

El fet metropolità

Juli ESTEBAN i NOGUERA
*de la Mancomunitat de Municipis
de l'Àrea Metropolitana de Barcelona*

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 interpretació dels fenòmens territorials amb una certa intencionalitat d'intervenció és a mitjans de la dècada dels seixanta, 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 comprenien Barcelona i vint-i-sis municipis, que havia estat determinat pel pla d'ordenació urbanística de l'any 1953, que es coneixia pel Pla Comarcal de Barcelona, atès que com 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 «Plan Director del Área 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.

A més dels problemes polítics —òbviament no resoltos encara— que la irrupció d'aquest concepte va motivar, existien llavors també objectius problemes administratius, 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 Immediata» —la Regió I—, i la d'acció Diferida» —Garraf i Alt Penedès—. Es delimitaren àmbits plurimunicipals, que denominaren comarques, centrats per 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, ja a l'any 1974, el fet metropolità va tenir el reconeixement, de notable transcendència pràctica, que comportava la creació de la Corporació Metropolitana de Barcelona (C.M.B.), que comprenia l'àmbit de la «Comarca» de Barcelona i que substituïa, augmentant-ne 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 el 1976, i que havia d'ésser gestionat per la feia poc creada Corporació Metropolitana, va prendre el nom de Pla General Metropolità, i és el pla encara vigent en l'àmbit dels 27 municipis, que aquella comprenia.

Dels plans de les altres «comarques» va arribar a ser aprovat el que es va dir «Plan General de Ordenación Municipal de la Comarca de Sabadell», l'any 1976, que és també encara vigent, i que 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 cap referència al fet metropolità com circumstància específica de determinats territoris. Tanmateix sí que el concepte 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 Règimen 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, que per substituir-la va determinar la creació de dues Entitats Metropolitanas especialitzades, una per al transport amb un àmbit de 18 municipis, i l'altra per al cicle de l'aigua i l'eliminació de residus amb un àmbit de 32 municipis.

Aquella Llei, 7/1987, «per la qual s'estableixen i regulen actuacions públiques especials a la conurbació de Barcelona i, a les comarques compreses dins la seva zona d'influència directa», forma part del paquet legislatiu de les Lleis d'Organització Territorial³ 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.

En el decret posterior⁴ que desenvolupa aquesta llei es reconeix la metropolitànitat d'aquest àmbit regional en designar com 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.

Està clar doncs que en la producció legislativa dels últims vint-i-cinc anys s'ha donat un progressiu reconeixement dels fenòmens metropolitans en el 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 de tractar adequadament la problemàtica metropolitana. Si més no, cal subratllar que cada vegada és més general l'acord que aquesta situació és lluny d'ésser satisfactòria.

2. Algunes referències teòriques

En un altre ordre de coses cal també assenyalava 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 resultat de la revolució industrial.

Fou el biòleg Patrick Geddes qui definí en una publicació de l'any 1915⁵ el concepte de «conurbació» com aquell fenomen de creixement simultani de dues o més ciutats que arriba a produir una situació d'urbanització contínua en el territori.

És pertinent assenyalava 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 com 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.

Metropolità, en canvi, és un qualificatiu que ve de metròpoli —mot on són presents els significats grecs de «mare i ciutat»—, és a dir ciutat gran que és 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, conseqüentment amb el fet d'haver estat aquest país on primer es van donar situacions d'aquest tipus. Ja en 1910, l'Oficina Federal del Cens a Estats Units utilitza el concepte «districtes metropolitans»⁶ i en 1934, R.E. Dickinson publica l'estudi «The metropolitan regions of the United States» on es proposaven 21 regions metropolitanes a partir de la zona d'influència de les grans ciutats.⁷

Els criteris per a la determinació d'àrees metropolitanes 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 Worlds Metropolitan Areas» (Berkeley 1959) en el qual defineix l'Àrea Metropolitana tipus com:

