "finances i assegurances" + "serveis a les empreses".

Font: Elaboració pròpia sobre dades de l'IEC i Generalitat de Catalunya.

2.2. Desconcentració metropolitana

Per analitzar els processos de desconcentració a l'interior de l'espai metropolità hem adoptat les divisions territorials abans exposades, suprimint però, a efectes simplificatoris, la distinció entre Regió Funcional i Resta de la Regió. A la taula 2 hi figuren algunes dades bàsiques que posen de manifest els fenòmens esmentats.

a) Desconcentració de població.

Tant Barcelona com la Resta del Continu Urbà perden pes poblacional en el conjunt de la Regió, fins i tot amb disminucions absolutes d'habitants, mentre que la Resta de l'Àrea i la Resta de la Regió en guanyen. La proporció d'habitatges construïts en l'últim decenni incideix encara més intensament en el mateix sentit. Cal recordar que aquesta variable inclou també els habitatges destinats a segona residència, de manera que és lògic que quedin incrementades les xifres dels àmbits que permeten millor aquest tipus d'implantació. En contrapartida, però, pot assenyalar-se que, com demostren els processos experimentats en els darrers anys,

l'existència d'un ampli parc d'habitatges, inicialment concebuts com de segona residència en zones sotmeses a la pressió de la desconcentració del Continu, és un factor que possibilita la seva transformació d'ús a residència permanent, amb el consegüent creixement poblacional ràpid d'aquests àmbits.

Les raons de la desconcentració són de diferents tipus i afecten sectors socials diversos. Les tres principals són:

- Canvi de residència motivat per desigs de millora de qualitat de vida, protagonitzats per sectors socials benestants. Els exemples més clars són la immigració procedent de Barcelona rebuda pel Baix Maresme, Vallès-Collserola, Llobregat-Ordal i zones més allunyades.
- Canvi de residència motivat per la manca d'oferta i l'encariment dels habitatges. Es produeix amb caràcter general, però afecta especialment als sectors socials residents als barris de Barcelona i municipis del Continu més densos i de menor nivells de renda. La seva destinació són els

municipis industrials i de residència popular de la Resta de l'Àrea i la Regió.

- Canvi de residència motivat per la voluntat d'aproximació als llocs de treball, tot reduint els desplaçaments per aquest concepte. Malgrat que de moment sembla que aquest procés, protagonitzat tant pels treballadors com pels directius de les empreses, té encara relativament poca importància, la desconcentració productiva de què es parla al punt següent pot reforçar-lo molt en els propers anys.

b) Desconcentració productiva

L'Àrea Metropolitana concentrava l'any 1981 un 78,6% de la població de la Regió, i una proporció encara una mica més alta, 79,4%, dels seus llocs de treball. Cinc anys després, s'aprecia un canvi numèricament poc important però significatiu com a tendència: perd pes poblacional (77,7%) però el descens és encara més gran pel que fa als llocs de treball (77,3%), mentre que en aquest aspecte la Resta de la Regió guanya més de dos punts (del 20,6% al 22,7%).

És ben segur que les dades del Cens/Padró de 1991 confirmaran amb escreix aquesta tendència. En la mateixa direcció apunten les dades disponibles sobre localització de les noves inversions industrials, referides al període gener 1988 -setembre 1990: Barcelona sembla mostrar un important grau de saturació industrial, en acollir un escàs 19% del total d'inversions a la Regió. El mateix passa a la resta del Continu urbà, de manera que el conjunt del Continu rep una mica més d'un terç del total regional, equivalent casi a la meitat del que representa el seu pes poblacional. Els altres dos terços es reparteixen en el 29% a la Resta de l'Àrea i el 33% a la Resta de la Regió. Amb concentracions d'entre el 13% i el 9% del total destaquen les zones de l'Ordal-Llobregat i Vallès-Besòs a l'Àrea, i la de Sabadell a la Regió.

Finalment, també cal remarcar les informacions que aporta un recent estudi sobre la disponibilitat de sòl industrial a la Regió (6), segons les quals les tendències assenyalades es veuran molt reforçades en els propers

anys, atesa l'escassetat i l'elevat preu del sòl industrial en les zones centrals metropolitanes i la gran oferta perifèria, tant pel que fa a polígons ja urbanitzats o en procés de ser-ho com, sobretot, a reserves de planejament amb aquesta destinació.

c) Concentració terciària

No disposem de sèries temporals que puguin donar indicis sobre l'evolució de les tendències de localització d'aquest sector de creixent importància econòmica i estratègica. Hi ha, però, unes dades inèdites (7) que donen raó del seu grau actual (1986) de concentració, així com d'altres aspectes interessants. Per tal d'intentar afinar l'anàlisi, s'ha considerat només el subgrup que s'ha anomenat —amb certa imprecisió— «terciari avançat», que inclou els llocs de treball en els sectors de «finances i assegurances» i «serveis a les empreses» de la classificació CNAE. Cal remarcar que les dades fan referència a llocs de treball efectivament localitzats als municipis, i no —com és habitual en la major part d'estadístiques disponibles— a la població resident que treballa en aquest sector però que pot fer-ho en municipis diferents dels de residència.

A la darrera columna de la taula 2 s'aprecia l'importantíssim grau de concentració d'aquest tipus de funcions a Barcelona: 73,8% respecte la Regió (i 56% respecte al total de Catalunya).

La taula 3, referida a les 11 ciutats de la Regió que tenen un major nombre de llocs de treball de terciari avançat (més de 500) aporta altres informacions interessants. Després de Barcelona, destaquen poderosament Sabadell i Terrassa com els municipis amb major presència d'aquest sector, per davant,

(6) Centre d'Estudis de Planificació; «Espai industrial i indústria urbana a Barcelona»; treball realitzat per a l'Ajuntament de Barcelona, Barcelona, 1991.

7. Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, Secció d'Estadística i Anàlisi Territorial. Es trata d'una primera explotació de la matriu de mobilitat per treball facilitada per l'IEC, en el context d'un treball més ampli, en curs de realització, sobre la classificació sectorial dels llocs de treball a la Regió Metropolitana.

Taula 3**Llocs de treball en el "Terciari Avançat".1986
Municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona.**

	Llocs de Treball Terciari Avançat (1)	nº ordre (2)	Total Llocs Treball	nº ordre (2)	% L.T.Terc.Av/ Total Llocs de Treball	nº ordre (2)	Població	nº ordre (2)
Barcelona	61.778	1	626.830	1	9,9	1	1.701.812	1
Sabadell	2.871	2	49.797	2	5,7	6	186.115	4
Terrassa	2.206	3	41.094	4	5,4	7	160.105	5
L'Hospitalet	1.909	4	44.583	3	4,3	14	279.779	2
Badalona	1.485	5	37.531	5	4,0	19	225.016	3
Mataró	1.308	6	30.634	6	4,3	15	100.021	7
Granollers	1.081	7	18.722	7	5,8	4	47.967	12
Vilafranca del Penedès	673	8	8.591	19	7,8	2	26.433	24
Rubí	574	9	13.107	10	4,4	12	46.360	14
Sant Cugat del Vallès	526	10	9.154	16	5,8	5	35.302	19
Cornellà	514	11	14.697	9	3,5	30	86.928	8
Sta. Coloma de Gramanet	457	12	12.484	13	3,7	28	135.258	6
Vilanova i la Geltrú	321	17	12.308	14	2,6	50	44.977	16
Martorell	223	22	9.333	15	2,4	61	16.170	31

(1) Terciari Avançat = Finances i Assegurances + Serveis a les empreses.

(2) Nº d'ordre respecte dels 162 municipis de la Regió Metropolitana.

Font: MMAMB. Estadística i Anàlisi Territorial. Explotació del Padró d'Habitants de 1986 a partir del fitxer facilitat per l'IEC.

tant en termes absoluts com relatius (percentatge respecte al total de llocs de treball del municipi), de l'Hospitalet i Badalona, de major volum poblacional. En la resta de ciutat grans de l'Àrea, com Santa Coloma de Gramanet i Cornellà, les xifres també són molt baixes.

Per contrast, es troben molt ben classificades en el rànking capitals comarcals similars en extensió o sensiblement inferiors, com Mataró, Granollers i Vilafranca del Penedès, especialment les dues darreres si es fa atenció als valors relatius. Aquest fet confirma el caràcter «madur» de les esmentades ciutats, i el seu paper de subcentres metropolitans sobre el qual s'ha insistit anteriorment. És necessari remarcar, en canvi, la feble posició terciària en què es troben Vilanova i la Geltrú i Martorell, a les quals, per altres raons ja exposades, també s'atorgava la qualitat de subcentres.

D'altra banda, resulta força sorprenent la bona classificació de dues ciutats mitjanes de l'Àrea (Rubí i Sant Cugat del Vallès). Només la comparació amb informacions futures sobre el tema permetrà aclarir si es tracta d'algun tipus d'error o fet puntual o si, al contrari, és una manifestació certa d'una desconcentració del terciari avançat cap a una de les zones (el Vallès-Collserola i, en general, tot el Vallès) amb més futur en aquest sentit.

Com a síntesis dels tres aspectes comentats, pot apuntar-se que en l'Àrea Metropolitana s'estan donant processos relativament intensos de desconcentració demogràfica i industrial, en primer lloc des del Continu Urbà cap a la Resta de l'Àrea i, en segon lloc i amb creixent importància, des del conjunt de l'Àrea cap a la Resta de la Regió. D'altra banda, el sector terciari presenta una elevadíssima concentració a Barcelona —que, probablement, deu haver augmentat en els

darrers anys— i una escassa presència a la resta de l'Àrea. En canvi, els subcentres regionals més madurs semblen estar en bones condicions de començar a assumir en un futur no molt llunyà una certa descentralització de terciari d'autèntic abast regional, fet d'importància i significació qualitativament superior al seu actual paper de capitalitats comarcals o sub-comarcals. Les perspectives que obre l'Eix Macià de Sabadell semblen apuntar, si es consoliden, en aquest sentit.

3. Desequilibris socials i territorials a l'Àrea Metropolitana

Ja s'ha assenyalat a l'inici de l'apartat anterior que a Catalunya hi ha importants desequilibris territorials, sovint acompanyats de paral·leles desigualtats socials. Ara cal afegir que només una part d'aquests, i encara molt lentament, pot veure's en certa mesura corregida pels efectes de la desconcentració «espontània» a què hem alludit.

D'altra banda, també s'ha de remarcar que és a l'aglomeració barcelonina on es donen alguns dels problemes socials i territorials més aguts. Per tant, parlar de desequilibris a Catalunya és parlar també, i en lloc destacat, de desequilibris a l'entorn metropolità de Barcelona.

3.1. Nivells socio-econòmics

La majoria dels estudis sobre nivells socio-econòmics o de renda a Catalunya ofereixen resultats, com a màxim grau de detall, de base municipal (8). La

(8) Castells, A; Parellada, M; Sicart, F.; «Estimació de la renda i els dipòsits de les comarques i els principals municipis de Catalunya», a *Revista Econòmica de Banca Catalana*, núm. 66, Barcelona, 1982. Castells, A; Güell, X; Parellada, M.; «La renda comarcal i municipal de Catalunya a l'any 1983», a *Revista Econòmica de Catalunya*, núm. 10, Barcelona, 1989.

García, J. i Soy, A.; *Estimació de la renda de les comarques i els principals municipis de Catalunya, 1985*, Diputació de Barcelona. Barcelona, 1990.

Oliver, J; Busom, I; Trullén, J.; *Estimació de la renda familiar disponible per càpita de Barcelona, els seus districtes i els 27 municipis de la Corporació Metropolitana de Barcelona (1985)*, Ajuntament de Barcelona, Àrea d'Hisenda. Barcelona, 1989.-

conveniència d'assolir una major desagregació s'ha vist reflectida en alguns treballs referits a municipis concrets, entre els quals poden destacar-se'n dos centrats en la ciutat de Barcelona (9). En la mateixa línia, des de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana, s'han endegat estudis basats en petites unitats territorials, els primers resultats provisionals dels quals s'exposen seguidament. La seva representació simplificada es mostra al mapa 5.

Es parteix, com a font informativa, del Padró d'Habitants de 1986, i com a unitats d'anàlisi, de les 2.800 Seccions Censals dels 27 municipis de l'antiga Corporació Metropolitana de Barcelona. Mitjançant una metodologia molt simple, s'ha construït un indicador sintètic per a cadascuna de les unitats, derivat d'altres tres: % escolarització juvenil no obligatòria (14-24 anys), taxa d'atur i % professions altes (directius i professionals), tots ells transformats en índexos referits a les respectives mitjanes dels valors d'aquestes variables per al conjunt de l'àmbit.

Els resultats poden considerar-se satisfactòricament representatius de les diferències socio-econòmiques a petita escala territorial. Com a comprovació de la coherència global, s'ha verificat l'elevat grau de correspondència que presenta la seva agregació a nivell municipal i dels 10 districtes de Barcelona amb els resultats d'altres treballs elaborats amb metodologies diferents, especialment el realitzat per Oliver, Busom & Trullén (1989).

Això pot apreciar-se a la taula 4, on es comparen els obtinguts per a Barcelona i els seus districtes. Les xifres són notablement concordants, si bé amb una major dispersió entorn la mitjana del municipi en la nostra estimació. Al marge d'aquesta, la diferència més significativa és la que es dona a Ciutat Vella, que passa a ocupar el darrer lloc per sota de Nous Barris,

(9) Roca, J.; «L'estructura socio-professional de Barcelona», *Papers de Treball de la Càtedra d'Arquitectura Legal, Dret Urbanístic i Valoracions de l'ETSAB*, Barcelona.

Soler, J; Sampere, E; Ferrando, P.; *Un sistema d'indicadors socials per a la ciutat de Barcelona*, Ajuntament de Barcelona, Àrea de Serveis Socials. Barcelona, 1987.

Taula 4**Comparació d'estimacions de nivell socio-econòmic i de renda. 1985/86. Barcelona per districtes.**

Districtes	Població	(1) Índex (2)	
		Renda Familiar Disp.	Nivell Sòcio Econ.
1.- Ciutat Vella	101.199	95	79
2.- Eixample	288.146	139	140
3.- Sants-Montjuïc	183.035	107	102
4.- Les Corts	89.570	155	160
5.- Sarrià-Sant Gervasi	151.708	166	180
6.- Gràcia	133.446	126	133
7.- Horta-Guinardó	191.838	103	107
8.- Nou Barris	197.003	86	85
9.- Sant Andreu	147.397	104	103
10.- Sant Martí	216.534	104	97
TOTAL BARCELONA	1.699.879	118	116

(1) Segons Oliver, Busom & Trullén (1989). Vegeu nota 8.
 (2) Estimació pròpia.

Nota: Els índexos es refereixen a la mitjana de l'àmbit metropolità considerat (antiga CMB). Vegeu Text.

variació que concorda amb l'observació dels mateixos autors d'aquell treball segons la qual els seus resultats per a Ciutat Vella podrien veure's afectats d'una certa sobreestimació.

Al marge ja d'aquesta comparació, i pel que fa a la resta de municipis —els valors globals que s'indiquen al mapa— destaca el fet que només 5, a més de Barcelona (116), superen la mitjana metropolitana: Sant Just (139), Sant Cugat (134), Tiana (132), Santa Coloma de Cervelló (101), i Montgat (101). Vuit municipis se situen entre la mitjana i la mitjana de l'àmbit exclosa Barcelona (80), i els tretze restants queden per sota d'aquest valor, ocupant les tres darreres posicions Ripollet (69), Sant Adrià (63) i Sant Vicenç dels Horts (62).

Mirant el mapa, la imatge general que s'aprecia és la d'un centre de nivell alt (gran part de Barcelona, especialment entorn dels eixos del Passeig de Gràcia i la Diagonal, amb perllongació fins a Sant Just) i d'una

perifèria de nivell baix que l'envolta completament. Només en els tres vèrtex de l'àmbit contemplat (Castelldefels, Sant Cugat-Bellaterra i Tiana) reapareixen zones importants de població acomodada, per la tendència d'aquests sectors socials a buscar major qualitat ambiental de vida fora del nucli urbà central.

Si s'examina a un major grau de detall apareixen altres aspectes significatius. D'entrada, les desigualtats es fan més paleses: si els nivells de renda oscil·len en una proporció que va aproximadament d'1 a 3 entre els més baixos i els més alts quan es consideren municipis sencers i districtes de Barcelona, per a les unitats d'anàlisi les diferències arriben a proporcions d'1 a 12 entre ambdós extrems.

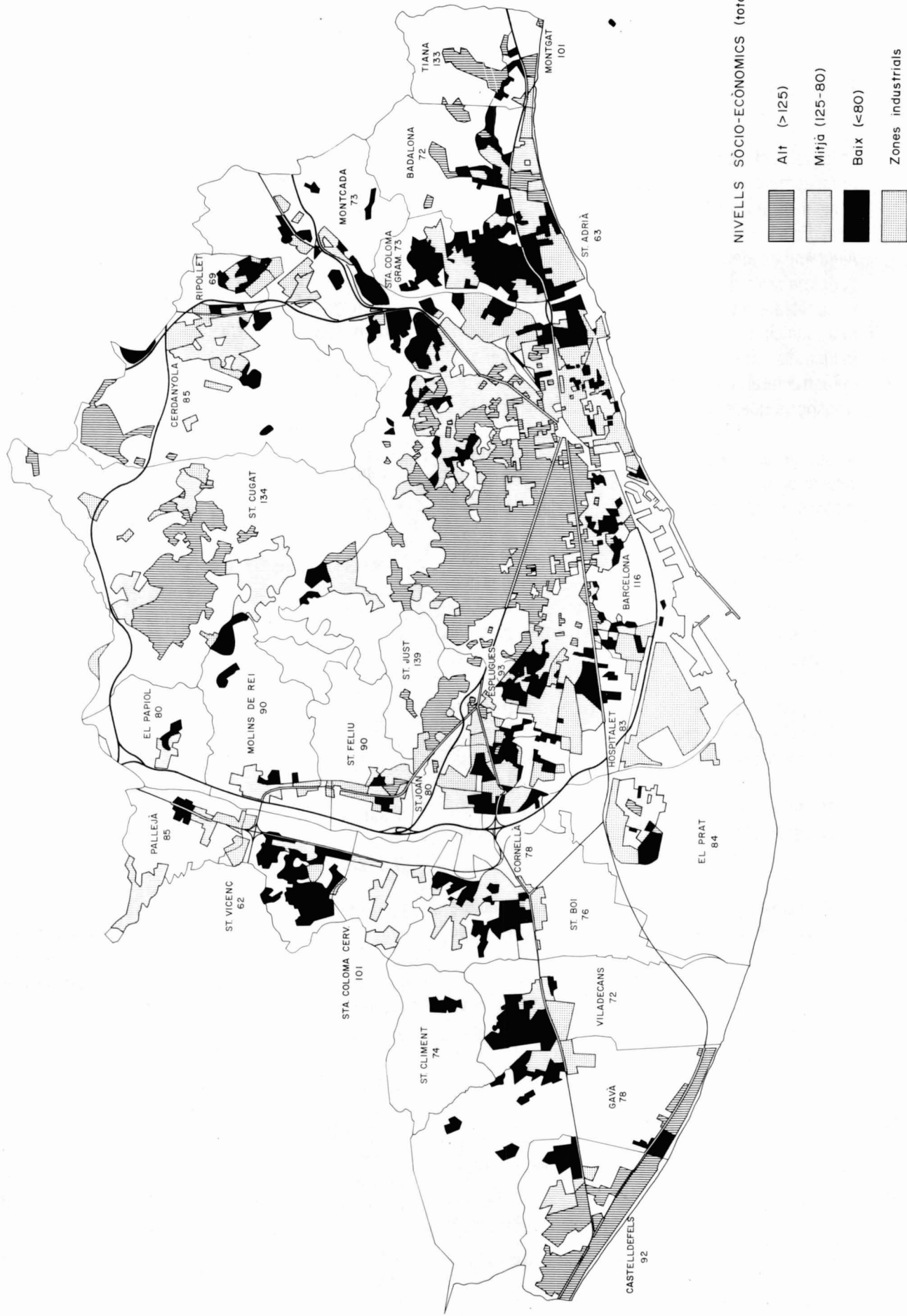
D'altra banda, es constanta que a tots els municipis, fins i tot en els de rendes generalitzadament baixes, apareixen importants diferències internes que, a més, reproduïxen a escala local la dicotomia territorial entre centres i perifèries. Cal remarcar que, a diferència de Barcelona, a la resta de municipis (excepte els de concentració de residència alta) són els centres històrics els que acullen la major part de llurs respectives poblacions més benestants, en bona part formades per classes mitjanes autòctones.

El casc antic barceloní i les perifèries de tots els municipis (amb les excepcions esmentades) configuren el mapa de les zones doblement discriminades, al coincidir-hi un baix nivell socio-econòmic de la població amb uns dèficits urbanístics, infraestructurals i d'equipaments encara molt importants, malgrat els esforços per corregir-los que han dut a terme les diverses administracions, especialment les locals, en els darrers anys.

3.2. Problemàtiques territorials

Alguns dels esforços esmentats topen no només amb la crònica insuficiència de recursos per fer-hi front, sinó amb altres limitacions importants derivades de les característiques urbanes i administratives de l'àrea metropolitana.

Mapa 5. NIVELLS SÒCIO-ECONÒMICS. 1986



Efectivament, en un espai urbanitzat de forma pràcticament ininterrompuda, hi ha un amplíssim conjunt de problemes que no poden abordar-se ni resoldre's separatament per part de cadascun dels Ajuntaments afectats: carrers, parcs, equipaments i zones naturals situats a cavall de dos o més municipis o localitzats en un d'aquests però amb utilització plurimunicipal; desenvolupaments residencials i industrials que enllacen nuclis diferents: serveis infraestructurals (subministraments, clavegueres) i de transports que salten les fronteres administratives; instal·lacions d'interès comú però que ningú no vol al seu terme (abocadors, cementiris, presons); territoris desestructurats, zones de col·lisió d'usos contradictoris, espais intersticials vacants i degradats...

Sense entrar en detall en cadascun d'aquests punts (10), voldríem només enunciar alguns dels temes que requereixen una major atenció i dedicació de recursos a l'Àrea Metropolitana, des del punt de vista del reequilibri territorial.

Requalificació dels teixits urbans degradats. Remodelació dels sectors més deficients; rehabilitació d'habitatges; equipaments.

Vertebració interna de l'espai metropolità. Accessibilitat, connectivitat i integració de les diverses zones i municipis.

Oferta d'habitatges assequibles. Dirigida als sectors socials de menors ingressos i als segments de població jove.

Desconcentració del terciari. Àrees de nova centralitat en localitzacions estratègiques i dinamitzadores de llurs entorns, etc.

Hi ha tot un altre bloc de temes que fan referència a la qualitat de vida i el funcionament dels serveis urbans:

Preservació del medi natural. Aquest és el bé més escàs en una zona tan densament urbanitzada. Cal protegir-lo i fomentar-ne la utilització massiva però respectuosa i controlada.

Control de la contaminació.

Garantia en el subministrament d'aigua.

Sanejament d'aigües i eliminació de residus.

Eficiència dels transports públics, etc.

Finalment, un tercer bloc comprendria les grans actuacions vinculades al desenvolupament econòmic i al posicionament davant els nous reptes i escenaris a nivell europeu i internacional: port, aeroport, TGV, Fira, Universitats, centrals de mercaderies, parc tecnològics, centres de negocis, etc. Tot i tractar-se de temes que afecten no sols al desenvolupament de l'Àrea sinó, sovint, de tot Catalunya, l'impacte de la seva localització metropolitana ha de ser previst i integrat en el planejament estratègic i urbanístic d'aquest àmbit.

3.3. Qui gestiona el reequilibri?

La definició de polítiques i accions concretes orientades a abordar les problemàtiques territorials assenyalades, la gestió del seu finançament i la seva execució efectiva, són qüestions que queden fora de l'abast econòmic i administratiu dels municipis afectats.

Es tracta, en canvi, de problemàtiques de naturalesa i competència local que no correspon abordar des de nivells administratius superiors (especialment les del primer bloc dels esmentats en el punt anterior i, parcialment, també les del segon bloc), o bé que, corresponent en gran part a competències o capacitat inversora autonòmica o estatal (tercer bloc), han de ser resoltes amb la participació i la col·laboració dels ens locals.

(10) Ens n'excusen les referències més àmplies que hi dedica Juli Esteban en dos treballs:

Esteban, J.; «Los objetivos territoriales para la Región Metropolitana», a *Barcelona y el sistema urbano europeo*, Ajuntament de Barcelona. Barcelona, 1990.

Esteban, J. «El fet metropolità», Ponència al primer Congrés Català de Geografia. Barcelona 1991.

Aquesta constatació posa sobre la taula un dels temes administrativament més complexos (a tot el món) i políticament conflictius (també a tot el món, però que està resultant especialment virulent a Catalunya): el de la forma o les formes d'organització institucional metropolitana. No és aquest el lloc per aprofundir en aquesta qüestió. Només voldríem posar un exemple que n'il·lustra la importància, especialment en un dels aspectes que menys s'acostumen a tractar i al qual hem dedicat aquest capítol: la redistribució i el reequilibri per la vida de la gestió i la inversió pública.

La realitat urbana de Barcelona, en la seva dimensió de «ciutat real» o Àrea Metropolitana tal com l'he definit, és sensiblement similar, quant a superfície i a població, a la de l'estricta terme municipal de Madrid. En canvi, la fragmentació administrativa barcelonina comporta, d'entrada, la recepció de menors ingressos en concepte de les aportacions que l'Estat destina als municipis, basades en un escalat segons trams de nombre d'habitants que, tot i les correccions que s'hi apliquen, dona per a l'Àrea de Barcelona una quantitat inferior a la que li correspondria si fos considerada com una sola ciutat.

Un segon efecte, més subtil però no menys important, és que, a més de rebre menys diners, aquests no es distribueixen tant. Això és degut a que cada Ajuntament procedeix —en major o menor mesura, en funció de la seva voluntat política— a una certa redistribució a l'interior del seu terme, fonamentalment per la via de la inversió territorialment selectiva («discriminació positiva» envers dels barris més desfavorits). No existeixen, però, mecanismes de redistribució entre el que aquí són municipis diferents —o barris de municipis diferents— i el que a Madrid són barris d'una mateixa ciutat i, per tant, es beneficien del repartiment d'uns fons comuns.

Aquest problema actualment s'ha solventat, des de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana, mitjançant una gran dosi de voluntat política per abordar-lo des d'una actitud de solidaritat intermunicipal, posant en comú una part significativa dels fons percebuts individualment per cadascun dels municipis. Es tracta, però, d'un sistema insuficient i massa fràgil davant les «temptacions autonomistes» d'alguns ajuntaments —de vegades comprensibles, de vegades afectades d'un localisme curt de mires— o, simplement, davant de qualsevol canvi en la composició dels equips de govern local.

Per tant, sobretot des de la perspectiva de la redistribució i el reequilibri territorial, és a dir —de la gestió urbanística en un sentit ampli— és convenient disposar d'una institucionalització metropolitana suficientment sòlida, amb vies clares de finançament i amb la legitimació i la representativitat necessàries per impulsar aquestes polítiques. En canvi, altres aspectes, com els referits al correcte funcionament de diversos serveis, poden ser eficaçment organitzats a nivell metropolità mitjançant instruments, també sotmesos al control públic, però de caràcter més estrictament tècnic i sectorial (empreses, agències, consorcis...).

El debat sobre les formes concretes més adequades per aquesta organització institucional metropolitana de l'entorn de Barcelona —a nivell de l'Àrea i/o la Regió— a partir d'un consens cada vegada més estès sobre les greus disfuncionalitats i carències del caòtic model actual, pot resultar apassionant o plenament decebedor. Confiam que els nostres savis i polítics aconseguixin posar-hi més imaginació i generositat que la demostrada fins ara. Amén.



TRANSFORMACIONES EN EL ESPACIO PRODUCTIVO DE
BARCELONA Y SU ÁREA METROPOLITANA, 1975-1990

Article per a la revista *Villes et Territoires*, 1991.

JOAN EUGENI SÁNCHEZ
*Professor titular de Geografia Humana
de la Universitat de Barcelona*

Introducción.

1. Evolución del sistema productivo en Barcelona.

2. La infraestructura de comunicaciones en superficie y su efecto territorializador.

3. Refuerzo genealógico territorial.

4. Nueva dinámica territorial: ¿cambio estructural?

5. Revitalización de Barcelona.

6. Estructura de la actividad económica e industrial.

7. Producción de suelo productivo.

8. Los Juegos Olímpicos y su impacto industrial.

9. Estrategias de futuro.

10. Algunos aspectos valorativos.

TRANSFORMACIONES EN EL ESPACIO PRODUCTIVO DE BARCELONA Y
SU ÁREA METROPOLITANA, 1975-1990

Introducció

Es pertinente preguntarse por las repercusiones territoriales de los cambios en la actividad económica y productiva que afectan a Barcelona y su área de influencia económica, cambios que se concretan, sobretudo, en tres procesos: el de reestructuración industrial de los años sesenta; el de innovación y transformación tecnológica en el proceso productivo—tanto en la vertiente interna de la empresa como en sus relaciones con el entorno—; así como el de integración de la economía española en la CEE.

Estas cuestiones no se desvinculan, sino que adquieren una especial significación, en relación a temas clásicos como son la problemática de la localización, o la dependencia respecto a los sistemas de transporte y comunicación. Su análisis debe situarse en relación al sistema interno de interconexión urbana y urbano-regional, así como en su conexión exterior con las áreas de mercado, ya que éstas han sufrido, y sufrirán a partir de 1992, amplias modificaciones en su escala territorial.

Se vislumbra como particularmente importante el cambio en la dimensión y estructura espacial del mercado, del que será pieza significativa el Acta Unica de 1993. Ello ha supuesto y supondrá un cambio en la posición estratégico-territorial de España en el contexto internacional mundial como cabeza de puente de los países más industrializados (muy especialmente EE.UU. y Japón) respecto al Mercado Común, pero también en la reformulación del espacio europeo de la CEE como nueva unidad territorial de mercado en el interior de la cual situar —o resituar— la localización estratégica de las unidades productivas. Ello está llevando también, a reformular las estrategias empresariales de alianza y de control sobre los sectores productivos y sobre los territorios.

A ello hay que unir el proceso de internacionalización y globalización a escala mundial, en el que el sistema de ciudades adquiere una profunda importancia como articulador del espacio global.

Así, toda ciudad que aspire a tener un papel a escala mundial, se verá precisada a organizar, de forma coherente y operativa, su espacio regional en función de sus aspiraciones en el contexto geopolítico y económico.

En última instancia aparece el territorio, en su materialidad, como ámbito articulado al servicio de unos objetivos múltiples de estrategia interior de la ciudad, y de utilización de ésta por parte de las fuerzas económico-productivas que vean en ese territorio, y en su articulación económica, productiva, social y tecnológica, un espacio adecuado para la consecución de sus objetivos.

En cuanto al papel de los sistemas de transporte, éstos adquieren una importancia territorial considerable. Por un lado la red existente es condicionante de los cambios que puedan producirse, ya que actúa como un fuerte componente genealógico del espacio que condiciona el propio futuro. Por otro lado, la incorporación de nuevas vías de transporte, más allá del impacto ecogeográfico que tengan, las convierten en configuradoras de posibles nuevas unidades territoriales, con lo que, a partir de su construcción, será necesario replantearse las anteriores articulaciones, tanto respecto al espacio exterior como, y muy significativamente, respecto al propio espacio interior.

En este artículo pretendemos esbozar el estudio de estas transformaciones en el entorno de Barcelona, como una de las ciudades que asumen, o que aspiran y luchan por asumir, una posición en la trama europea y mundial de ciudades.

Se trata de analizar como es utilizado el espacio periurbano o metropolitano, como se incide en él; así como cuales son los tipos de transformaciones que se están generando en el conjunto de este territorio para conseguirlo.

La metropolización como fenómeno socioespacial continúa vigente (con incidencia de las vicisitudes políticas) en la medida en que la ciudad se proyecta fuera de sus límites administrativos, no de una forma etérea, sino de forma material y ejecutiva.

De igual forma, los agentes interesados en aprovechar las posibilidades que ofrece una ciudad, pero que saben que la ciudad moderna no absorbe el sistema productivo industrial en su perímetro urbano, sino que organiza su asentamiento especialmente en su entorno, coadyuvan a esta definición del espacio periurbano o metropolitano, en la medida en que proceden a localizar en este espacio el tejido industrial.

Todo ello potenciado por nuevos modelos de producción de creciente versatilidad y complejidad tecnológica, los cuales, a su vez, precisan de unas economías de aglomeración, en las que ahora tiene especial importancia el mercado de trabajo de cualificaciones específicas y la existencia de servicios de asesoramiento, de tecnología, comerciales, de marketing o financieros capaces de satisfacer las necesidades de la nueva base productiva.

Otro factor es la articulación física del espacio. Por ello no son despreciables los aspectos de urbanización, adecuación física, calidad tecnológica del propio espacio construido y, especialmente, la accesibilidad y comunicabilidad respecto a las entradas de factores y a las salidas y distribución de productos hacia los mercados.

En el primer aspecto, la propia ciudad deberá organizarse como espacio en el que una parte de los *inputs* se generen apoyándose precisamente en el nuevo modelo de economías de aglomeración. El resto de *inputs*, de los que cada vez son más importantes aquellos ligados a la información y, por tanto, dependientes de los servicios de telecomunicaciones así como del envío de mercancías, deberán conseguir una suficiente calidad técnica, así como un adecuado grado de conexión a las redes que enlazan con el mercado, sin olvidar su interrelación con respecto a los centros direccionales a escala internacional.

1. Evolución del sistema productivo en Barcelona

Históricamente Barcelona ha sido, y continua siendo, una de las grandes ciudades españolas y del Mediterrá-

neo. Su importancia se ha fundamentado en su considerable actividad productiva industrial y comercial.

La gran expansión de la ciudad en el siglo XIX se produjo apoyada en la implantación de industrias manufactureras que la dotaron de los clásicos barrios fabriles y obreros de toda ciudad industrial capitalista. La localización productiva industrial se situó, en buena medida, en el área periurbana de aquellos momentos. En base al desarrollo industrial se produjo una primera expansión territorial urbana en dos grandes direcciones: hacia el oeste en el arco comprendido entre Poble Sec-Montjuic y el núcleo de Les Corts; hacia el nordeste en el arco formado por la línea férrea marítima y El Clot-Sant Andreu, con una especial importancia en la zona del Poble Nou. Entre estas dos zonas quedó delimitado un gran triángulo cuya función sería esencialmente residencial y comercial-terciaria, urbanizado en su mayor parte siguiendo el Eixample del Pla Cerdà, y extendiéndose más allá de los límites del Pla Cerdà hasta la falda del Tibidabo-Collserola.

El sostenimiento de este proceso de industrialización hasta la primera mitad del siglo XX conllevó un fuerte incremento en su actividad y, consiguientemente, un fuerte aumento en la población de Barcelona. El crecimiento más importante fue el que se produjo en el período comprendido entre los años 40 y mediados de los 70 de este siglo, resultado de los fuertes procesos migratorios, especialmente desde el levante y sur de la Península. Proceso basado en un primer momento, sobretodo, en la expulsión desde las áreas rurales, y posteriormente incitado por la atracción de Barcelona durante el período que se ha denominado del «desarrollismo» de los años 60.

En consecuencia, tuvo lugar un fuerte aumento del espacio residencial, lo que llevó a la saturación del espacio disponible dentro de los límites municipales y a su expansión en forma de gota de aceite hacia los municipios circundantes, generándose un proceso de metropolización con eje en la ciudad de Barcelona.

Toda esta dinámica se vio favorecida y potenciada por efecto de las importantes actuaciones realizadas

en la red de comunicaciones terrestres de importantes consecuencias de impacto territorial.

En resumen, nos hallamos ante un proceso de metropolización basado en la relocalización productiva industrial y de ciertos servicios y en un cierto grado de relocalización residencial. El mecanismo del precio del suelo ha actuado como mecanismo regulador de la presión sobre la demanda creciente de espacio, coadyuvando a la refuncionalización del espacio a escala metropolitana. Desde la perspectiva económico-productiva ha conllevado el clásico proceso de terciarización del centro urbano y de la industrialización sobre antiguos espacios agrarios de la periferia. Al mismo tiempo, el aumento de población genera economías de escala y posibilita la aparición de los centros comerciales de gran superficie en el entorno metropolitano, así como la localización de diversos tipos de servicios. Al tratar de los nuevos espacios productivos deberemos considerar como tales tanto aquellos destinados a una actividad industrial, como aquellos destinados a servicios, sin olvidar los cambios que también se producirán en la actividad agraria (1).

Como efecto de la presión poblacional, las zonas industriales que se construyeron a lo largo del siglo XIX y primer tercio del siglo XX terminaron viéndose rodeadas de espacio residencial, muy especialmente durante el período citado posterior a los años 40. Progresivamente el espacio industrial interior al área urbanizada devino obsoleto para dicha función, al tiempo que sufrió la presión del incremento del precio del suelo, más caro si podía ser ocupado por otro tipo de funciones. La asfixia física en sus posibilidades de expansión, y la posibilidad que se ofrecía de alcanzar plusvalías a través de un cambio funcional en el uso del suelo, representó un doble efecto de influencias, sobre todo a partir de los años 60, que llevó a dirigir las nuevas inversiones industriales hacia

(1) El espacio agrario, además de sufrir una recesión en la superficie ocupada dentro del ámbito periurbano, se ve sometido a una remodelación bajo el efecto de la incorporación de tecnologías diversas en el sector primario, por ejemplo introducción de agriculturas más intensivas en trabajo y capital-tecnología, o nuevos modelos ganaderos del tipo de plantas de estabulación de ganado. Aún siendo importante para el área considerada este aspecto, no nos detendremos sin embargo en él.

lugares más acordes con una localización funcional y con los precios del suelo en el área periurbana.

Es cierto que se preveía para Barcelona la necesidad de suelo industrial que posibilitase su crecimiento económico. Para ello se destinó una amplia área contigua al puerto como zona industrial (2). Sin embargo este espacio sería a la larga insuficiente para dar cabida a la expansión industrial de Barcelona. Los nuevos e idóneos espacios industriales se situaron en el área periurbana, bien reforzando las clásicas tendencias a la localización industrial catalana, bien iniciando un proceso de industrialización de espacios agrarios dentro de lo que se ha dado en denominar como primera corona circundante de la Barcelona actual.