Una àrea poblada per 100.000 habitants o més, que conté almenys una ciutat (o àrea urbana contínua) amb 80.000 o més habitants i que les divisions administratives —als nostres efectes, municipis— de l'àrea contigua a la ciutat compleixin certs requisits, com 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), ja que no inclou el Papiol, Pallemà, 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 Blumenfeld⁸ quan defineix com una metròpoli una concentració de població de almenys 500.000 habitants que pot ésser creuada des del seu contorn al centre en menys de 45 minuts per mitjans de transport utilitzables per la majoria de la població. Aquestes condicions traduïdes als paràmetres d'ocupació de 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 Blumenfeld⁹ que «l'essència i la raó de l'existència de la metròpoli és, com per a la seva predecessora, la ciutat, la mútua 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 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, perquè ni la residència ni els llocs de treballs es localitzen segons esquemes tan elementals. Per altra banda tampoc no es poden reduir totes les relacions metropolitanes, en la que hi ha entre aquests dos factors.

Millor podríem dir amb Acquarone¹⁰ que es tracta de l'existència d'una «xarxa estable de relacions quotidianes econòmiques i socials enteses aquestes en la seva més àmplia acceptació», 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 contigüitat geogràfica, són les raons distintives de la forma metropolitana o genèricament de la regions urbanes contemporànies».¹¹

Àrea i regió, són dues escales de 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'una gran metròpoli.¹²

És clar que referències com aquestes no s'han d'entendre directament aplicables al nostre país, que té un «gra» molt més petit que el del territori americà. En general es pot sustentar que les relacions de tipus regional estaran molt marcades per les peculiaritats territorials.

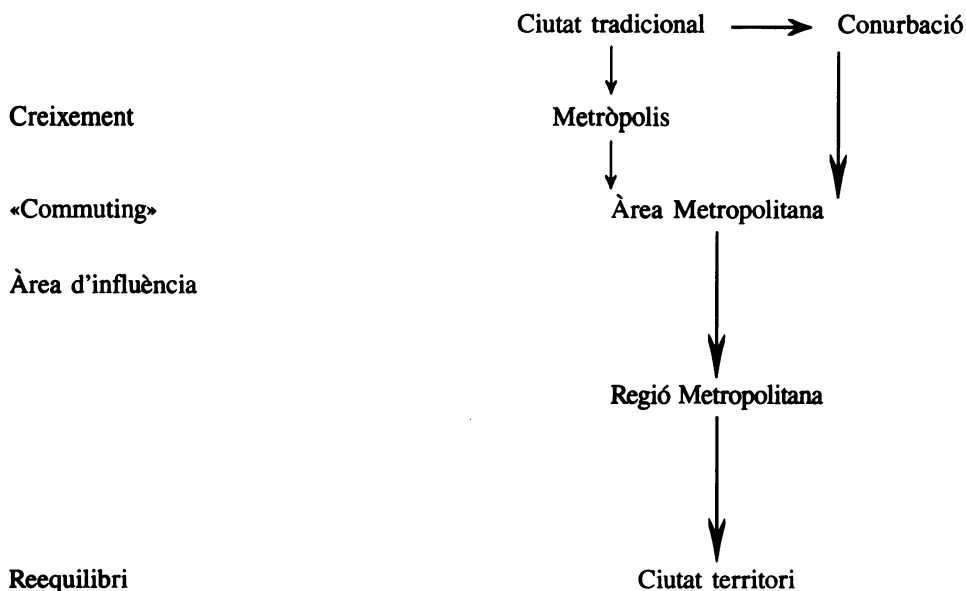
Per aquest motiu sembla procedent recuperar els termes una mica en desús els darrers temps de «ciutat regió» o «ciutat territori», com expressions d'una realitat territorial articulada en un conjunt d'àrees urbanes funcionalment molt relacionades encara que espacialment separades. Antecedents d'aquest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

Assenyalem, en primer terme, que la proposta de denominació «ciutat territori» pretén evitar la implicació del concepte «regió», —com a dimensió històricament establitzada 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 permet considerar-les totes com a parts 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 complementaritat. Entès així, és clar que el concepte de ciutat-territori és especialment proposable com a desideratum de regions metropolitanes com la de Barcelona.