La estructura geomorfológica ha sido, y es, un claro condicionante, ya que era necesario bordear para ello el conjunto montañoso de Collserola.

Antes de continuar es conveniente señalar las particulares características del relieve del entorno barcelonés para poder entender ciertas peculiaridades de las formas que adopta su expansión metropolitana. Entre el Mediterráneo y la Cordillera Litoral catalana, desde Montgat a Castelldefels, se extiende un territorio llano, en medio del cual, y junto al mar, se encuentra la montaña de Montjuïc. La zona sur está ocupada por el bajo Llobregat y su delta, configurando la comarca del Baix Llobregat; la zona norte corresponde a la comarca del Barcelonés; dentro de la cual se encuentra situado en municipio de Barcelona. La Serralada Litoral es atravesada por dos cauces fluviales, el Llobregat y el Besós, que han abierto el paso natural de comunicaciones hacia el interior. De esta forma, la ciudad se halla constricta entre los límites físicos que representan el mar y el conjunto montañoso de Collserola, con el Tibidabo en el centro, y los límites administrativos de los municipios

(2) El Consorcio de la Zona Franca de Barcelona fue creado en 1916 como concesión de un depósito comercial, después denominado Depósito Franco. En 1950 se inicia realmente la actividad de lo que sería la Zona Franca con el establecimiento de la Factoría SEAT y posteriormente de Motor Ibérica. En 1965 se amplían los objetivos del Consorcio pasando a ser una de sus actividades principales la creación de suelo industrial. Ocupa una extensión de 450 hectáreas.

circundantes, delimitados un área municipal de 100 Km².

Esta disposición ha llevado a que el espacio construido coincida con la extensión del término municipal, excepto en las dos zonas montañosas -Montjuïc y Collserola (3), mientras que la ocupación del espacio urbanizado —residencial y productivo— se expande hacia los municipios circundantes, formando un continuum construido.

De hecho, y desde el punto de vista de la localización industrial, la primera corona estará formada por un semicírculo que, partiendo de la Zona Franca, seguirá el corredor del Llobregat, alcanzando hasta Molins de Rei y desviándose a la altura de Papiol por el Vallès Occidental, para unirse de nuevo con Barcelona por el norte siguiendo el corredor de los ríos Ripoll y Besós. Por este lado se ira extendiendo a su vez, hacia en norte en forma tentacular, siguiendo el cauce del Besós dentro de la comarca del Vallès Oriental. Este casi círculo representará la envolvente de Collserola.

Una vez saturado el territorio litoral, y dejando parcialmente libre el delta del Llobregat como zona de agricultura intensiva hortícola al servicio de Barcelona y como área aeroportuaria, fue preciso ocupar el espacio posterior a la Cordillera litoral para poder continuar el crecimiento económico de Barcelona.

Algunos autores (4) consideran que al llegar a la década de los 80, Barcelona habría superado la etapa fordista y se estaría encaminando por la senda de una economía de regulación. Según ésto, el nuevo

(3) Collserola ha sido reservada como parque central del área metropolitana, ocupando una extensión de 6.500 hectáreas, lo que representa el 14% del territorio de la antigua Corporación Metropolitana de Barcelona.

(4) Joan Trullén (dir.), *Barcelona frente a la crisis. Reestructuración productiva, reconstrucción urbana y política económica municipal (1979-1986)*, IEMB-Departament d'Economia Aplicada UAB, y también Joan Trullén et al. «Canvi econòmic durant la crisi a l'àrea metropolitana de Barcelona: una aproximació territorial» a *Revista Econòmica de Catalunya*, nº 10, 1989, pp. 68-79. Estos trabajos siguen propuestas de la escuela francesa de la teoría de la regulación propuesta que cabría discutir a fondo.

modelo de organización territorial debería asumir los principios de la flexibilidad en base a la división técnica del trabajo y de la producción, tanto intraempresarial como en las propias empresas, lo cual requeriría, coherentemente, un espacio también más flexible en su organización. Este proceso explicaría la readecuación necesaria del territorio metropolitano de Barcelona. Estos autores hablan de modelo de segmentación, al cual le corresponde un planeamiento reconstructor y reestructurador.

Desde un punto de vista territorial implicaría la segmentación de los procesos productivos, la descentralización de las plantas y de los espacios residenciales, con el incremento consiguiente de las necesidades en comunicaciones y transportes. Estos cambios se reflejarían en lo que ellos llaman descentralización residencial, con pérdida de población en el área central, y desplazamiento hacia una primera corona y crecimiento progresivo posterior de una segunda corona.

Sin ser éste el lugar para discutir a fondo las propuestas contenidas en la teoría de la regulación en la que se basan la formulación anterior, y aún cuando formalmente parece que el desarrollo de Barcelona se adapta al modelo, no acaba de quedar claro si estamos realmente ante un proceso de descentralización. De hecho, al pasar a un contexto metropolitano se produce un cambio de dimensión de la escala, a la cual deberán adaptarse las actuaciones territoriales para mantener la coherencia con los procesos sociales. Debe tenerse en cuenta que tienen lugar importantes cambios en las necesidades de espacio, en las infraestructuras de transporte y de comunicaciones, y consiguientemente, en la relación tiempo-distancia, lo que posibilita una relocalización, tanto productiva como residencial, en un contexto de cambios técnicos que actúan sobre la división técnica del trabajo, afectando a la división espacial del trabajo y de la producción. Todo ello permite una relocalización de los asentamientos en un marco de relaciones progresivamente internacionalizado.

Lo sucedido fue que entre 1970 y 1985, período que engloba los años de la crisis económica, Barcelona

se vio gravemente afectada en términos económicos y de mercado de trabajo al perder el 42% de los puestos de trabajo industriales y el 69% de los del sector de la construcción. En contrapartida, la ciudad se terciarizaba al incrementarse en un 12% los puestos de trabajo en los servicios, concentrando las tres cuartas partes de la ocupación terciaria del área.

Pero al avanzar en el proceso de recuperación económica a finales de los 80, el conjunto metropolitano no detuvo su proceso de industrialización. Los datos correspondientes a las inversiones en 1989 nos muestran como las seis comarcas del conjunto metropolitano concentran, ellas solas, el 58.53% de la inversión ejecutada en Catalunya. Pero cabe resaltar que tres de ellas absorben el 52.12% del total. El Barcelonés —que incluye Barcelona— el 15,02%; el Vallès Occidental el 24.67% y el Baix Llobregat el 12,45%. Así vemos reforzarse el papel complementario industrial del área circundante de Barcelona, en las que ya eran clásicas zonas de industrialización, así como la intensificación de las inversiones en las zonas que restan industriales de la propia Barcelona, básicamente la Zona Franca.

Como se desprende de lo dicho, la expansión no está representando un cambio territorial estructural, sino simplemente supone la necesidad de incorporar nuevos territorios para que el proceso pueda proseguir. Pero, a escala metropolitana, la concentración, como figura territorial, continúa dándose, y no parece que se vean perspectivas de que el modelo cambie, a pesar de ciertos esfuerzos políticos para ello. De hecho el área se ha visto reforzada por los nuevos ejes de transporte y comunicación que integran fuertemente un territorio más amplio.

Al mismo tiempo la expansión de las inversiones industriales ha consolidado una clara recuperación de las tasas de excedente. Pero la reestructuración sectorial a partir de la crisis de los sectores más tradicionales, con la aparición de nuevos sectores impulsores del crecimiento y la difusión de las actividades de I+D, ha acentuado el proceso de oligopolización de los mercados y la penetración de

la inversión extranjera. Todo ello reforzado por políticas públicas centradas, fundamentalmente, en la promoción industrial, la política de incentivos y la captación de inversión extranjera (5).

2. La infraestructura de comunicaciones en superficie y su efecto territorializador

La modernización de las infraestructuras de transporte a escala del estado, y la articulación de Barcelona con el territorio urbano y periurbano son dos necesidades que se hicieron cada vez más imperiosas durante los años 60. Para ello se planificó la construcción de una red estatal de autopistas y de tres cinturones de circulación para Barcelona, dos urbanos y un tercer cinturón periurbano.

En el primer aspecto se constata que desde 1969 se han construido en Cataluña más de 600 kilómetros de autopista, los cuales, tomando como referencia Barcelona, han seguido cuatro ejes: en dirección a Francia por Girona; hacia el interior de la Península, bifurcándose en dos ejes: uno hacia Zaragoza y desde allí hacia el norte y hacia Madrid, el otro por Tarragona y siguiendo la costa mediterránea hacia el sur; hasta Manresa por Sabadell y Terrasa, y hasta Mataró por la costa norte. A ellas hay que añadir la autovía hasta Castelldefels que fue construida con anterioridad.

Desde un primer momento las autopistas construidas en las dos primeras direcciones señaladas —hacia Francia y hacia el resto de la Península—, configuran un corredor de potencial localización industrial, lo que de hecho amplía el radio de influencia locacional de Barcelona. Ello posibilitó cierta descongestión industrial y permitió la aparición de otros focos industriales (6): por una parte dentro de su zona metropolitana, por otra potenciando nuevas áreas más alejadas hasta Tarragona, Reus, Valls, Montblanc,

(5) Julia Bosch i Jou, «El sector industrial a Catalunya», a *Monografies d'Industria*, nº 7, 1990, p. 15.

(6) Véase Pere Lleonart, *Els atractius industrials de 29 ciutats de Catalunya*, Barcelona, Banca Catalana, 1980.

Lleida, en dirección sur y Girona hacia el norte, a lo largo de los corredores que forman las autopistas.

La importancia de los flujos con Sabadell y Terrassa, hicieron patente la necesidad de articular una nueva vía de mayor capacidad que eliminase los importantes cuellos de botella que representaba el paso por el interior de las poblaciones. En este caso una situación históricamente dada serviría para reforzar un nuevo desarrollo, y es así como la autopista con Sabadell-Terrassa ha reforzado la vinculación industrial de Barcelona con estos importantes centros de antigua tradición industrial. Al tiempo, su trazado serviría para cumplir otras dos funciones: por un lado, en su recorrido hasta Cerdanyola representó un tramo de Tercer Cinturón de Barcelona, por el otro, abrió la vía hacia el interior de Cataluña por Manresa —hasta donde en 1990 se ha prolongado el trazado de la autopista— y potencialmente con Francia-Toulouse por el túnel del Cadí y por Puigcerda.

Quedaba por cerrar el Tercer Cinturón cuya función era articular el territorio metropolitano. Ello tuvo efecto al construirse el tramo de la autopista A-7 que, cortocircuitando el paso por Barcelona, enlazaba, siguiendo el corredor del Vallès, la autopista por Girona hacia Francia con la autopista hacia el resto de España en todas direcciones. Al unir Montmeló con El Papiol, se siguió un trazado hasta ese momento inédito, posibilitando la rearticulación de esta zona, así como cerrar el Tercer Cinturón al cruzarse, a la altura de Cerdanyola, con la autopista de Sabadell-Terrassa. La originalidad del trazado del enlace de la autopista A-7 se basaba en que abría un territorio de difícil accesibilidad anterior. El recorrido por el corredor del Vallès —corredor hasta ese momento sólo atravesado transversalmente, pero no longitudinalmente—, completó la accesibilidad a una parte del territorio metropolitano, aportando una importante reserva de espacio agrícola, con evidentes potencialidades de localización productiva — industrial y de servicios— y residencial, integradas respecto a Barcelona. Esta infraestructura consolidaba la articulación de la primera corona, al mismo tiempo que facilitaba la potenciación de una segunda corona.

Paralelamente esta área de enlace natural se reforzó con la construcción de un eje ferroviario de transporte de mercancías que evitaba de igual forma el paso de carga por el centro de la ciudad, reservándose el recorrido urbano para el paso y enlace de viajeros.

A escala peninsular y europea el inicio de la construcción de la red de autopistas españolas tuvo otra significación para Barcelona. Desde el primer momento Barcelona se convierte en un polo articulador de la red de enlaces entre la Península y Europa. En la perspectiva europea, la posición de Barcelona quedó privilegiada en cuanto se unió a través de Perpignan con la red central europea y con el trazado subpirenaico francés (Toulouse). Respecto a la Península porque, de hecho, se convierte a un tiempo en vértice del eje mediterráneo, en enlace con el centro, y en punto de unión de los ejes del corredor Lleida-Zaragoza-Pamplona-País Vasco. Cabe pensar que esta ventaja de localización de Barcelona se mantendrá en el futuro, por lo menos hasta que se potencie el eje atlántico francés.

3. Refuerzo genealógico territorial

No podemos olvidar que toda expansión se efectúa sobre un espacio ya producido que se trata de remodelar dándole una nueva función. La forma social previa del espacio actúa como factor condicionante de la nueva formulación. Es cierto que en muchos casos se trata de una sustitución o refuncionalización sin vinculaciones con el pasado, pero también es cierto que en la mayoría de los casos se refuerzan tendencias ya antiguas, o bien éstas influyen en las nuevas funcionalizaciones. No debemos olvidar el papel «conservador» de las actuaciones especiales, bien por su fijación material, por sus articulaciones sociales o por el interés en capitalizar las inversiones de capital efectuadas con anterioridad. Así vemos que las localizaciones industriales con mayor impacto aprovechan zonas industriales clásicas, y que los servicios o las instalaciones industriales de mayor cualificación tecnológica procuran beneficiarse de áreas de mayor calidad medioambiental.

En el caso de Barcelona la existencia previa de grandes centros fabriles como Sabadell (186 mil habitantes) y Terrassa (156 mil habitantes), así como de un importante tejido industrial en Rubí (46 mil habitantes), Cerdanyola (54 mil habitantes), Ripollet (26 mil habitantes) o Barberà (30 mil habitantes), ha representado una tendencia funcional de atracción de la nueva dinámica de localización productiva industrial. (7)

En este sentido Sabadell y Terrassa han visto reforzada su función industrial como enclaves de atracción de industrias de Barcelona, y de implantación de nuevas de capital o gestión barcelonesa a lo largo de los 80. Así, a las dinámicas empresariales propias de la zona se incorporarán los efectos de las empresas que desde Barcelona buscan suelo industrial idóneo.

La importancia genealógica de los espacios ya construidos también se observa en aquellos puntos del área que habían sido ocupados como segunda residencia o como residencia primaria de la burguesía y de la clase media. El trazado de la línea privada de transporte de pasajeros Ferrocarriles de Cataluña, que actuaba como ferrocarril metropolitano —enlazando Barcelona con el Vallès a través de un túnel por debajo del Tibidabo—, había ido configurando a lo largo del siglo un área residencial primaria y secundaria con enclaves importantes como San Cugat-Valladoreix (con uno de los escasos campos de golf de Cataluña), Bellaterra o Les Fonts. A partir de esta base tiene lugar un proceso posterior que evoluciona en dos sentidos: como área productiva terciaria o de alta tecnología y como área residencial primaria.

En efecto, en los años 60 el entorno de Sant Cugat empieza a incorporar sus posibilidades como enclave de actividades terciarias. La construcción de las oficinas centrales de la importante compañía de seguros La Catalana-Occidente, o la construcción de un complejo educativo del Opus Dei (8), son unas primeras realizaciones, a las que acompaña el campus

(7) Datos de 1986.

(8) El colegio Viaró para el que consiguen que se construya un apeadero en la línea, la estación de San Juan.

de la nueva Universidad Autónoma de Barcelona cuando ésta es creada a finales de los 60.

Esta tendencia tuvo que esperar a los años 80 para revitalizarse. Por un lado con actuaciones como la construcción de los estudios de Radio Televisión Española en Barcelona, de la Escuela de Alto Rendimiento Deportivo, del Hospital General de Cataluña, del Centro Comercial Baricentro o del Circuito de Cataluña para competiciones automovilísticas y motociclistas de categoría mundial (a inaugurar en 1991), todo ello a lo largo del recorrido del tramo de enlace de la autopista A-7.

Por otra parte las circunstancias socio-ambientales permitieron considerar esta zona como la idónea para crear en ella el Parque Tecnológico del Vallès (9) y abrir el camino a una potencial especialización en instalaciones de alta tecnología: Centro Nacional de Microelectrónica y Laboratorio General de Ensayos e Investigación de la Generalitat de Catalunya —en relación con la Universidad Autónoma—, Hewlett-Packard, Sanyo, etc., a lo que se añade la promoción en Rubí de un parque de actividades económicas por parte la Generalitat.

Además, y reforzando la especialización anterior, también se produjo, y se continúa produciendo, una constante y progresiva ocupación residencial permanente, al atraer a sectores de la clase media, a ejecutivos y a profesionales de Barcelona. La accesibilidad a esta zona central del Vallès se verá potenciada en 1991 con la abertura del túnel de Vallvidrera para tránsito rodado, con un trazado paralelo al del ferrocarril.

Este mismo proceso de ocupación residencial primaria ha tenido lugar a lo largo de la costa. Hacia el norte en toda la comarca del Maresme y, en menor grado, hacia el sur, especialmente en Castelldefels-playa.

(9) De hecho el PTV responde a una iniciativa inicial del Consorcio de la Zona Franca, aunque se aglutinan otras instituciones, y se construye en terrenos que el Consorcio había comprado con anterioridad como previsión de expansión de sus actividades, dada la imposibilidad que tiene de crecimiento en los terrenos de la Zona Franca de Barcelona.

4. Nueva dinámica territorial: ¿cambio estructural?

Debido a la estructura territorial históricamente producida, la evolución del entorno metropolitano como expansión desde Barcelona, ha seguido una dinámica de relocalización de empresas ya existentes, o de creación de nuevas. Junto a la iniciativa nacional adquiere una importancia creciente la capacidad de atracción de capitales productivos extranjeros hacia Barcelona (24% del total de capital extranjero invertido en España en 1988 y el 33% del industrial, principalmente en sociedades ya existentes y absorbiendo el 90% de la inversión japonesa en España) (10). En ambos casos el territorio metropolitano ofrece las posibilidades y potencialidades para una idónea localización aprovechando economías de aglomeración articuladas en el entorno metropolitano y de oportunidades de localización de Barcelona respecto a España, respecto a Europa y respecto al Mediterráneo.

La nueva dinámica territorial la podemos dibujar como un proceso de expansión que encuentra ya configurados unos espacios funcionales, los cuales se verán reforzados por este proceso. Se puede sostener que no se da un cambio estructural en la articulación del territorio, sino que se refuerza la estructura existente. El único cambio estructural vendrá representado por la construcción de la autopista de enlace A-7, pero que, como hemos visto, en el fondo sevirá para reforzar al tendencia «terciaria-residencial» de la zona central de Collserola, opuesta a Barcelona, y la expansión metropolitana, lo cual no significa en sí mismo una esencial transformación estructural.

Por lo que venimos diciendo queda claro que cuando ahora hablamos de Barcelona debemos pensar de hecho en el conjunto metropolitano. Aún cuando en la actualidad este conjunto no forma ninguna unidad administrativa, quedó potencialmente configurada

(10) «Característiques de la inversió estrangera a Catalunya», *Nota d'Economia*, nº 34, 1989, pp. 7-9; "Catalunya, en el ecuador del cambio", *España Económica*, nº 3710-extra, 1989, pp. 44-46.

en el momento en que eran más favorables los aires metropolizadores. Contrariamente a lo ocurrido en otros momentos históricos, durante el siglo XIX no se siguió el modelo anexionista municipal para articular administrativamente el conjunto metropolitano. Se optó en 1974 por la creación de la Corporación Metropolitana de Barcelona (CMB) como entidad de Administración Local, como «órgano específico para el impulso, coordinación, gestión, vigilancia y ejecución del planeamiento urbanístico y la prestación de servicios de interés relevante para el conjunto de la zona metropolitana» (11), la cual abarcaba 27 municipios. De hecho se trata de un territorio «urbano» ya que el hecho metropolitano en sentido más estricto abarcaría a la segunda corona, equivaliendo la CMB a lo que tratamos como primera corona aproximadamente. Con una extensión de 470 km² representa el 1,5% del territorio catalán mientras que concentra la mitad de la población (Barcelona 1,7 millones de habitantes; CMB 3,1 millones), con un radio de unos 10 kilómetros alrededor de Barcelona.

En 1985 desde la Generalitat, siguiendo aires conservadores como los de la Sra. Thatcher, se decidió, como acto político, disolver la unidad institucional territorial Corporació Metropolitana de Barcelona (12)—siendo sustituida por una suma de comisiones intermunicipales a la misma escala para actuaciones específicas: agua, saneamiento, residuos, transporte, etc. A pesar de ello de hecho se mantienen cohesionados a través de la institución Area Metropolitana de Barcelona.

El actual entorno metropolitano barcelonés aparece configurado por dos coronas circundando a la ciudad, haciendo su aparición embrionaria una tercera corona.

(11) Artículo Primero del Decreto-Ley de 24 de agosto de 1974 de constitución de la Corporación Metropolitana de Barcelona.

(12) De hecho se trata de una muestra de la lucha por el poder en Catalunya. Se enfrentan «media» Catalunya contra la otra «media» ya que, como hemos visto, el Ayuntamiento de Barcelona, al controlar la CMB aglutinaba a la mitad de la población catalana, aunque no así la mitad del territorio. El Ayuntamiento de Barcelona era demasiado contrapoder para una institución como la Generalitat aún no bien asentada. También refleja la lucha partidista entre las dos instituciones.

Cuadro 1**Movilidad de la fuerza de trabajo en relación a Barcelona (1986)**

Subáreas	Población ocupada		Destino a Barcelona		Procedente de Barcelona	
	(a)	% /Cat	(b)	(b/a)	(c)	(c/a)
1. Barcelona	522.393	28,9				
2. Besòs	103.229	5,7	44.784	43,4	8.802	8,5
3. Maresme	15.451	0,9	4.448	28,6	577	3,7
4. Delta Sud	27.986	1,5	6.388	22,8	1.542	5,5
5. Delta Nord	173.375	9,6	70.784	40,8	23.383	13,5
6. Vall Baixa	17.561	1,0	3.160	18,0	1.215	6,9
7. Vallès	55.411	3,1	14.346	25,9	7.358	13,3
1ª Corona	915.496	50,6	143.910	15,7	42.877	4,7
8. Vilanova	20.711	1,1	1.153	5,6	548	2,6
9. Begues	654	0,0	119	18,2	23	3,5
10. Martorell	20.946	1,2	1.483	7,1	2.794	13,3
11. Terrassa	44.262	2,4	2.314	5,2	1.305	2,9
12. Sabadell	66.755	3,7	4.905	7,3	3.931	5,9
13. Riera de Caldes	15.802	0,9	2.399	15,2	1.559	9,9
14. Granollers	31.130	1,7	1.948	6,3	1.918	6,2
15. Mollet	23.745	1,3	2.156	9,1	4.249	17,9
16. Cardedeu	5.389	0,3	462	8,6	153	2,8
17. Mataró	44.789	2,5	2.271	5,1	974	2,2
2ª Corona	274.183	15,2	19.210	7,0	17.454	6,4
18. Vilafranca	14.157	0,8	287	2,0	289	2,0
19. Sant Sadurní	5.533	0,3	143	2,6	85	1,5
20. Castellterçol	810	0,0	73	9,0	2	0,2
21. Aiguafreda	755	0,0	32	4,2	17	2,3
22. Sant Celoni	6.411	0,4	285	4,4	178	2,8
23. Tordera	16.601	0,9	392	2,4	271	1,6
3ª Corona	44.267	2,4	1.212	2,7	842	1,9
	1.233.946	68,2	164.332	13,3	61.173	5,0
24. Resto de Catalunya	574.046	31,8				
Total Catalunya	1.807.992	100				
Barcelona						
Puestos de trabajo	626.635		164.332	26,2		
Pob. ocupada	522.393				61.173	11,7

Fuente: Elaboración propia a partir de Manuel Esteban Quintana (1989)

Si tomamos como indicador para establecer los límites de estas áreas de influencia directa de Barcelona la movilidad diaria de la fuerza de trabajo (13) — los movimientos pendulares entre lugar de residencia y lugar de trabajo—, vemos como la primera corona rebasada ya los límites de la antigua Corporación Metropolitana. Como criterio se han tomado los municipios desde los cuales más de un 15% de su población activa trabaja en Barcelona-ciudad (Cuadro 1). Se constata la fuerte atracción de Barcelona sobre este entorno, lo que ocasiona importantes movimientos de población diarios. Según este indicador el número de municipios incorporados a la primera corona son 52 dentro de un radio de unos 15 kilómetros, mientras que la segunda corona, definida por una movilidad superior al 5% de la fuerza de trabajo municipal ocupada, abarca un radio superior a los 30 kilómetros. Se configura así lo que puede denominarse región metropolitana, sobre una superficie de unos 2.500 km².

De hecho la movilidad global de la fuerza de trabajo se sitúa en el 13% de la población activa que trabaja en Barcelona. Es decir, más de 160.000 personas — sobre los 626.000 puestos de trabajo localizados en la ciudad—, confluyendo diariamente en Barcelona, mientras que desde la ciudad salen diariamente hacia su área económica más de 60.000 personas: 43.000 hacia la primera corona, y cerca de 20.000 hacia la segunda corona (téngase en cuenta que en el cuadro sólo se reflejan los movimientos en relación con Barcelona ciudad, pero no entre otros municipios dentro del área, los cuales también son importantes).

Queda clara así la fuerte centralización de la actividad económica en el municipio de Barcelona. Aproximadamente el 30% de la población ocupada de Catalunya vive en Barcelona, más de la mitad de la población activa catalana reside en el ámbito de Barcelona y su primera corona, y supera el 65% si añadimos la segunda corona. Lo cual significa que sólo un tercio de

la población ocupada se distribuye por el resto del territorio catalán.

Lo que se constata es que la evolución de la localización de la actividad productiva ha seguido un proceso genealógico de adaptación y readaptación a las estructuras preexistentes. En principio las asume, a continuación las refuerza y, finalmente, la ampliación de las actuaciones conduce a la aparición de nuevos procesos que inciden y amplían la situación previa, aún cuando las nuevas infraestructuras abran otros espacios de atracción territorial que absorben parte de las nuevas actuaciones. De esta forma, durante la etapa de expansión económica de estos años, se ha visto potenciado el espacio accesible del entorno metropolitano, acogiendo las nuevas instalaciones de una parte importante del tejido industrial barcelonés, y sirviendo de ámbito de atracción de nuevas inversiones, con la consiguiente producción de espacio productivo, reforzando y articulando un claro entorno metropolitano.

Por consiguiente, hay tres hechos a resaltar: la concentración territorial de la actividad económica, que en términos absolutos suma una población ocupada del orden de 1.189.679 de personas (en 1986), la gran movilidad intermunicipal diaria de la fuerza de trabajo y la importancia de la intensidad articuladora de Barcelona sobre el territorio metropolitano.

5. Revitalización de Barcelona

En los años 80, superado el punto más bajo de crisis económica, se inicia un proceso de revitalización económica que es aprovechado en Barcelona a partir de varios factores de dinamización. Ante todo, se da una conjuntura de revitalización de la económica mundial en general y de la española en particular. Pero ello no es suficiente para explicar toda la dinámica. Otros dos hechos pueden introducirse para interpretar mejor todo el proceso. En primer lugar la integración de España en el Mercado Común, lo que tiene un significado territorializador muy importante: ya hemos visto como Barcelona, que hasta ese momento estaba situada, en cierta medida, en la peri-

(13) Manuel Esteban Quintana, «Distribució geogràfica de la mobilitat per treball a la regió metropolitana de Barcelona. Anàlisi dels mercats de treball», a *Revista Econòmica de Catalunya*, nº 10, 1989, pp. 908-108.

feria española, pasa a una posición estratégica territorial más favorable, por cuando queda situada como punto de enlace entre la Península y la gran área formada por el Mercado Común, lo que le otorga ventajas de localización. En segundo lugar haber conseguido la designación como ciudad olímpica para 1992. Hablaremos sucesivamente de estos dos aspectos.

Bajo estas dinámicas, la renovación interna de Barcelona por un lado, y el crecimiento y renovación de las actividades productivas por el otro, van a representar un cambio importante en la localización de la actividad industrial. El núcleo urbano va perdiendo paulatinamente sus espacios industriales —aunque conserva no obstante la gran área de la Zona Franca, y todavía importantes enclaves, sobre todo en la zona de Poble Nou-Sant Andreu, los cuales se refuncionalizan paulatinamente hacia actividades residenciales o de servicios—, especialmente colectivos. Pero Barcelona no deja de ser una ciudad industrial desde el punto de vista de su función direccional. En el marco de la división especial de la producción se desgaja la actividad productiva directa, la que entendemos como estrictamente de fabricación, de la direccional o de servicios dentro de la misma empresa, permaneciendo esta última, en la mayoría de los casos, dentro del casco urbano barcelonés, siendo la parte de fabricación industrial la que busca nuevas localizaciones en el nuevo perímetro industrial. Perímetro no imaginario, sino perfectamente definido en el territorio siguiendo los grandes ejes que la red de autopistas ha dibujado, excepción hecha de la autopista del Maresme, reservada a servir de enlace de la nueva área de residencia primaria.

Barcelona, siguiendo un modelo clásico de desarrollo urbano, retiene la parte direccional del proceso productivo y desplaza las industrias a localizaciones más óptimas —menor precio del suelo y capacidad futura de expansión de suelo industrial— en la región metropolitana. No obstante en ciertos casos la relocalización metropolitana lleva consigo al centro direccional de la empresa.

En cualquier caso se están aprovechando las posi-

lidades de la división técnica del trabajo y de la producción dentro de la empresa, lo que permite dividir el proceso en subunidades, para después poder efectuar una localización diferencial de las distintas unidades productivas resultantes. Si es factible dividir un proceso en el tiempo podrá dividirse en el espacio, mecanismo que es ampliamente aprovechado en esta situación.

Barcelona, y Catalunya en general, han pasado a ocupar una posición estratégica importante respecto al espacio exterior. En el avance hacia una normativa y legislación común, ante la prevista desaparición progresiva de los diversos tipos de fronteras y la entrada en vigor del Acta Unica en 1993, resta todavía un tiempo en el que cada Estado mantiene sus prerrogativas y unas posibilidades de maniobra, pudiendo actuar en el sentido de procurar una posición económica más favorable para ese momento.

En estas circunstancias, la situación estratégica de Barcelona en España frente a Europa adquiere una mayor relevancia y la dota de un mayor protagonismo. Ello es aprovechado por las instituciones para reforzarla, dando a conocer esta posición geoes-tratégica favorable para el capital extranjero exterior a la Comunidad Económica Europea, de forma que éste pueda aprovechar estos últimos momentos para penetrar en el territorio de la Comunidad Económica Europea (14). Ambas instituciones se esfuerzan por atraer la localización de unidades productivas de empresas multinacionales exteriores al Mercado Común, sin olvidar a aquellas empresas comunitarias interesadas en expandirse dentro del ámbito comunitario. Barcelona y Catalunya se ofrecen como base territorial idónea para la localización de empresas, con especial interés por las empresas japonesas (ya hemos señalado que el 90% de las inversiones japonesas en España se concentran en Catalunya) y norteamericanas o de la Europa no

(14) En una entrevista, Jin Ku Kang, presidente de la multinacional Samsung, declaraba con motivo de la inauguración de una planta en Palau de Plegamans (Vallès Occidental): «La mejor manera de romper las barreras del mercado europeo es penetrar desde dentro, y ese es nuestro sistema», *El País*, 13-VI-90.

comunitaria, a las cuales se incita para que elijan este territorio como lugar ideal para su penetración en el Mercado Común.

Esta dinámica expansiva de Barcelona y de Catalunya desde los diversos ámbitos institucionales se apoya en la proyección internacional del área como polo dinámico europeo. Así cabe interpretar también la pretensión de constituir *lobbies* que cada institución ha puesto en marcha: la Generalitat a través de la alianza de Catalunya con Baden-Württemberg, Rhône-Alpes y Lombardía, autopropiándose como cuatro motores de Europa; y el Ayuntamiento mediante acciones como promover la constitución de un *lobby* de ciudades para la defensa de intereses comunes (15). Se asume la idea de competitividad a escala europea e internacional, sin que debamos olvidar que cuando se está proyectando Catalunya se está proyectando Barcelona, pero, a su vez se está aprovechando la capacidad de concurrencia de Barcelona como ciudad internacional para esa proyección. Al mismo tiempo cuando se promociona Barcelona, ésta ofrece también como posibilidad el territorio catalán en su conjunto, por ejemplo como área metropolitana y como espacio de ocio.

Todo ello ha venido acompañado por un segundo aspecto representado por la consecución de su designación como sede de los Juegos Olímpicos de 1992. Esta nominación ha reforzado la presencia de Barcelona en el contexto mundial, dándola a conocer como gran urbe y como lugar idóneo para la localización de una gran diversidad de actividades económicas.

De hecho el haber conseguido esta designación es una muestra de revitalización a partir de su propia capacidad endógena. Son las instancias político-administrativas barcelonesas las que, desde finales de los años 70, y sobretodo con la reinstauración de los ayuntamientos democráticos, tienen la capacidad de impulsar el resurgimiento de la ciudad, buscando un mecanismo de fuerte impacto que sirva de revul-

sivo (16). Haber tenido la idea, luchar por ella y conseguir la organización de los Juegos Olímpicos es reflejo de esta capacidad y potencialidad latente en la ciudad que no se resigna a perder protagonismo en el ámbito español, a tiempo que ve con claridad la importancia de incorporarse a la red europea y mundial de ciudades, que está emergiendo del nuevo sistema de articulación a escala mundial, propiciado por el desarrollo y aplicación de las nuevas tecnologías. En la ambición inicial de este proceso se partía de la hipótesis que el futuro pasaba por las grandes ciudades, es decir, que la ciudad articula un territorio regional y a través suyo se integra y lo integra al espacio mundial. En Barcelona se buscó un revulsivo que permitiese trazar un camino para materializar su integración en dicha red, y se tuvo consciencia que para alcanzarlo era preciso renovar la infraestructura tecnológica y urbanística que le permitiese actuar eficazmente como centro direccional de un territorio significativo, cuando menos a escala europea. Lo primero que tenía que quedar claro era que disponía de la iniciativa y de la capacidad suficiente como para ganarse este puesto. Conseguido el objetivo inicial, mediante la nominación como sede de los Juegos Olímpicos, ello va a permitir dinamizar el proceso y disponer de los recursos para poder producir la remodelación urbanística y tecnológica necesaria para competir por un puesto en la red mundial de ciudades.

La suma de todos estos factores abre una importante etapa que debe cubrir tres objetivos de territorialización. Primero, el desarrollo interno de la propia ciudad; segundo, mejorar su articulación respecto al espacio regional; y el tercero, su integración al espacio europeo y mundial.

En la consecución del primer objetivo se van a poder aprovechar de los espacios interiores que han devenido obsoletos en su función industrial en la zona de Poble Nou, y que desde los años 70 estaban

(15) Forman el *lobby* Barcelona, Zaragoza, Valencia, Palma de Mallorca, Toulouse y Montpellier, *El País*, 13-IX-90.

(16) De hecho a finales de los años 70 al hablar de la situación de decaimiento de Barcelona se la comparaba metafóricamente con el hundimiento del *Titánic*.

buscando una fórmula de refuncionalización (17); mientras que otra de las áreas, la de la Vall d'Hebron, se ofrece como espacio libre de actuaciones urbanísticas previas, como resultado de las luchas vecinales de mediados de los 70 en reivindicación de servicios frente a la especulación urbanística. El segundo objetivo pasa por terminar la redes de comunicaciones terrestres y la producción de espacio adecuada. Mientras que el tercero se basa en crearse un prestigio a escala mundial y construir las infraestructuras de telecomunicación y enlace que las nuevas tecnologías imponen, así como modernizar sus redes marítimas y aéreas, para lo cual se proyecta la ampliación del puerto y se ejecuta una importante ampliación del aeropuerto, al tiempo que se lucha por conseguir la llegada de la red europea del ferrocarril de alta velocidad hasta Barcelona.

6. Estructura de la actividad económica e industrial

En este punto parece interesante plantearse cuáles son las características estructurales de la actividad económica barcelonesa, y especialmente de la actividad industrial, así como sus implicaciones territoriales.

Barcelona había basado fundamentalmente su actividad productiva en la industria textil y la metalurgia. Al llegar a la década de los 70 se había producido una importante transformación en la que el sector textil pierde su primacía, entrando en una profunda crisis estructural, mientras que el sector de actividad económica con mayor implantación en la región metropolitana de Barcelona pasa a ser la metalurgia, junto a importantes avances de los sectores químico, farmacéutico y caucho, construcción y artes gráficas, así como madera y alimentación.

(17) La remodelación del área industrial del Poble Nou fue motivo de importantes movimientos urbanos a principios de los 70 con motivo de los intentos de remodelación especulativa entorno al Plan de La Ribera. Véase al respecto: Joan Clavera, «Una forma local de capitalismo monopolista: el desmantellament de la indústria situada a la zona litoral de Barcelona», in Francesc Artal et al., *a Economia crítica: una perspectiva catalana*, Barcelona, Ed. 62, 1973, pp. 251-265.

La situación de crisis de los años 70, básicamente de orden industrial, afectó por ello profundamente a la economía catalana y barcelonesa. En la búsqueda de salida a esta crisis, el gobierno español, acuciado por los efectos sobre un sistema industrial inadecuado y que precisaba de unas dramáticas actuaciones de reestructuración, optó, desde el punto de vista territorial, por la solución más fácil a corto plazo al aplicar una política basada en la reindustrialización, posiblemente lo único que se podía hacer en aquellos momentos, a principios de los 80, dadas las altísimas tasas de desempleo en las zonas industriales.

La figura político-territorial elegida fue la Zona de Urgente Reindustrialización (ZUR), que permitía aprovechar las condiciones humanas, sociales, técnicas e infraestructurales ya existentes, para apoyar en ellas la reindustrialización. La adopción de este modelo favoreció a Barcelona y su entorno, al aprobarse un «Plan de Reindustrialización Industrial del Cinturón de Barcelona», cuyos límites generales se correspondían con la figura institucional del Área Metropolitana de Barcelona en la que ha derivado la CMB.