3. Els àmbits metropolitans de 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 convenir que l'estadi de ciutat, en el sentit de formació urbana identificable en el territori, es mantindria fins el voltant dels 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 considerats com a propostes d'ordenació metropolitana «avant-la-lettre», ja que integraven en una única proposta urbanística distints municipis després 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*.

En els anys cinquanta, el municipi de Barcelona creix força —arribaria 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 en els primers seixanta es pot considerar un fet irreversible i consolidat, malgrat que llavors encara amb greus dèficits d'infraestructura que en alguna mesura s'han anat subsanant. Podríem convenir que aquesta àrea és la *Metrópoli central*.

El terme municipal de Barcelona té una superfície de 97,6 km² 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, Santa Coloma de Gramenet, Sant

Adrià de Besòs, Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern, Cornellà de Llobregat, Sant Joan Despí i Montgat, com a mínim. Aquests municipis tenen en conjunt una extensió de 73,4 km², 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 171 km², la qual cosa fa que tingui una densitat mitjana de 14.460 hab./km². La densitat mitjana en el terme municipal de Barcelona puja a 17.545 hab./km², mentre que en el conjunt de la corona de municipis esmentada és de 11.624 hab./km².

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

En un àmbit més gran determinariem 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.

Distingim en aquesta àrea metropolitana diverses subàrees que podríem denominar Delta del Llobregat, Vall Baixa del Llobregat, Vallès-Collserola, Vallès-Besòs, Baix Maresme, i que sense pretendre que sigui una delimitació rigorosa, podríem considerar que es formada pels següents municipis:

Delta del Llobregat: el Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Viladecans, Gavà i Castelldefels.

Són municipis tots ells situats al marge dret del riu Llobregat i que participen territorialment d'un fet tan significatiu com és el Delta, amb les seves especials característiques morfològiques i hidrogràfiques.

La seva superfície en conjunt és de 117,5 km², i abasta una població total de 256.896 hab., la qual cosa fa que la densitat mitjana territorial sigui de 2.186 hab./km².

Vall Baixa de Llobregat: Municipis que com Molins de Rei, Sant Feliu de Llobregat, Santa Coloma de Cervelló, Sant Vicenç dels Horts, el Papiol, Pallegà, Sant Andreu de la Barca o 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 km² i una població de 198.929 hab., amb una densitat mitjana de 1.110 hab./km².

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 esmentar Rubí, Sant Cugat del Vallès, Cerdanyola del Vallès, Ripollet i Montcada i Reixac.

Es tracta d'una subàrea que té una superfície de 137,3 km² i 197.448 habitants, la qual cosa significa una densitat mitjana del 1.438 hab/km².

Vallès-Besòs: la Llagosta, Santa Perpètua de Mogoda, Mollet, Sant Fost de Campsentelles, Montornés del Vallès, Parets del Vallès, 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 km² i la població de 105.721 hab., de la qual cosa resulta una densitat mitjana de 1.546 hab/km².

Baix Maresme: Franja costera amb especials qualitats climàtiques i ambientals i amb reforçada proximitat a Barcelona des de la posada en servei 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 km² i 79.918 habitants, amb una densitat mitjana de 1.430 hab/km².

En el seu conjunt aquests grups de municipis constituïrien 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 Barcelona¹⁴, on es fa palès que l'àrea d'influència directa de Barcelona pel que fa als desplaçaments per treballs és força semblant a la descrita. Per tant, des d'aquesta òptica, és adient la denominació d'Àrea Metropolitana en 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 denota una considerable homogeneïtat del grau d'urbanització municipal mitjà.

La superfície total d'aquestes subàrees de la segona corona abasta els 477,2 km² i la població és de 788.912 hab. Per tant l'Àrea Metropolitana de Barcelona descrita bastaria en el seu conjunt la superfície de 648,2 km² i els 3.261.577 hab.