El análisis de lo acaecido en la ZUR del entorno de Barcelona tiene gran interés por su significación para preveer las tendencias de la nueva industrialización del área. Por ello, estudiar las características de las empresas que se han acogido a los beneficios de la ZUR ofrece indicios sólidos sobre el tipo de industrialización que puede configurarse en Barcelona. Esta es la hipótesis que Guinjoan y Hernández han considerado al analizar los 206 proyectos aprobados para esta ZUR. Las tendencias que de su análisis se desprenden pueden resumirse en los siguientes puntos.

Desde el punto de vista del modelo de actividades productivas, éstas se centran en los campos de la electrónica, la informática, las artes gráficas, la industria auxiliar del automóvil y las industrias de plásticos y caucho, es decir, aquellos sectores que se sitúan en el ámbito de una mayor innovación técnica. Este proceso ha significado no sólo la readaptación de empresas ya existentes, sino también la creación de un número importante de nuevas

empresas, ya que éstas representan casi el 40% de los proyectos, señal de una dinámica de crecimiento.

El capital extranjero tiene un peso muy importante en estas operaciones, ya que representa el 43% de las inversiones previstas (18). El interés tecnológico de los proyectos es proporcional a la dimensión de las empresas, a la participación de capital extranjero y a la vocación exportadora de la empresa (19).

En resumen, la crisis y la reindustrialización significarán un importante cambio en la estructura industrial, al ser sustituidas las inversiones en los sectores tradicionales por aquellos orientados hacia ciertos campos con incorporación de innovación tecnológica en el producto o en el proceso.

El cambio en la estructura industrial viene acompañado del cambio en la articulación territorial ya apuntado, con la diversificación de localizaciones dentro de una corona de localización productiva industrial más amplia (20).

Introduciendo otra perspectiva se comprueba el destacado papel de las empresas multinacionales en la actividad productiva industrial barcelonesa. Ello obliga a preguntarse por su significación de cara al futuro, dado el ambivalente papel que pueden representar este tipo de empresas si se las considera desde una óptica territorial.

(18) El peso de la participación de capital extranjero se mantiene en las mismas proporciones que para las grandes empresas, como veremos más adelante al analizar el Cuadro 2.

(19) Modest Guinjoan & Joan Miquel Hernández, «Reindustrialització del cinturó industrial de Barcelona (1985-1988)», a *Notes d'Economia*, nº 34, 1989., pp. 53-67.

(20) En lo que nos afecta como ocupación de espacio, cabe señalar que en cuanto a la actividad comercial, se produce un triple proceso que cambia los flujos de personas comercio de calidad por los diversos municipios —paralelo a la elevación del nivel de vida de los últimos años—, por el otro se produce la penetración en cada municipio de grandes cadenas comerciales que descentralizan el número de sus comercios —muy especialmente en los sectores de alimentación y del vestido— y, en tercer lugar, van implantándose progresivamente las grandes superficies comerciales en áreas periurbanas y, consiguientemente, repartidas por el territorio metropolitano.

La realidad del grado de penetración actual de las empresas multinacionales en la economía barcelonesa que refleja el Cuadro 2, merece una reflexión.

Al analizar la estructura de poder derivada de la propiedad económica observamos cómo prácticamente la mitad (46,7%) de la propiedad de las grandes empresas (tomando como indicador una facturación superior a los 2.600 millones de pesetas en 1988), y consiguientemente la mitad del excedente producido, está en manos extranjeras. Se trata de 463 empresas industriales, lo que respresenta casi un tercio de las grandes empresas industriales españolas (aún cuando los datos se refieren a la provincia de Barcelona, son significativos de la región económica de Barcelona, dado el alto grado de concentración en ella que venimos señalando). Pero si consideramos su poder real en términos del capital que indirectamente controlan, es decir, considerando su capacidad de influencia sobre el total de aquellas empresas en las que participan como accionistas, este peso se eleva al 55,8%.

Las grandes empresas de los sectores básicos en una economía capitalista —material de transporte y metalurgia—, y los que representan la innovación tecnológica —química, informática y caucho y plásticos— se hallan absolutamente dominados por el capital extranjero, al superar el 50% su participación en el capital de las empresas que se dedican a estas actividades, siendo también importante, y con tendencia creciente, esta participación en sectores estratégicos como el de alimentación y el de papel y artes gráficas. El peso de la participación extranjera que aumenta si consideramos su poder indirecto (producción controlada indirectamente); y que en el caso de la fabricación de material de transporte alcanza prácticamente el cien por cien, el 93,4%, mientras que en el sector químico el 84,5% o en la informática el 79,2%.

Al reflexionar sobre el papel de las empresas multinacionales en los espacios donde se localizan, se nos muestran, en primera instancia, como entes depredadores. Se instalan en un territorio para aprovecharse de unas ventajas comparativas de localiza-

Cuadro 2

Empresas, producción y participación capital extranjero. (Empresas con facturación superior a 2.600 millones de ptas. en 1988). (Provincia de Barcelona)

SECTOR INDUSTRIAL	Nº EMPRESAS				PRODUCCIÓN CONTROLADA		
	Total		Participación extranjera nº empresas		mayori- taria	directa- mente	indirecta- mente
	(a)	% (a)	(b)	b/a	(c)	(*)	(**)
Material de transporte	5	1,1	4	80,0	4	65,9	93,4
Productos químicos	90	19,4	64	71,1	61	77,6	84,5
Informática	10	2,2	6	60,0	6	78,6	79,2
Caucho, plásticos	22	4,8	13	59,1	13	69,1	69,4
Productos metálicos y maquinaria	92	19,9	50	54,3	44	56,7	65,1
P. alimenticios, bebidas y tabaco	74	16,0	31	41,9	30	46,2	55,8
Papel e impresión	37	8,0	15	40,5	14	32,1	45,1
Textiles, cuero y calzado	75	16,2	22	29,3	15	30,0	40,9
Minerales y productos no metálicos	18	3,9	6	33,3	6	22,1	23,9
Madera, corcho y muebles	5	1,1	1	20,0	1	21,1	21,1
Construcción e ingeniería	19	4,1	3	15,8	3	7,1	8,7
Productos energéticos	14	3,0	1	7,1	0	1,0	4,0
Minerales y metales	2	0,4	0	0,0	0	0,0	0,0
	463	100	216	46,7	197	47,8	55,8
VALOR TOTAL PRODUC. (en millones).	4.487.460				2.144.492	2.503.822	

(*) en proporción a % de participación en el capital.

(**) como control sobre el total de la producción.

Fuente: Elaboración propia a partir de *Fomento de la Producción* e informaciones de revistas económicas y prensa.

ción, bien sea para apropiarse de recursos naturales, bien para aprovechar sus recursos humanos, bien para utilizar una estructura productiva existente como economía de aglomeración, bien para gozar de unos beneficios fiscales-financieros que se les ofrezca por su localización en un territorio concreto; por último, las empresas multinacionales pueden buscar la localización para aprovechar unas economías de escala si destinan su producción para el consumo del mercado interior.

A la vez, sin embargo, pueden representar un factor dinamizador si se insertan en una estructura productiva configurada y potente, por cuanto pasan a aportar y a engrosar el peso de la actividad local, así como la cantidad y calidad de sus relaciones,

incrementando la magnitud de las economías de aglomeración y la potencia total del área como área productiva, con su consiguiente capacidad de influencia y de atracción territorial. Es evidente que dentro de una empresa multinacional, en términos de división técnica del proceso productivo, cabe distinguir entre la componente puramente productiva, la componente direccional, la componente comercial y la componente I+D. El significado real de la implantación de una empresa multinacional deberá referirse a la fracción del proceso productivo que se ubica en la zona, dado que sus efectos complementarios serán muy distintos según cual sea ésta. Así pues, puede darse la localización de: una unidad de fabricación —de más o menos baja cualificación de sus recursos humanos necesarios—; la localización

de unidades de I+D; o la localización de toda la franja intermedia del proceso. Por otro lado, puede tratarse de la localización de centros direccionales regionales, los cuales pueden ser: de ámbito regional-continental (por ejemplo, el área mediterránea, Europa, el sur de Europa, etc.); de ámbito estatal; o de ámbito regional o sub-regional.

Desde el punto de vista de las ventas-mercado, puede tratarse de localización de centros de distribución de productos fabricados en otras zonas, o de unidades productivas, destinados al mercado local-regional (por ejemplo producción y distribución de ciertas bebidas).

Esta reflexión aplicada al caso barcelonés muestra una doble significación práctica. Por un lado refleja una debilidad del sistema productivo local, pero, por el otro, representa una potenciación y una capacidad de penetración desde este territorio respecto a territorios circundantes más amplios. De hecho, el efecto final aparece como una potenciación global del sistema productivo barcelonés y catalán en su competencia territorial, pero con un control limitado sobre esta potencia global.

En este mismo marco de reflexión vemos que si se plantea una política de atracción para la localización de empresas multinacionales, la estrategia deberá ser distinta y adecuada al tipo de actividades que quiera atraerse. Si lo que se desea atraer son unidades productivas directas de fabricación, está claro que deberá empezarse por ofrecer suelo industrial. Si, por el contrario, se pretende atraer actividades direccionales, las necesidades logísticas del territorio serán evidentemente distintas, y lo mismo según la escala a la que debe actuar. De igual forma un intento de atracción de la fase de I+D requiere un medio idóneo. Es sabido que el propio territorio debe haber sido producido de forma que sea funcional a la actividad que en él quiera ubicarse.

¿Qué está ocurriendo en el caso barcelonés? Nos hallamos ante una situación que podríamos denominar de estrategia polifuncional. Se aspira tanto a absorber unidades productivas directas, unidades de

desarrollo técnico y centros direccionales. Se trata de una triple dinámica que están desarrollando las dos instituciones que de forma directa actúan sobre Barcelona y su entorno. Por un lado la Generalitat aparece más interesada en atraer unidades productivas multinacionales, y en este sentido se actúa produciendo suelo industrial, ofreciendo incentivos y construyendo infraestructuras. Desde el ámbito municipal es más visible en cambio una estrategia de atracción de centros direccionales y unidades de desarrollo. Para ello deben darse las condiciones socioterritoriales adecuadas.

Las necesidades socioterritoriales más evidentes de un centro direccional pueden ser: conexión —y eficacia— a la red de comunicaciones, transportes y telecomunicaciones a distintas escalas. Estas escalas son: entre la unidad direccional y las distintas sedes de la empresa a escala mundial; entre la unidad direccional regional y las empresas e instituciones con las que directamente se relaciona para la consecución de su objetivos específicos; entre la unidad direccional regional y los centros productivos directos y las empresas subcontratadas; entre la unidad direccional regional y su área de mercado. Junto a ello se precisa una infraestructura socioterritorial para cumplir con su función como unidad productiva: mercado de trabajo cuantitativa y cualitativamente; economía de aglomeración que le permita desarrollar todas sus actividades; existencia de servicios empresariales, de empresas subcontratistas, etc. Las distintas iniciativas emprendidas por el Ayuntamiento, tanto urbanísticas e infraestructurales, como empresariales tienden a satisfacer estos requisitos.

Lo que queda por ver es si las fuerzas locales serán capaces de aprovecharse de esta potencialidad e interrelación empresarial para acelerar su desarrollo autóctono y para proyectarse a través de las infraestructuras acabadas, como parece ser que se ha producido en ciertas áreas de nueva industrialización del sudeste asiático, o si, por el contrario, se acelera la espiral de dependencia empresarial y económica, perdiéndose el control sobre el sistema productivo.

7. Producción de suelo productivo

El crecimiento productivo de Barcelona, en la medida en que se apoya en la actividad industrial, requiere disponer de suelo industrial. Fundamentalmente será la iniciativa pública la que asuma la producción de este tipo de suelo (21). Este objetivo es perseguido por diversas instancias de la Administración que, de forma independiente, actúan sobre la zona. La Generalitat de Catalunya creó en 1980 el Institut Català del Sòl, cuya función es la de promover la producción de suelo, esencialmente industrial y residencial. También la mayoría de municipios ofrecen suelo industrial, por lo menos como figura urbanística, aunque no esté efectivamente urbanizado. Por su parte el Ayuntamiento de Barcelona, a través del Consorcio de la Zona Franca, también ha estado interesado en disponer de suelo industrial (22), en este caso ha debido efectuarlo más allá de sus límites, dada la saturación del territorio municipal; para ello compró en otros municipios suelo que pudiese ser reconvertido a suelo industrial. Fruto de esta política fue disponer de terreno para la ubicación del Parque Tecnológico de Vallès en el término municipal de Cerdanyola como ámbito para la captación y promoción de unidades de I+D. La oferta pública de suelo industrial urbanizado que inició la antigua CMB se concreta, además de aportar el suelo para localizar del Parque Tecnológico del Vallès, en cinco zonas denominadas Ejes de Promoción Industrial (23). Lo que suma un total de 810 hectáreas a partir del período 1983-85, como actuaciones dirigidas a fomentar la localización de actividades.

(21) Josep Oliveras, *Suelo industrial y áreas de localización industrial incentivada en Cataluña*, Facultad de Filosofía y Letras, Tarragona, 1988, policop.

(22) La preocupación por el suelo industrial ha sido clásica y ha dado lugar a distintos estudios: CMB, "Localització industrial a la zona metropolitana de Barcelona. Proposta per al programa d'actuació 1980-90", Barcelona, Consorci de la Zona Franca, *La oferta de zonas industriales en Cataluña*, Barcelona, 1975.

(23) Situados en las poblaciones de Hospitalet de Llobregat-Cornellà, Molins de Rei-Sant Feliu de Llobregat y en las áreas del Llobregat occidental (Sant Boi, Viladecans, Gavà, Castelldefels), Barcelonès Norte (Badalona, Sant Adrià, Santa Coloma de Gramanet, Mongat y Tiana) y el Vallès Occidental (Sant Cugat, Cerdanyola, Ripollet y Montcada y Reixac).

Por su parte el Institut Català del Sòl ha promocionado, o esta en vías de hacerlo, en Barcelona y las comarcas circundantes, que configuran aproximadamente las dos coronas 1013 hectáreas de suelo industrial. En este caso destacan por su implicación tecnológica dos actuaciones en terrenos colindantes en el área Sant Cugat-Rubí. En 1985 se inicia la actuación denominada de «Can Graells», sobre una superficie de actuación de 43 hectáreas con el fin de facilitar la implantación de la multinacional Hewlett-Packard (24). Al año siguiente, y presumiblemente buscando efectos sinérgicos con la anterior actuación, se propone en terrenos colindantes la creación de un «parque de actividades económicas», en este caso sobre una superficie de actuación de 286 hectáreas (25).

Barcelona como espacio metropolitano ofrece todos los tipos de espacios productivos industrial-direccional, así como de servicios. Ello posibilita no sólo atraer empresas, sino atraer empresas multinacionales y, sobretudo desde Barcelona, atraer la localización de centros direccionales regionales, buscando integrar a las empresas multinacionales con la estructura productiva local.

Aquí también se juega con distintos factores, de los cuales destacaremos aquellos que tienen una espe-

(24) En la memoria justificativa del proyecto puede leerse: «En la actual década, el municipio (de Sant Cugat del Vallès) está impulsando una política orientada a favorecer la implantación de industrias de tecnología punta (electrónica, microprocesadores, etc.) aprovechando su privilegiada situación, entorno natural y proximidad a instalaciones universitarias, hecho que facilita la investigación científica. Estas posibilidades han ayudado a la hora de decidir la ubicación de la multinacional Hewlett-Packard. Teniendo en cuenta el interés que representa el volumen de inversión de esta empresa, la generación de nuevos puestos de trabajo y el interés tecnológico de sus actividades, el I.C.S. ha adquirido los terrenos y ha gestionado el proceso para conseguir un espacio urbanizado adecuado para esta industria». Institut Català del Sòl, *Memòria. Actuacions industrials*, Generalitat de Catalunya 1988.

(25) «La creación de un parque de actividades económicas, que permita la instalación de industrias y empresas relacionadas con la denominada actividad terciaria dinámica, de investigación y desarrollo, ingeniería, servicios profesionales, promoción comercial y de mercados, reforzamiento del sistema financiero y de contratación, modernización de los procesos de producción, bancos de datos, etc.». Institut Català del Sòl, *Memòria. Actuacions industrials*, Generalitat de Catalunya, 1988.

cial significación geográfica e histórica. En este sentido aparecen unas ventajas de localización ligadas al clima, como área climática que ofrece la oportunidad de una calidad de vida que otras áreas más septentrionales no disponen. Es también importante su posición respecto a los grandes ejes de transporte continentales e intercontinentales en su conexión a la red de autopistas europeas y en su relación con el resto de la Península; así como disponer de un importante puerto marítimo de unión con el Mediterráneo, con Asia y América, pero potencialmente también con el resto de la Europa marítima. No debe olvidarse que Barcelona ofrece una antigua tradición como centro fabril y como centro comercial internacional, tanto respecto al Mediterráneo como respecto a América o a la Europa del norte.

A pesar de la disolución administrativa de la CMB, la importancia de las infraestructuras y su relación con el entorno —que permiten ofrecer la suma de espacios fabriles, direccionales y de servicios— implican la necesidad de considerar a Barcelona como un espacio metropolitano en el cual no podemos olvidar la existencia, junto a la red telecomunicaciones (torre de comunicaciones, puerto de telecomunicaciones, ambos en construcción), del aeropuerto (en proceso de ampliación), de una extensa red de autopistas y carreteras, del ferrocarril, del puerto, y, por tanto, de toda aquella disponibilidad de espacios complementarios que son necesarios para una actividad productiva y para una actividad direccional.

8. Los Juegos Olímpicos y su impacto industrial

En la que aparece como la más espectacular de las actuaciones barcelonesas, la organización de los Juegos Olímpicos, no es difícil imaginar que uno de los objetivos fundamentales derivados de su organización fue la posibilidad que ofrecía de adecuar las infraestructuras urbanas a una función direccional. Máxime si se tiene en cuenta el gran esfuerzo de infraestructura de telecomunicaciones —en cantidad, potencia y alcance, para la transmisión a tiempo real a todo el mundo— que son condición indispensable para el éxito de unos Juegos Olímpicos. En este

sentido podríamos decir que los Juegos Olímpicos representan, por lo menos, un doble nivel de intervención territorial sobre la ciudad. Un nivel urbanístico visible, en el cual la producción de infraestructuras deportivas, de espacio residencial y de infraestructuras de comunicación se hacen evidentes, y otro nivel, con menor impacto paisajístico pero no menos importante, centrado en la adecuación tecnológica de la ciudad, con amplias implicaciones en relación al objetivo de potenciar sus posibilidades como espacio direccional. En este sentido se trata de introducir la mejor tecnología de funcionamiento de la propia ciudad, y de desarrollar la tecnología de conexión entre la ciudad y el resto del espacio mundial, que sea óptima y con calidad suficiente como para que quede garantizada la viabilidad de una localización direccional en este territorio. Se trata de la complementariedad entre las redes de comunicación y las redes de transporte.

El impacto industrial de los Juegos Olímpicos de Barcelona puede valorarse a través de aquellas actuaciones directamente relacionada con los Juegos, de aquellas otras obras —especialmente de infraestructura— que se han visto aceleradas con motivo de este acontecimiento y de proyectos complementarios ya existentes o ya previstos que también se ven acelerados por este hecho (caso de las inversiones de la Compañía Telefónica) (26).