Sens dubte, no es tracta d'una proposta de delimitació i hi ha raons per discutir la inclusió o no d'alguns 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 a hores d'ara.

La primera d'elles, amb una superfície de 476 km² i 27 municipis, es va produir el 1953 i llavors contenia una població de 1.672.000 hab., que serien 3.031.720 actualment. La segona és una creació de 1987, conté 32 municipis, té una superfície de 585,36 km² i 3.083.353 hab.

Hi ha hagut, doncs, des de fa temps, un cert consens pràctic en la consideració d'una 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 determinar-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 territorials. L'Àrea Metropolitana és doncs una ciutat fragmentària, discontinua, multiforme..., però necessitada de ser 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 que sovint hàgim 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 consideració d'una 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 diferent pes demogràfic, però amb els atributs d'una real capitalitat comarcal, 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 que s'articulava la urbanitat de Catalunya.

L'esmentat treball sobre «Distribució de la mobilitat per treball», mostra que tot i que aquestes ciutats mantenen una certa dependència de tipus metropolità amb Barcelona, constitueixen també els centres dels propis mercats de treball.

Sobre aquest fet, Joan Trullèn¹⁶ 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, mentre que 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 metropolitans on ja es donen fenòmens d'aquest tipus.

Està clar doncs que Mataró (101.352 hab), Granollers (50.000 hab), Sabadell (190.652 hab), Terrassa (161.625 hab), Martorell (16.445 hab), Vilafranca del Penedès (27.508 hab) i Vilanova i la Geltrú (46.848 hab) són individualitats urbanes (a vegades augmentades amb la col·laboració dels municipis veïns (les Franqueses amb Granollers, Barberà del Vallès amb Sabadell, Abrera amb Martorell...), que constitueixen subcentres d'una Regió Metropolitana de la qual formen part però a la que 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 llavors utilitzats per a la delimitació de l'àrea¹⁷, 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 ressó qualsevol proposta tècnica progressista que tingués a veure amb el territori. Per altra banda les «necessitats urbanístiques de 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 els números globals quadressin.

Posteriorment quan 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 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 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 dels centres d'aquestes comarques —Vilafranca i Vilanova i la Geltrú—, però també Sitges i Sant Sadurní d'Anoia— com elements bàsics de l'articulació territorial regional de Barcelona.