La construcción de la Villa Olímpica y de las instalaciones deportivas abarcan las infraestructuras directas. Las actividades complementarias se concretan en la urbanización de las áreas olímpicas, hostelería, remodelación ferroviaria, remodelación del aeropuerto, cinturones de circunvalación y túnel de Vallvidrera. Y, desde la óptica de la infraestructura tecnológica de comunicaciones, la construcción de la torre de comunicaciones de Collserola, las inversiones de la Compañía Telefónica y los proyectos «Barcelona Informática Telecomunicaciones» (BIT'92), así como otras diversas. Estas últimas son inversio-

(26) Joaquim Solà i Solà, "Els Jocs Olímpics de Barcelona: una descripció dels grans agents d'impacte industrial i del seu finançament", *Nota d'Economia*, nº 37, 1990, pp. 77-87.

nes para las cuales el 92 es una referencia importante en cuanto a su ejecución, pero que no se hallan directamente implicadas en la celebración de los Juegos, como puede ser la construcción del Teatro Nacional de Catalunya y del Auditorio Municipal, o la remodelación del Palacio Nacional y de la Casa de la Caritat.

El volumen de todo el impacto económico industrial de los Juegos Olímpicos se estimaba, el año 1990, en casi 400.000 millones de pesetas. La incidencia sectorial de las inversiones directas de los agentes de impacto se concretan sobre todo en el sector de la construcción, que representa el 56,8%, y los sectores electrónico, informático y de telecomunicaciones que absorben el 21,3%.

9. Estrategias de futuro

La posición, tanto social como territorial, de Barcelona en el contexto europeo de ciudades pueden resumirse a través de los puntos fuertes y puntos débiles que ofrece como lugar de localización económica. Según se desprende de un estudio de Manuel Ludevid realizado en el marco de la Agencia de Desarrollo del Consorcio de la Zona Franca (27), los puntos fuertes de Barcelona se centran en su potencial económico y de mercado, sus habitantes, una situación privilegiada, así como en su tradición industrial y empresarial. Por su parte sus puntos débiles más destacables se sitúan en los ámbitos de sus infraestructuras (telecomunicaciones, transporte, suelo industrial, suministros), en la burocracia, en la inseguridad jurídica y de la formación (organización de empresas, formación profesional, universidad e investigación).

De hecho, hacer frente a estos puntos débiles constatables será uno de los objetivos que se reivindicarán en el Plan Estratégico de Barcelona. También en la

misma dirección cabe situar el gran esfuerzo actual de renovación y potenciación infraestructural ligado a la organización «olímpica» de la ciudad. Tampoco cabe olvidar que la enseñanza a nivel universitario y secundario se halla precisamente en un momento de cambio, del cual habrá que esperar una mejor adecuación a las necesidades sociales y económicas.

Con todo, dentro de esta dinámica expansionista centrada en el 92, era necesario plantearse el futuro más allá de ese año. Por ello, y para hacer frente a los «puntos débiles» se diseñó una operación para asentar y motivar a la sociedad hacia unos grandes objetivos de futuro. La formulación de un «Plan Estratégico de Barcelona» quiere permitir disponer de un planteamiento significativo en base unos objetivos consensuados por la sociedad civil.

Los directores del Plan resumen dichos objetivos en: hacer de Barcelona una metrópoli emprendedora europea; con incidencia sobre una macroregión; con una calidad de vida moderna y equilibrada socialmente; que garantice la continuidad de la dinámica económica y fuertemente enraizada en la cultura mediterránea. Lo que implica: facilitar la transformación de su tejido industrial hacia una estructura industrial avanzada, con el complemento necesario de las actividades de servicios, a fin de mantener y aumentar su capacidad de creación de riqueza; garantizar el equilibrio social a partir de una calidad de vida mejor; para lo que debe replantearse formalmente la gestión administrativa de la metrópoli.

Para alcanzarlo, el Plan propone como grandes líneas estratégicas: la reducción de los desequilibrios sociales; la formación y los recursos humanos; dotar de servicios avanzados a la empresa; potenciar Barcelona como centro cultural, comercial y turístico; desarrollar las infraestructuras y los servicios públicos, y potenciar el desarrollo industrial (28).

(27) Manuel Ludevid, "Barcelona en el mercat europeu. Punts forts i punts febles de l'Àrea Econòmica de Barcelona", a *Revista Econòmica de Catalunya*, nº 10, 1989, pp. 91-97. El estudio se realizó en el marco de la Agencia de Desarrollo del Consorcio de la Zona Franca.

(28) Francesc Santacana, Joan Camprecios, "La planificació estratègica, un mètode d'anàlisi per a les ciutats?", a *Revista Econòmica de Catalunya*, nº 10, 1989, pp. 51-58.

En este sentido, el objetivo de potenciar su desarrollo industrial muestra claramente como Barcelona requiere necesariamente un territorio metropolitano. Se asume claramente un proceso de terciarización de Barcelona ciudad, pero sin olvidar la necesidad de potenciar y consolidar su industria como uno de sus activos históricos. Así cabe asumir que Barcelona quiera potenciarse como centro direccional de una región o de una macroregión, si es que llega a articularse como tal. El área industrial de Barcelona aparece como un eufemismo para abarcar todo el territorio necesario para el desarrollo de la propia ciudad. No cabe olvidar como en estos momentos las actividades manufactureras están fuertemente ligadas a los servicios de alta tecnología, y especialmente las actividades de las cuales deberían adquirir un peso muy relevante en la gestión del futuro.

Dado que espacio productivo y espacio direccional no son excluyentes entre sí —sino que pueden ser perfectamente complementarios a condición de que existan espacios aptos para ambas funciones—, lo que se está potenciando en Catalunya en general y en Barcelona en particular, es un desarrollo en ambos aspectos. Por ello desde Barcelona se promociona tanto el sector productivo local, como la incorporación de empresas direccionales esforzándose por la creación de infraestructuras direccionales y por ofrecer espacios productivos direccionales directos, proyectando una remodelación urbana que no se limita a las actuaciones urbanísticas directamente ligadas a los Juegos Olímpicos, sino que se complementan con grandes actuaciones urbanas, especialmente las zonas de la Diagonal y de la calle Tarragona, para hacer de ellos grandes ejes comerciales y de negocios.

10. Algunos aspectos valorativos

Hemos intentado mostrar que nos hallamos ante una situación compleja pero dinámica. No hemos entrado en los problemas que puedan derivarse de este crecimiento compulsivo de Barcelona y de todas sus infraestructuras, ni en analizar a fondo cuál es el modelo de ciudad que resultará. Un hecho a destacar es la ausencia casi absoluta de críticas sobre todos

estos proyectos. Posiblemente la premura de tiempo en la realización a fecha fija —1992— de la mayor parte de la renovación urbana ha llevado a evitar las críticas, en un proceso en el cual cada minuto es oro.

De hecho nos hallamos ante una Barcelona que ha dinamizado un proceso puntual y a plazo fijo, y que se enfrenta, como los propios dirigentes ya hace tiempo constataron, a un gran reto que no es 1992 sino 1993. Es por ello que el poder político local está intentando dinamizar, siguiendo el modelo de planificación estratégica, los sectores activos de la ciudad para enfrentarse a la prolongación de la aceleración que en estos momentos se está viviendo.

Desde el punto de vista de la actividad productiva cabe preguntarse cuál será el efecto territorializador de todo este proceso. De hecho Cataluña ha formado siempre una unidad regional bien integrada, según los cánones clásicos, alrededor de una gran ciudad y con una red urbana bien trabada sobre el territorio. Pero el replanteamiento de las fronteras políticas y económicas a partir del 92, y el esfuerzo de atracción productiva de ámbito multinacional que se está efectuando, puede conducir al aumento de la extensión territorial-regional del influjo que hasta ahora ha ejercido Barcelona. Sabemos que la localización de una unidad productiva de una empresa multinacional se integra en su estrategia territorial a escala global, atribuyéndosele un área de influencia territorial dentro de los planes de división espacial internacional. Por tanto, hasta allí donde llegue el área de influencia que cada empresa ha planteado para cada una de sus unidades productivas —y en este punto es muy importante considerar a las empresas multinacionales—, hasta allí llegará indirectamente el área de influencia del punto o ciudad en el territorio en donde se localice. Quedaría por estudiar que subárea regional europea tienen atribuidas las empresas multinacionales asentadas en Barcelona. Su conocimiento nos llevaría a reconocer los ámbitos de influencia potenciales de la propia Barcelona por esta vertiente. De alguna forma ello nos permitiría intuir cual es el espacio regional que se le está reservando a Barcelona a escala europea, para el futuro próximo una vez replanteado el papel de las fronteras tanto como

espacio productivo, como mercado. Barcelona con sus casi 2 millones de habitantes en su término municipal y más de 3 millones en su área metropolitana inmediata, con su evidente capacidad productiva, y con una fuerte implantación de empresas multinacionales, es un claro candidato para incitar a una ampliación de su influencia territorial, en relación o en competencia con otras ciudades.

Desde una perspectiva geopolítica, este proceso entronca con la apreciación señalada por algunos analistas en el sentido de una posible reformulación del mapa regional de Europa (29) posterior a la desaparición de las fronteras económicas, sobre todo en algunas áreas fronterizas de los espacios regionales, en donde potencialmente son previsibles recomposiciones territoriales que hasta ahora la barrera fronteriza impedía. Cataluña, Midi-Pyrénées y Languedoc-Roussillon aparecen como una de estas áreas o macroregiones europeas (30).

Es importante retener el papel y las transformaciones que desde, por y para Barcelona tiene la red de autopistas periurbanas, la cual, al mismo tiempo que forman parte de la red metropolitana, entronca con los ejes principales del sistema europeo de autopistas, conjugando un triple conjunto de estrategias: las de los agentes locales, las de los agentes económicos de la CEE y las de los agentes exteriores a la CEE interesados en penetrar en ella a través de la localización de unidades productivas en el interior de su territorio.

Las apuestas de valorización productiva de la zona posterior a Collserola entronca con el nuevo concepto de espacio productivo de alta tecnología, de requisitos e impacto geoambiental próximos al de los servicios

productivos. A ello hay que añadir la localización del campus de la Universidad Autónoma de Barcelona a finales de los 60. Al asentarse en un ámbito territorial urbanizado, con localizaciones industriales puntuales previas en su trazado —por ejemplo, zonas de Cerdanyola o Rubí—, pero con la mayor parte de suelo agrícola no urbanizado, se ofrece como medio propicio a la penetración como espacio productivo industrial o de servicios.

La continuación de la política de potenciación de la entrada de capital extranjero, como factor clave de la política económica española, así como la nueva política del gobierno autonómico, potenciando también esta penetración en la nueva coyuntura de la integración española a la Comunidad Europea, aumenta el valor estratégico de esta zona, ya vislumbrado por el propio Ayuntamiento de Barcelona durante la etapa de vida de la Corporación Metropolitana, y especialmente a través del Consorcio de la Zona Franca, al comprar terrenos en esta zona con la finalidad de disponer de suelo industrial para su expansión.

Pero la influencia de Barcelona sobre el territorio catalán no se limita a los aspectos de la actividad económica a través de la localización de las unidades productivas, o por los efectos derivados e indirectos que cada unidad productiva genera como demandante de actividades complementarias, las cuales a su vez requieren la producción urbanizadora de la ciudad a través del impacto de la movilidad de sus habitantes por el territorio catalán, en especial como espacio de ocio y de segunda residencia sobretudo a lo largo de la costa.

Queda abierto el campo para profundizar en el análisis del impacto sobre el espacio metropolitano barcelonés de la red de autopistas, y en especial sobre su capacidad de reorientación de la dinámica de localización productiva, industrial y de servicios productivos o personales de gran magnitud.

También se abren interrogantes sobre el «modelo» de ordenación del territorio en el que se está apoyando el proceso actual. Por lo que se sabe la

(29) Por ejemplo, la European Science Foundation ha iniciado un programa sobre el sugestivo tema «Urban and Regional Change in Europe».

(30) *Le Monde* pronosticando este proceso llegó a denominar la futura área como boulevard des Pyrénées, en el cual se reserva un lugar direccional importante a Barcelona.

fragmentación y la actuación puntual son las pautas de actuación. Esta forma de hacer merecería un análisis crítico y la propuesta de una apreciación global de la problemática, cuanto menos en el ámbito territorial propuesto.

De hecho las pocas críticas que han alzado su voz contra la capacidad expansiva e influenciadora de Barcelona vienen de algunos órganos públicos de poder local de los grandes municipios de su entorno acusándola de centralista y prepotente (31).

(31) Véase por ejemplo las crítica del alcalde de Sabadell, Antoni Farrés, sobre la tentación hanseática de Barcelona de querer convertirse en una ciudad-Estado, *El País*, 12-VII-90.



LES TEORIES SOBRE L'ORDENAMENT DEL TERRITORI
A CATALUNYA. ELS ANTECEDENTS

Ponència presentada al
I Congrés Català de Geografia, Barcelona, març 1991.

ORIOU NELLO
Director de l'Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona

SUMARI

1. Introducció. La tradició dominant: una sèrie de conceptes antitètics.
2. Equilibri-Desequilibri.
3. Desconcentració-Concentració.
4. Integració-Dualitat.
5. Policefàlia-Macrocefàlia.
6. Justícia territorial distributiva-Justica social.
7. A Tall de conclusió: noves realitats, noves reflexions.

LES TEORIES SOBRE L'ORDENAMENT DEL TERRITORI A CATALUNYA.
ELS ANTECEDENTS

El regne dels pensaments es pot comparar als regnes ordinaris (...). Hi impera la pitjor de les opressions. No hi ha més ordre que l'ordre de l'opressió. Certs grups arriben al poder i subjecten tots els altres. No és pas el rendiment allò que decideix, sino la procedència i les relacions. Els útils són obligats a servir els poderosos. Els qui un dia arriben a prendre possessió del poder, reprimeixen de llavors endavant tots els qui proven d'alçar-se al seu torn. Certes acumulacions de pensaments avalotadors són descartades sense contemplacions. Es pot dir sense temor que el regne dels pensaments s'assembla punt per punt al regne que l'ha vist néixer»

BERTOLT BRECHT
Me-Ti. Llibre dels canvis

1. Introducció. La tradició dominant: una sèrie de conceptes antitètics

Els organitzadors del Congrés Català de Geografia em demanen que tracti el tema dels antecedents de les teories sobre l'ordenament del territori a Catalunya. Així doncs, aquesta ponència està dedicada a discutir quines són les tradicions de què ens nodrim quan parlem del planejament del poblament, les activitats econòmiques, els serveis i les infraestructures en el nostre país.

La meua hipòtesi és que de la tradició de pensament sobre l'ordenament territorial a Catalunya—certament rica en aportacions significatives— n'ha prevalgut no pas tant una teoria, o una sèrie de teories acabades, com un seguit de conceptes. Una sèrie de conceptes, prenyats sovint de contingut ideològic, sobre els quals han girat moltes de les polèmiques del passat i que, encara avui, configuren —per damunt de teories i anàlisis explicatives— bona part del pensament, el debat i la pràctica territorial a Catalunya.

Aquests conceptes —que acadèmics, planificadors, polítics i periodistes utilitzen cada dia— poden ordenar-se, a parer meu, en una sèrie de parelles antitètiques. N'esmentaré algunes:

Equilibri	—————	Desequilibri
Desconcentració	—————	Concentració
Integració	—————	Dualitat
Creixement harmònic	—————	Creixement polaritzat
Policefàlia	—————	Macrocefàlia

Justícia territorial ————— Justícia social
distributiva

Al llarg de la ponència miraré de donar algunes indicacions —fragmentàries, de cap manera exhaustives— sobre els antecedents d'aquests conceptes en les tres o quatre darreres dècades i comentaré, així mateix, la forma com han vingut a prevaldre sobre d'altres. Per acabar, plantejaré molt breument alguns interrogants sobre la seva utilitat en els debats actuals. Vull fer notar, tanmateix, que la ponència constitueix més un esforç per reflexionar sobre el significat i el valor d'aquests termes hereditats que no pas una recerca textual sobre els seus orígens i posterior evolució. El lector trobarà la referència de les obres que se citen al final del text.

2. Equilibri-Desequilibri

Com és ben sabut, l'accepció més estesa arreu del món dels conceptes d'equilibri i desequilibri espacial es deriva dels postulats de l'economia neoclàssica. Segons aquests, en el marc d'una economia perfectament competitiva, l'equilibri espacial resultaria de l'especialització econòmica de cada territori d'acord amb la seva dotació de factors i comportaria una maximització de l'*output* total, l'òptima utilització dels recursos i la tendència a l'equalització de les rendes del treball i el capital entre els diversos territoris.

Aquestes afirmacions han estat sovint criticades per autors que han assenyalat que les anomenades economies de mercat no tendeixen pas a avançar cap a aquest equilibri teòric, sinó a produir un desenvolupament desigual entre els diversos territoris. Així, a Catalunya, ja en els anys setanta, autors com ara els economistes Josep M. Bricall o Joaquim Clusa assenyalaven l'existència «d'un intercanvi regional de naturalesa desigual» entre les diverses

àrees del país (Bricall & Pugès, 1978), n'enunciaven les causes i n'estudiaven les conseqüències. Les causes, deien, procedirien de la tendència a la concentració de les activitats econòmiques i els recursos financers sobre el territori, en una mesura dictada per equilibris econòmics no pas nacionals sino transnacionals, així com de la debilitat dels poders públics tant en el camp de la planificació econòmica com en la dotació d'infraestructures i serveis. Les conseqüències serien, a més dels costos i els beneficis econòmics directes i indirectes de la concentració, un augment de les diferències interpersonals mitjanes entre els habitants dels diversos territoris (Bricall, 1977; Clusa, 1977).

Els desenvolupaments econòmics posteriors, amb el pas des dels models de producció fordistes basats en la polarització territorial i les economies d'escala cap a un nou model on predomina la tendència a la segmentació dels processos productius, han permès de plantejar el debat sobre el concepte d'equilibri territorial sota una nova llum. Així, a mesura que s'afeblia la tendència cap a la concentració d'activitats econòmiques i població sobre l'espai, els estudiosos han dirigit el seu interès sobretot cap a les capacitats de creixement endogen de cada territori com a factor de gran importància per a la comprensió dels equilibris econòmic i territorial generals (Trullén, 1990).

Tanmateix, l'ús comú que des de les institucions, els mitjans de comunicació, i, fins i tot, els medis acadèmics es fa avui dels conceptes d'equilibri i desequilibri té, sovint, ben poc a veure amb aquests antecedents. Es parteix, més aviat, de la constatació simple de la persistència de la concentració de població i activitats econòmiques en unes determinades àrees del país. Es considera negativa aquesta concentració (el «desequilibri») no tant per raons de caire econòmic o per consideracions funcionals i socials com per arguments de tipus moral i ideològic.

Val a dir que aquesta utilització dels conceptes té també antecedents importants i nombrosos. Entre els molts que es podrien esmentar hom pot destacar, per la personalitat de l'autor i la rotunditat del text, el

treball *Ante el crecimiento desmesurado de los aglomerados urbanos, la ciudad comarca*, publicat per Manuel Baldrich l'any 1952. Baldrich, arquitecte i urbanista que dirigí el Pla Provincial de Barcelona de 1959 i figura influent en l'urbanisme català de postguerra, hi afirmava (Baldrich, 1952; els subratllats són meus):

«[El] desarrollo industrial (...), desde el siglo XIX, viene fomentando el *desequilibrio* en la distribución de los seres humanos sobre el territorio, que ha provocado el *despoblamiento* de áreas rurales y el *hacinamiento* en las grandes ciudades (...)