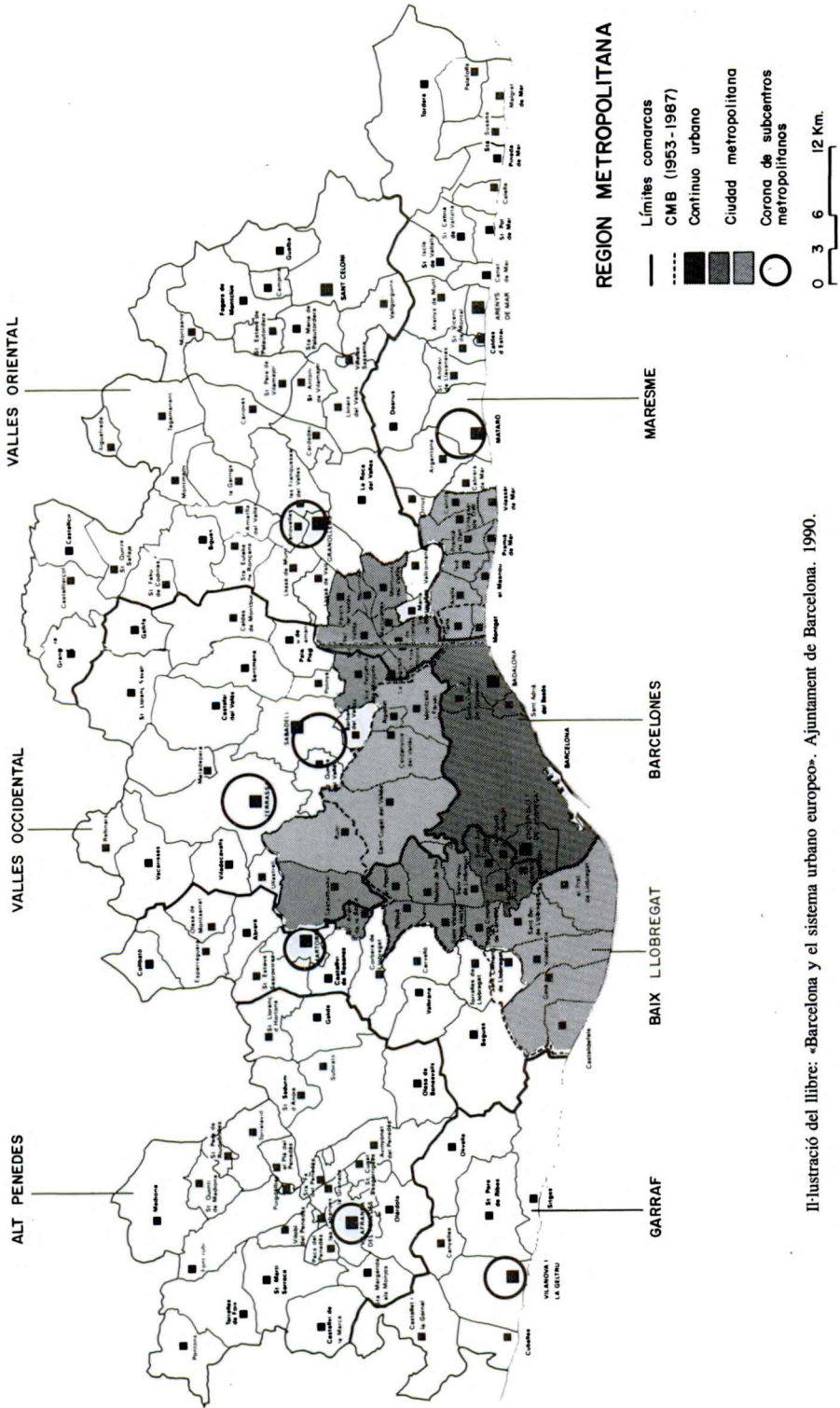
Sembla, doncs, pertinent a efectes de bases de dades, de seguiment territorial i de previsions de planejament, considerar una Regió Metropolitana com la descrita, malgrat la variabilitat de les referències quantitatives de les seves parts, que s'expressa en el quadre següent:

	superfície km	població hab.	densitat hab/km ²
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 el 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-ne la vall alta de la Tordera). Mentre que a l'Alt Maresme, l'Alt Penedès i el Garraf tenien indicis clars de metropolitànitat però amb menors intensitats de relació. Acabava l'explicació la següent consideració:

«Por último, también con algunas otras comarcas como el Anoia, Bages i la Plana de Vic, existen relaciones que en estos momentos podrían calificarse de secundarias, 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.



Il·lustració del llibre: «Barcelona y el sistema urbano europeo». Ajuntament de Barcelona. 1990.

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

Tammateix les consideracions que l'any 1966 es feien sobre la metropolitànitat 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 metropolitànitat. 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 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 atès que la representació cartogràfica és l'instrument base de qualsevol projecte territorial, l'escala i les consegüents amplitud i detall apreciables en els plànols, són determinants del tipus d'enfoc a adoptar en cada cas:

Escales de l'espai

Urbà:	1/1.000	1/2.000	1/5.000			
Metropolità:		1/5.000	1/10.000	1/25.000		
Regional:				1/25.000	1/50.000	1/100.000