«[Esta] afluencia *desmedida* de habitantes a las ciudades industriales (...) ha sido, a la larga, germen de *desorden*. Mucho desorden económico, desorden social, desorden urbanístico».

En concret, a Catalunya, l'evolució del procés de concentració ha sigut «catastròfica»:

«El factor humano pierde valor, viene el desquiciamiento, se derrumba el *equilibrio*; las gentes, como alocadas, dejan el caserío, la huerta, el poblado, para invadir en tromba las ciudades favorecidas por el dios de la máquina».

Baldrich conclouia amb una crida a restablir l'«equilibri» i amb una admonició:

«Recordemos que Dios ha confundido a los constructores de Babel».

Sovint els antecedents del debat actual sobre l'equilibri territorial de Catalunya sembla que es troben més en textos com aquest que en les polèmiques, plenes de matissos teòrics, esmentades més amunt.

3. Desconcentració-Concentració

En estreta relació amb els conceptes d'equilibri i desequilibri trobem la següent parella de conceptes antònims: desconcentració-concentració.

En l'accepció més corrent dels termes, hom sol establir una relació causal entre *desconcentració i equilibri*, d'una banda, i entre *concentració i desequilibri* per l'altra. Així, el procés de concentració de la població i les activitats econòmiques sobre l'espai és associat a la ruptura de l'equilibri (i fins al moment del desordre, com veïem en la cita de Baldrich). En canvi, la desconcentració —entesa sobretot com la dispersió de les activitats econòmiques i la població sobre l'espai— és associada al restabliment de l'equilibri (a la restauració de l'ordre).

Així, en bona part del planejament territorial català d'aquest segle, i en moltes de les veus que intervenen en el debat actual, sembla que hi ha un acord força generalitzat sobre la necessitat de la desconcentració (o de la «descongestió», o de la «descentralització»). De fet, però, el tema de la desconcentració suscita immediatament dues qüestions: la dels seus objectius i la dels mitjans per aconseguir-la.

La qüestió dels objectius de la desconcentració ha implicat, en primer lloc, una tria entre tractar d'aturar les eventuais tendències cap a la concentració o bé tractar d'invertir la situació de concentració existent (tot desplaçant població i activitats econòmiques cap a les àrees poc actives i poblades). Ja l'any 1930 Pau Vila sintetitzava de manera magistral i polèmica aquesta alternativa:

«Sociòlegs de secà, desconexadors de la realitat de la vida muntanyenca, s'empescaren fa algun temps una fundació gasetillesca: l'Obra del retorn al camp. Fóra com voler fer pujar riu amunt les aigües. El que cal és mantenir a muntanya els que hi resten. Per això és de necessitat que les comunicacions relliguin pobles i viles entre elles i que per les noves vies arribin al camp les comoditats modernes. Cal que tot Catalunya sigui ciutat» (Vila, 1930).

La discussió d'aquesta primera disjuntiva fou particularment important en el moment en què les tendències concentracionàries eren més fortes, els anys seixanta i primers setanta, i ha perdut impuls arran de l'afebliment (i fins la reversió) d'aquestes durant el període successiu.

La segona qüestió que s'ha plantejat al llarg del debat és la dels mitjans per aconseguir la desconcentració. Quatre són els tipus de mesures sobre les quals han girat els debats en les darreres dècades (s'indica, entre parèntesi, la referència d'obres on poden trobar-se resums sobre l'evolució del debat de cada un dels temes):

- La *planificació econòmica i mediambiental*: amb les discussions sobre salvaguarda de les activitats agrícoles, la política de promoció industrial, la utilització dels recursos naturals, la producció i balanços energètics, la defensa del medi ambient (Folch, 1976; García, Reixac & Vilanova, 1979).

- El *planejament territorial*: els debats sobre l'encarapendent Pla Territorial de Catalunya, sobre el planejament metropolità de Barcelona (plans de 1953, 1959, 1966, 1976 i el nou Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona, en elaboració), sobre el planejament comarcal i municipal (Ribas, 1964; Martorell, 1970; SCOT, 1980 i 1984; Ferrer, 1989).

- La *dotació de serveis i infraestructures*: amb les polèmiques sobre els dèficits i els estàndards per avaluar-los, sobre les diferències interpersonals que se'n deriven, sobre el traçat i la importància de grans infraestructures de comunicació (SCOT, 1984 i 1987; Mas 1989; Mateu, 1989).

- Les *transferències de poder polític i recursos financers a les comunitats locals*: amb les controvèrsies sobre el finançament de les comunitats locals i l'organització administrativa del territori català (Lluch & Nel·lo, 1984 i 1986; Bricall et al. 1985; Farré, 1989).

4. Integració-Dualitat

La següent de les parelles de conceptes que domina els debats territorials a Catalunya és la dicotomia integració-dualitat. Aquí, allò que està en debat és si el territori català configura una unitat integrada o si, per contra, hi ha una fractura (o un seguit de fractu-

res) que obliga a parlar de realitats territorials fortament diferenciades.

Els antecedents més immediats en la introducció i utilització d'aquests conceptes es troben en les polèmiques dels inicis dels anys setanta sobre les alternatives territorials del creixement econòmic a Catalunya. En aquestes polèmiques es confrontaven les opcions que propugnaven la màxima igualtat territorial possible (vegeu, per exemple, Josep Maria Muntaner i Pascual, 1970) i aquelles que presentaven les desigualtats territorials com un fet irreversible del qual caldria, en tot cas, tractar de limitar les repercussions socials (vegeu, per exemple, Ernest Lluch, 1970)

Aquests debats tingueren un moment àlgid arran de la publicació de l'estudi de Josep Miró, Ernest Sena i Frederic Miralles, *La Catalunya pobra. Introducció a una anàlisi territorial de la pobresa*, editat l'any 1974. Els autors hi negaven explícitament la hipòtesi de la dualitat:

«Els elements bàsics sobre els quals s'alça la tesi del dualisme econòmic no es troben a Catalunya. No podem parlar, doncs, de dues Catalunyes: rural, subdesenvolupada i pobra, l'una; industrial, desenvolupada i rica, l'altra».

Més aviat el que existia era:

«(...) una dependència econòmica del món rural envers el món urbà que tendeix a accentuar-se cada vegada més, atès que la relació d'intercanvi és clarament negativa per l'economia rural (...). Aquesta característica, vàlida per a les relacions món rural-món urbà a Catalunya, té com a conseqüència la subordinació social i política dels interessos rurals als urbans» (Miró, Sena & Miralles, 1974).

Malgrat tot, fou arran de la publicació d'aquest llibre i de les reaccions que se'n seguiren quan s'imposà, cada vegada amb més força, la idea que el desequilibri territorial havia donat lloc a dues Catalunyes. Així, per exemple, l'economista Josep M.

Muntaner i Pascual, professor en aquell moment de l'ICESB i d'ESADE, afirmava tot comentat l'obra esmentada:

«[Troblem a] Catalunya alguns trets d'economia dual, és a dir, dues zones econòmiques relativament *desintegrades*: les comarques riques, desenvolupades i progressives, coexistint amb comarques pobres, estancades o en regressió (...). Sobre el mapa de Catalunya es veu molt bé com el creixement demogràfic s'esdevé només a la franja litoral, una mica menys a la segona línia i molt menys en una tercera línia. Després ve la zona en procés de desertització» (a Guillaumet, 1974; els subratllats són meus).

Veiem aquí, doncs, clarament expressada, una altra de les antítesis que formen part del nostre bagatge en els debats sobre l'ordenament territorial: l'oposició dualitat vs. integració. La *dualitat* seria fruit dels *desequilibris* que resulten d'un *creixement* econòmic i demogràfic *polaritzat* (o *concentrat*), mentre que la *integració* només seria possible a través d'un *equilibri* territorial fruit d'un *creixement harmònic* (o *desconcentrat*).

Val a dir que ja en els primers anys setanta s'havien aixecat crítiques a aquesta línia interpretativa. Així, l'any 1971 un grup de joves economistes havia publicat un paper polèmic titulat *Gairebé un manifest comarcalista* (Carreras, Giral & Lluch, 1971), on posaven en qüestió les posicions que titllaven d'«igualitarisme comarcal» i afirmaven que les diferències comarcals eren en bona part, irreversibles. Això es devia a què el model territorial existent era fruit d'un determinat procés històric, la industrialització, que havia portat a l'especialització funcional de les diverses parts del territori català (de la qual cosa s'infereix que la causa última de les desigualtats s'hauria de buscar no en la dualització del territori català sinó, al contrari, en la seva integració econòmica capitalista). Així, segons aquests autors, el que calia no era tractar d'homogeneïtzar el territori sino de « cercar la comparabilitat dels nivells de renda o ingressos » que els qui viuen en les diverses àrees d'aquest territori perceben. Per això s'havia d'acceptar

que en el territori català existien una sèrie de «comarques a tancar» (és a dir, comarques que han de ser dedicades a «la segona residència, la ramaderia extensiva, etc.») perquè qualsevol altra inversió productiva no hi fóra racional.

No es pot dir, però, que aquest tipus d'argumentació tingués una acceptació gaire general i aquestes posicions tendiren a quedar aïllades. En particular, l'expressió simplificadora «comarques a tancar» suscità les més vives reaccions. Així, quan pocs anys després (entre el 1975 i el 1977) se celebrà el Congrés de Cultura Catalana les cadenes d'antítesis més amunt expressades foren, amb diversos matisos, les categories dominants en els debats i conegueren, d'aquesta manera, una forta divulgació. Divulgació que explica, en bona part, la seva presència en el debat actual.

5. Policefàlia-Macrocefàlia

En la dicotomia policefàlia-macrocefàlia es planteja ja obertament el tema de l'oposició Barcelona-Catalunya; tema ple d'implicacions culturals, socials i polítiques que, de fet, subjeu en la base de moltes de les antítesis tractades fins ara. Els orígens i evolució del debat sobre el paper de la capital en l'evolució del país han estat a bastament explicats per autors com ara Lluís Casassas (1977) o Francesc Roca (1980).

El concepte de macrocefàlia s'origina en la constatació del gran pes relatiu que la ciutat de Barcelona (i la seva àrea metropolitana) té sobre el conjunt de Catalunya. Aquest pes elevat seria nociu, segons diversos autors, per les potencialitats de desenvolupament de la resta del país, per la funcionalitat de la mateixa àrea concentracionària i fins i tot—per l'evolució cultural i política de Catalunya.

La polèmica sobre la macrocefàlia té uns antecedents força antics, sobretot entre demògrafs i urbanistes. Per dir-ho amb les paraules de Ricard Pérez Casado:

«[La] reacció contra la macrocefàlia (...) ha tingut diversos avatars que van des del més estricte pensament reaccionari, que fa de la ruralia i el

ruralisme la base de l'esperit col·lectiu del poble català i que tindrà nombrosos representants entre la clerecia de tostemps, fins als qui pensen que la ciutat té com a resultat la minva de la potencialitat demogràfica—la caiguda de la natalitat ciutadana és un fet comprovable arreu— i que preconitzaran un retorn al camp com a fórmula per recuperar la natalitat» (Pérez Casado, 1979).

En les darreres dècades, el debat científic sobre el tema tingué un primer moment important a inicis dels anys seixanta, amb la publicació del treball de Josep Iglésies *El movimiento demográfico en Cataluña durante los últimos cien años* (1961). L'autor, en la línia dels escrits de Jaume Alzina i Joan Antoni Vandellós en el període de la preguerra, hi contraposava la baixa natalitat de la població autòctona amb l'afluència d'immigrants, font primera del creixement demogràfic «desmesurat» de la concentració barcelonina. Aquesta concentració, que Iglésies anomenava ja «macrocefàlia», seria la causa principal del despoblament de la Catalunya rural:

«Vamos en camino de crear una Barcelona exorbitante y unas cuantas ciudades secundarias desproporcionadas con relación a la superficie de territorio que presiden, y una ruralia cada vez más escuálida (...) ¿Es que esto no ha de tener límite? ¿Es que media Cataluña ha de pagar el tributo de su despoblación para favorecer a la otra mitad? ¿no pueden convivir paralelamente prósperas las dos Cataluñas —la rural y la urbana— que los hechos demográficos presentan como divergentes?» (Iglésies, 1961).

Val a dir que Iglésies fou un dels autors que, al llarg de la seva obra, utilitzà amb més convicció i vigor la metàfora organicista de la macrocefàlia per denunciar els perills demogràfics i d'altres que, a parer seu, comportava el creixement concentrat. L'any 1984, afirmava encara:

«Ara Barcelona conté ella sola un 35% de la població catalana. Imagineu una figura humana amb un cap gros com una tercera part de tot el seu cos, és a dir una persona que tingués un cap que

anés del melic al capdamunt de la testa (...). Tot Catalunya quedaria supeditada políticament i socialment a la decisió d'aquesta àrea gegantina en l'ordre econòmic, demogràfic i polític. En aquest darrer ordre, fins i tot, aquesta Barcelona metropolitana podria anular pràcticament la identitat de la Generalitat de Catalunya (...). Barcelona és com un pop gegantí que estén permanentment els seus llargs tentacles dins les comarques del seu veïnat, les entrelliga amb una cura arrapadissa com les potes d'una monstruosa aranya i se les fa seves, les absorbeix» (Iglésies, 1984).

Les tesis d'Iglésies foren contradites des del punt de vista de l'anàlisi demogràfica i econòmica ja en els anys seixanta per Joaquim Maluquer i Sostres. Aquest, en la seva tesi *Població i societat a l'àrea catalana*, denunciava el caràcter «equivoc» del concepte de macrocefàlia, ja que, argumentava:

«el fenomen de l'aglomeració barcelonina sorgeix espontàniament, com a producte de localització entorn de la capital del primer i més important pol natural de desenvolupament peninsular. Això palesa que és tot l'àmbit econòmic espanyol el que recolza la concentració industrial del Barcelonès, per la qual cosa s'esvaeix la presumpció que existeixi una hipertròfia de tipus econòmic» (Maluquer, 1965).

Veiem doncs que Maluquer prefigura aquí les afirmacions esmentades més amunt sobre la necessitat d'analitzar el territori català tot atenent a situacions d'equilibri territorial no nacionals sino supranacionals. L'autor negava també els eventuais perills demogràfics de la concentració urbana, feia notar el valor de les economies externes resultants de l'aglomeració, assenyalava el paper fonamental del pes específic barceloní en la continuïtat cultural i política catalana, i destacava, com al principal problema derivat de la concentració, l'increment de la segregació social a l'interior de la ciutat.

Al costat de la preocupació dels demògrafs pel tema de la macrocefàlia s'hi troba la dels arquitectes i urbanistes. Aquesta és una preocupació de caire

sobretot funcional que tracta d'oferir resposta al problema plantejat a través de la potenciació de nuclis urbans alternatius. N'és una bona mostra el treball de l'urbanista Joan Busquets *Macrocefàlia Barcelonina o ciutats catalanes?* publicat, significativament, l'any 1977 (gairebé al mateix temps que llibres com ara el de Mario Gaviria i Enrique Grilló, *Zaragoza contra Aragón*, o el de Gaspar Jaén i Urban, *Qüestions territorials al País Valencià*, en què la problemàtica urbanística del creixement concentrat era analitzada per realitats territorials veïnes).

En l'anàlisi de Busquets, la macrocefàlia barcelonina és identificada com l'origen de la problemàtica urbanística tant a l'interior de l'àrea concentracionària (amb la densificació i segregació del centre urbà i el desenvolupament del «suburbi comarcal») com a la resta del territori (amb l'afebliment de les potencialitats urbanes de les altres ciutats del país). Enfront d'aquesta situació Busquets propugna el desenvolupament de les «trenta ciutats catalanes» no barcelonines com a base per a la vertebració territorial:

«Aquestes «trenta ciutats» tenen ja avui una població superior al milió d'habitants i ofereixen la capacitat potencial d'ésser, en llur conjunt, la segona capital de Catalunya. «Ciutat» repartida, dispersa i discontinua, que superaria en canvi els desajusts interns amb què es troba la primera ciutat [Barcelona] i els desavantatges imposats per ella a la resta del territori» (Busquets 1977, els subratllats, són de l'autor).

Davant del desenvolupament *macrocefal* s'oposa doncs la *policefàlia* territorial, una alternativa que té antecedents en les polinodalitats dels plans urbanístics de la província de Barcelona de 1959 o en el Pla Director de l'Àrea Metropolitana de Barcelona de 1966 i connexions amb les propostes coetànies de descentralització política cap a les ciutats petites i mitjanes de Catalunya.

En la segona meitat dels anys vuitanta, el debat sobre la qüestió de la macrocefàlia ha conegut un nou impuls i divulgació, especialment arran de la discussió

de les lleis d'organització territorial i de la subsegüent polèmica sobre l'organització institucional de l'àrea barcelonina. Tanmateix, en aquest debat el terme s'ha utilitzat —en la major part dels casos— no tant per definir les problemàtiques demogràfiques i urbanístiques esmentades més amunt, sinó per discutir directament qüestions relacionades amb el repartiment del poder polític.

Així, en les darreres fases del debat, el problema de la macrocefàlia ha estat definit, sobretot, com el problema de la concentració de poder polític que es deriva —en un sistema polític representatiu— de la concentració de gran part de la població catalana en l'àrea barcelonina. Plantejada en aquests termes, la qüestió ha estat abordada des de tres fronts (s'indiquen entre parèntesi obres en les quals s'ofereix una visió del debat sobre cada un dels temes):

- En relació al *procés i al sistema electoral*; tema aquest especialment rellevant si hom té en compte que en el mapa electoral català s'han observat, de 1979 ençà, continuïtats territorials dels comportaments electorals molt clares, les quals es deriven, en bona part, del repartiment dels grups socials i la implantació de les forces polítiques sobre el territori. (Vallès, 1982; Subirats & Vallès, 1989).

- En relació a la *localització física de les seus del poder polític i dels òrgans i serveis de l'administració* (Lluch & Nel·lo, 1985).

- En relació al *pes relatiu que l'organització institucional autònoma i unitària de la realitat metropolitana tindria enfront de l'administració autonòmica*, la qual —tot i estar radicada de manera abassegadorament majoritària a Barcelona— representa el conjunt dels habitants i administra la totalitat del territori (Mateu, 1989).

En els darrers anys, el debat sobre la «macrocefàlia barcelonina» ha pres, doncs, un caràcter despulladament polític; caràcter que ha comportat la postergació —per innecessàries o intempestives— d'altres aproximacions al tema.

6. Justícia territorial distributiva - Justícia social

La darrera parella de conceptes que voldria definir i comentar breument és la disjuntiva *justícia territorial distributiva-justícia social*.

És prou conegut que el tema de la justícia territorial distributiva va ser difós entre nosaltres arran de la publicació de l'obra de David Harvey, *Social Justice and the City* (1973). Un dels autors que contribuï de manera decisiva a la introducció del concepte fou el geògraf Antoni F. Tulla. En la línia de Harvey, Tulla definia la justícia espacial distributiva com el dret a la igualtat d'oportunitats de cada individu en tots els camps sense parar esment al lloc on resideix. Els poders públics haurien d'intervenir, per tant, per tal de modificar les diferències que existeixen entre els habitants de «les comarques marginals» i els de les ciutats pel que fa a l'accés a la renda, els serveis, el poder polític, etc. (vegeu, per exemple, Tulla & Vivar, 1979).

La difusió del concepte, a mitjan anys setanta, coincidí amb l'aparició a diverses àrees del territori català de moviments populars que reclamaven una millora de les seves condicions de vida i un augment de l'atenció pública per als respectius territoris (Grups de l'Alt Pirineu, moviment de les Terres de l'Ebre, i d'altres), la qual cosa contribuï a la seva popularització. Els debats de l'Àmbit VIII del Congrés de Cultura Catalana, entre el 1975 i el 1977, li acabaren de donar carta de naturalesa.

Enfront d'aquestes posicions, ja en aquell moment, alguns autors advertiren sobre la dificultat d'escapar, en debatre aquestes temes, a allò que els estadístics anomenen la «fal·làcia ecològica»:

«S'ha d'assenyalar que moltes de les diferències o desequilibris esmentats són en realitat *diferències entre mitjanes aritmètiques comarcals* (p.e de renda per persona). I que en aquests casos les diferències realment significatives són aquelles que neixen de les diferències entre persones, classes o grups socials. Que la renda mitjana per persona d'una comarca, p.e., augmenti no ens diu res en principi

respecte als canvis en la distribució de la renda entre les persones. En un altre aspecte, una mesura econòmica (p.e. una congelació de rendes salarials deixant lliures o mig lliures la determinació dels preus o la retribució del capital, com seria un «pacte social») podria fer *als rics de les comarques pobres més rics i les pobres de les comarques riques més pobres*. Cal fer aquest advertiment perquè, al meu entendre, moltes de les desigualtats interpersonals són determinants de les desigualtats territorials» (Clusa, 1977; els subratllats són de l'autor).

Així doncs, depèn com fos plantejada, al revindicació d'una major justícia territorial podria ésser contradictòria amb el clam per una més gran justícia social.

La discussió, implícita o explícita, d'aquesta disjuntiva fou una de les claus en el debat, de caire ja obertament polític, que sobre el «poder comarcal» es produí en la segona meitat dels anys setanta (Tulla, 1977; Tarragó & Borja, 1977; Pujades, Somoza & Vidiella, 1978; Tulla & Vivar, 1979; Riera, ed., 1983). Tanmateix, a partir de finals de la dècada, el moviment polític sobre el tema —en el qual es podien distingir opcions molt radicals al costat de posicions clarament conservadores— s'esllanguí i el debat anà desapareixent.

De llavors encà, la discussió sobre la dicotomia justícia territorial-justícia social a Catalunya s'ha vist circumscribida sobretot al debat sobre el finançament dels ens locals, en què han intervingut, de manera destacada, economistes com ara són Josep Maria Bricall, Antoni Castells o Joaquim Solé Vilanova (vegeu, per exemple, Bricall et al., 1984). El tema estigué poc present, en canvi, en el debat sobre l'organització institucional de l'àrea metropolitana de Barcelona, en el qual els augments —tal com ja s'ha dit— foren sobretot de caire directament polític o, en tot cas, funcional. Així, el problema de la justícia territorial distributiva —tot i les implicacions evidents que té en la qüestió— aparegué en la discussió només de manera marginal. Significativament és aquesta, de totes les oposicions de conceptes fins aquí enunciades, la que té menys presència en el debat actual.

7. A tall de conclusió: noves realitats, noves reflexions

No és pas l'objectiu d'aquestes notes fer un blanc de l'evolució del debat sobre l'ordenament territorial de Catalunya. Al llarg de la ponència s'ha volgut explicar la formació dels conceptes que, de manera corrent, són utilitzats cada dia en les discussions científiques, polítiques, culturals i periodístiques sobre el territori. En aquest apartat final voldria introduir algunes reflexions sobre la utilitat d'aquests conceptes en l'anàlisi i l'actuació territorial d'avui dia.

Hem vist que els conceptes que s'han tractat de definir —i les assumpcions teòriques que els sustenten— foren encunyats, en bona part, en els estudis i debats que acompanyaren el procés d'extraordinari creixement econòmic i demogràfic dels anys seixanta i primers setanta. En aquests debats s'hi reflectiren, forçosament, tant el bagatge teòric llavors disponible, com les realitats i les transformacions territorials d'aleshores. Hi trobarem ressò, així mateix, els interessos —sovint contradictoris— dels grups socials que se sentien afavorits o perjudicats per aquestes transformacions. De llavors ençà, aquests conceptes s'han difós i popularitzat i, sovint, més enllà del seu valor analític, han anat omplint-se de càrrega ideològica, de connotacions positives o negatives.

Ara bé, en els darrers deu o quinze anys, el territori català ha conegut capgiraments notabilíssims. Esmentem-ne només alguns, aquells que afecten prioritàriament allò que hom ha convingut a anomenar la Catalunya rural, a tall d'exemple i de recordatori (Nel·lo, Ferrer & Mateu, 1991):

- Pel que fa a l'evolució demogràfica s'ha arribat a una situació caracteritzada, d'una banda, per l'estancament del creixement i, per l'altra, per una certa inversió de les característiques territorials d'aquest. Així, moltes àrees tradicionalment considerades rurals han conegut taxes de creixement més altes que les principals àrees urbanes. D'un i altre factor n'ha resultat l'afebliment de la tendència a la polarització del poblament. D'altra banda,

l'extensió cada vegada més gran del turisme estacional, l'increment del fenomen de la segona residència i l'augment general de la mobilitat de les persones fan cada vegada menys rellevants les anàlisis demogràfiques basades únicament en els censos de residents. Moltes àrees «desertitzades» fa uns anys són «buides» ara només uns dies a la setmana o uns mesos a l'any.

-En relació a l'*evolució econòmica*, s'ha assistit en el període 1975-86, a una disminució generalitzada, a tot Catalunya, de l'ocupació primària i secundària, al mateix temps que la importància relativa dels serveis creixia. Aquests canvis han anat acompanyats de transformacions en els sistemes productius que han resultat, d'una banda, en una difuminació de les fronteres entre els sectors i, per l'altra, en una assenyalada modificació de les tendències territorials del creixement. Així, entre l'any 1975 i el 1986, les comarques rurals han conegut una reducció molt notable del sector primari: en aquests deu anys 4 de cada 10 pagesos catalans han deixat de ser-ho. Per contra, els serveis hi creixien de manera molt important i, en molts casos, la indústria s'hi mantenia relativament millor que en el centre de les àrees metropolitanes. Les comarques rurals catalanes són cada vegada menys agrícoles i esdevenen cada vegada més àrees de serveis.

-Pel que fa a l'*evolució de la renda mitjana*, les àrees rurals han conegut també una important diversificació. Així, les estimacions de la renda disponible de què hom disposa avui col·loquen les comarques rurals en els estrats més alts i més baixos dels rankings, mentre que les àrees urbanes hi ocupen els nivells intermedis. I encara més, cinc comarques tradicionalment considerades rurals, situades totes elles en els trams superiors de riquesa mitjana (Vall d'Aran, Alt Empordà, Baix Empordà i Pla de l'Estany), es troben entre les comarques que han conegut una evolució del nivell de renda més clarament positiva. Avui, és difícil associar ruralitat no ja a una estructura econòmica determinada sinó, fins i tot, a un nivell determinat de benestar mitjà expressat en termes econòmics.

- La *dotació d'infraestructures* s'ha incrementat també notablement, malgrat totes les deficiències. Aquest increment, acompanyat per les noves tecnologies en matèria de comunicació i de l'extensió de la segona residència i la mobilitat, ha permès acabar amb l'aïllament d'àrees importants del territori rural català. Al mateix temps, el patrimoni col·lectiu (natural, arquitectònic i cultural) d'aquestes àrees es troba exposat a una pressió extraordinària, que fa que, en bona part dels casos, la seva degradació sigui ja molt difícilment reversible. L'encongiment de l'espai fruit de la millora de les comunicacions ha significat una integració encara més alta del territori català i una unificació de les condicions i formes de vida.

-Finalment, la *realitat política i administrativa* de les àrees rurals s'ha vist també transformada per la inversió, per primera vegada en un llarg període, de la tendència més que secular a l'agregació de municipis. D'altra banda, la democratització política i l'adveniment dels nous ajuntaments ha comportat en molts casos la formació de nous grups dirigents locals i una certa revitalització de la vida associativa. S'ha implantat, així mateix, una nova divisió administrativa supramunicipal, llargament reivindicada en el període anterior; la qual, tanmateix donat el particular sistema d'elecció que hi impera, ha donat sovint com a resultat un afebliment, i no un enfortiment, del paper capdavanter de la capital comarcal envers la seva demarcació. Així, després de l'esllanguiment dels moviments reivindicatius dels anys setanta, una nova realitat política i administrativa sembla que es consolidar en la Catalunya rural.

Aquestes transformacions, aquí tan suscintament apuntades, i aquelles encara més complexes que han tingut lloc en l'àmbit urbà, dibuixen realitats territorials noves. Realitats que apunten, per exemple, cap a la «banalització» de les diferències entre l'espai rural i urbà de què ha parlat Roger Brunet (1990), o cap a la *leopardizzazione* territorial de les desigualtats interpersonals (el seu esmicolament en petites taques i no en grans territoris) enun-

ciada fa uns anys per autors italians (Celant & Morelli, 1986).

Es tracta, en tot cas, de realitats territorials diverses que afecten de manera diferent els grups socials i plantegen d'altres problemàtiques. La seva anàlisi i discussió amb instruments i conceptes engendrats

en contextos pretèns (i carregats, a més, de contingut ideològic) ben difícilment donarà bons fruits. Cal doncs prosseguir en la tasca de repensar el nostre bagatge teòric i conceptual per evitar que en el camp de l'ordenament del territori ocorri també allò que, segons Bertolt Brecht, s'esdevé en el regne dels pensaments.

BIBLIOGRAFIA

- Baldrich, Manuel (1952); **Ante el crecimiento desmesurado de los aglomerados urbanos, la ciudad comarca, Barcelona**, Impremta-Escola Casa de la Caritat.
- Bricall, Josep Maria (1977); **Definició dels conceptes d'equilibri i desequilibri**, ponència presentada a l'Àmbit VIII del Congrés de Cultura Catalana, les Borges Blanques, 13 de març de 1977 (mecanografiat).
- Bricall, Josep Maria et al. (1985); **Les finances municipals dins l'Estat de les autonomies. Estudis i propostes**, Barcelona, Diputació (180 pp.).
- Bricall, Josep Maria & Pugès, Antoni (1978); **El marc econòmic**, Barcelona, DOPESA (141 pp.).
- Brunet, Roger (1990); **Le territoire dans les turbulences**, Montpellier, Reclus.
- Busquets, Joan (1977); «¿Macrocefalia barcelonesa o ciutades catalanes?», a **Ciudad y Territorio**, 1977/2, Madrid (pp. 46-52).
- Carreras, Josep Maria; Giral, Eugeni & Lluch, Ernest (1971); «Gairebé un manifest comarcalista», a **Serra d'Or**, XIII, núm. 136, 15 de gener, Barcelona (pp. 23-24).
- Casassas, Lluís (1977); **Barcelona i l'espai català. El paper de Barcelona en la formació i l'ordenament del territori de Catalunya**, Barcelona, Curial (329 pp.).
- Celant, Attilio & Morelli, Paola (1986); **La geografia dei divari territoriali in Italia**, Florència, Sansoni (VIII + 501 pp.).
- Clusa, Joaquim (1977); **Algunes de les causes dels desequilibris territorials a Catalunya**, ponència presentada a l'Àmbit VIII del Congrés de Cultura Catalana, les Borges Blanques, 13 de març de 1977 (mecanografiat).
- Farré, Victor (1989); «Els recursos locals», a Oriol Nel.lo (dir.), **10 anys d'ajuntaments democràtics (1979-1989). Elements per a un balanç**, Barcelona, Federació de Municipis de Catalunya (pp. 103-130).
- Ferrer, Amador (1989); «El planejament urbanístic», a Oriol Nel.lo (dir.), **10 anys d'ajuntaments democràtics (1979-1989). Elements per a un balanç**, Barcelona, Federació de Municipis de Catalunya (pp. 130-179).
- Folch, Ramon (dir.) (1976); **Natura, ús o abús?. Llibre blanc de la gestió de la natura als Països Catalans**, Barcelona, Barcino, 1976 (574 pp.). 2a. edició ajornada i augmentada, 1988.
- Gaviria, Mario & Grilló, Enrique (1974); **Zaragoza contra Aragón**, Barcelona, José Batlló ed., 1974 (307 pp.).
- Garcia, Xavier; Reixac, Jaume & Vilanova, Santiago (1979); **El combat ecologista a Catalunya**, Barcelona, Edicions 62 (284 pp.).
- Guillemet, Jaume (1974); «Catalunya rica, Catalunya pobre», a **Presència**, X, núm. 315, 20 d'abril, Girona (pp. 17-23) [entrevistes a Josep M. Carreras, Josep Iglésies, Josep M. Muntaner, Ramon Trias Fargas i Manuel Ribas Piera].
- Harvey, David, (1973); **Social Justice and the City**, Londres, Edward Arnold Publishers (336 pp.).
- Iglésies, Josep (1961); «El movimiento demográfico en Cataluña durante los últimos cien años», a **Memorias de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona**, 3ª època, XXXIII, núm. 165, Barcelona (pp. 319-435).
- Iglésies, Josep (1984); «El Baix Llobregat i les divisions territorials a Catalunya», a **IV Jornades d'Estudis sobre el Baix Llobregat**, Martorell, Centre d'Estudis Comarcals del Baix Llobregat (pp. 13-26).
- Jaén, Gaspar, (1979); **Qüestions territorials al País Valencià**, València, Institut Valencià d'Investigació Social.
- Lluch, Enric & Nel.lo, Oriol (1984); **El debat de la divisió territorial de Catalunya, Edició d'estudis, propostes i documents (1939-1983)**, Barcelona, Diputació (LXXVIII + 1491 pp.).
- Lluch, Enric & Nel.lo, Oriol (1985); «Codicil sobre el debat de la divisió territorial de Catalunya (1984-85)», a **Arrel**, 11, Barcelona (pp. 25-35).
- Lluch Enric & Nel.lo, Oriol (1986); «Bibliografia sobre l'organització territorial de l'administració pública a Catalunya (1984-1986)», a **Quaderns d'Alliberament**, 12, Barcelona (pp. 67-89).
- Lluch, Ernest (1970); «Un comarcalisme econòmic d'avui», a **Les Comarques de Catalunya**, Barcelona, cercle d'Economia (pp. 13-19).
- Maluquer i Sostres, Joaquim (1965); **Població i societat a l'àrea Catalana**, Barcelona, A. C. (188 pp.).
- Mas, Emili (1989); «Els serveis municipals», a Oriol Nel.lo (dir.) **10 anys d'ajuntaments democràtics (1979-1989). Elements per a un balanç**, Barcelona, Federació de Municipis de Catalunya (pp. 215-262).

Martorell, Vicenç (1970); **Història del urbanismo en Barcelona. Del Plan Cerdà al Area Metropolitana**, Barcelona, Comisión de Servicios Comunes de Barcelona y otros Municipios (153 pp).

Mateu, Xavier (1989); «El marc administratiu» i «L'obra pública local», a Oriol Nel.lo (dir.) **10 anys d'ajuntaments democràtics (1979-1989). Elements per a un balanç**, Barcelona, Federació de Municipis de Catalunya (pp. 71-102 i 181-213).

Miró, Josep; Sena, Ernest & Miralles, Frederic (1974); **La Catalunya pobra. Introducció a l'anàlisi territorial de la pobresa**, Barcelona, Nova Terra (182 pp.).

Muntaner i Pascual, Josep Maria (1979); «El problema de les comarques de Catalunya; de l'estudi a l'acció», a **Les Comarques de Catalunya**, Barcelona, Cercle d'Economia (pp. 1-12).

Nel.lo, Oriol (dir.) (1989); **10 anys d'ajuntaments democràtics (1979-1989). Elements per a un balanç**, Barcelona, Federació de Municipis de Catalunya (303 pp.).

Nel.lo, Oriol; Ferrer, Amador & Mateu, Xavier (1991); «El Municipi rural a Catalunya. Problemàtica sòcio-econòmica i resposta administrativa a la Catalunya rural dels anys 90», a la Catalunya rural als anys 90 Barcelona, Federació de Municipis de Catalunya (pp. 7-70).

Pérez Casado, Ricard (1979); «Macrocefàlia», a **Ictineu. Diccionari de les Ciències de la Societat als Països Catalans (Segles XXVII-XX)**, Barcelona, Edicions 61, quavoce.

Pujades, Antoni; Somoza, Manuel & Vidiella, Alfons; **La marginació de les nostres comarques. (Poder Comarcal)**, Barcelona, Taller de Sociologia (126 pp).

Ribas Piera, Manuel (1964); «Història recent de la urbanística als Països Catalans», apèndix a Gaston Bardet, **L'urbanisme**, Barcelona, Edicions 62 (pp. 137-161).

Riera, Pilar (ed.) (1983); **La nova divisió territorial de Catalunya**, Bellaterra, Universitat Autònoma de Barcelona (179 pp.).

Roca, Francesc (1979); **Política econòmica i territori a Catalunya 1901-1939**, Barcelona, Ketres (240 pp.).

Societat Catalana d'Ordenació del Territori (1980); **Actes del I Congrés. La coordinació municipal: el planejament urbanístic**, Ciutat de Mallorca.

Societat Catalana d'Ordenació del Territori (1984); **Actes del II Congrés. Les infraestructures i el planejament regional: el Pla Territorial de Catalunya**, Sant Carles de la Ràpita.

Societat Catalana d'Ordenació del Territori (1987); **Actes del III Congrés. Localització d'equipaments i desigualtats territorials**, Tarragona.

Subirats, Joan & Vallès, Josep M. (1989); «El govern local», a Oriol Nel.lo (dir.); **10 anys d'ajuntaments democràtics (1979-1989). Elements per a un balanç**, Barcelona, Federació de Municipis de Catalunya (pp. 18-69).

Tarragó, Marçal & Borja, Jordi (1976); «El poder comarcal», a **Arreu** 8, 13-19 de desembre, Barcelona (p. 40).

Trullén, Joan (1990); «La regió en l'economia regional moderna» a **Treballs de la Societat Catalana de Geografia** V, núm. 21, Barcelona (pp. 103-111).

Tulla, Antoni F. (1977); «La divisió comarcal en el futur de Catalunya: algunes precisions ideològiques», a Pilar Riera (ed.), **La nova divisió territorial de Catalunya**, Bellaterra, Departament de Geografia de la Universitat Autònoma de Barcelona (pp. 72-88).

Tulla, Antoni F & Vivar, Alexandre (1979); «Unidades territoriales hacia el socialismo (ordenación del territorio y estructura socioeconómica)», a **Transición**, 6, març, Barcelona (pp. 25-31).

Vallès, Josep Maria (1982); **Reforma electoral i coordenades polítiques. Els condicionaments de la normativa electoral a Espanya i Catalunya**, Barcelona, Fundació Bofill (69 pp.).

Vila, Pau (1930); «Tuixent i el seu èxode muntanyenc» a **Visions geogràfiques de Catalunya**, Barcelona, Barcino, 1963 (Vol. II, pp. 127-131).