Tammateix, no es poden ignorar els canvis haguts des de 1936, data de delimitació de les comarques vigents, ni des de 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 la que ens estem referint. De fet, ni tan sols ha arribat a tenir la que resultaria de l'exercici d'algunes competències que s'haguessin atribuït als Consells Comarcals. Únicament als efectes que ens ocupen, les comarques vénen servint, des de molt abans de la seva renovada vigència, com peces per a la composició per suma d'àmbits territorials regionals, i més recentment com àmbits de referència de dades estadístiques que cal reconèixer que almenys 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'amagar els canvis produïts. És clar que la millora de les comunicacions —especialment de xarxa viària— hagudes des de 1966 i previsibles a curt

termini, i l'augment en l'índex de motorització, fan que algunes referències de distàncies horaries 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 metropolitanitat, 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 molta residència suburbana produïda al llarg d'aquests anys.

Però, especialment, a més de constatar la complexitat 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 en el 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 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 de què estem parlant.

Ens trobaríem, doncs, en una situació en la qual el «commuting» ha perdut el valor de referència global per a la qualificació dels fenòmens metropolitans d'escala regional. Tammateix, 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 ho ha posat de relleu Lluís Casassas¹⁸, 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. Xarxa de ciutats de la qual la desitjable potenciació no es cap competència al desenvolupament del centre, si no el necessari complement, mentre que a la inversa també és cert que la importància del centre és motor i referència per al desenvolupament de les altres ciutats de la Regió.

Sobre aquesta base argumental, que se suposa d'àmplia acceptació en principi, es pot dir que la 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 la primera corona de ciutats exteriors al que 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 de molta menor escala 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 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, o la conurbació de la Costa Brava central, etc.

És 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 ésser mitjançant la potenciació dels aeroports de Girona i Reus. A més, la previsible construcció del tren d'alta velocitat, amb estacions pautades segons distàncies al voltant de 100 km, augmentarà encara 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 a l'espai regional de Catalunya que més interacciona —o que té més condicions per fer-ho— amb l'àrea metropolitana de Barcelona, es donen les més interessants opcions de futur, i és on el model de Ciutat-Territori no esdevé un desideratum inabastable.

4. Les escales del territori

Destinaré l'última part de l'exposició a tractar un tema que ha estat de permanent actualitat 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...

De l'exposat fins ara no voldria que es deduís que defenso que l'únic planteig 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, perquè això ens portaria a sustentar 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. És per tant equivocat pensar que es podran abordar tots els problemes des d'una sola «tacada»: el Pla Territorial General de Catalunya. Afegiria que tampoc no és creïble un procés jeràrquicament tancat de planejament «en cascada» que a partir de les determinacions d'aquest 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 vingut referint podríem apuntar una distribució com 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 no s'haurien de prendre en àmbits més

petits aquelles que es refereixen a les reserves de sòl sobre recursos territorials escassos, com àrees de regadiu, grans espais d'interès natural, àrees de lleure de muntanya, localització de ports esportius...

2. A *L'àmbit regional metropolitana, 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, si no que hi ha aspectes específics als que 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 les quals la regulació operativa d'aquesta variable hauria 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 metropolitana. 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'anterior afirmació, malgrat la incongruència que aquest Pla el formula una comissió totalment independent de la del Pla Territorial Parcial.

La definició d'un *sistema nodal metropolitana*, que estableixi els nous punts de centralitat territorial que complementin la xarxa de centres urbans històrica, 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 tan polèmics com 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 poc tenen a veure amb un objectiu d'ordre regional metropolitana. Només a partir d'un sistema territorial de complementaritats 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 localitzacions, 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 com per a què hi quedin incloses peces significatives del territori sense que per altra part 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 del 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 quatre milions d'habitants.

També el front costaner, o els encara pendents d'una suficient consideració marges fluvials, 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 en voltant de Barcelona, però que també considerem que correspon a altres àrees de Catalunya, i dintre de la Regió Metropolitana de Barcelona, també entendríem que és l'escala que correspon a les àrees d'influència dels centres exteriors al continu edificat, tot i que són àrees de molta menys superfície i població.

Tanmateix, en tots els casos és força clar que en aquesta escala és a la qual correspon tractar un aspecte tan 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 està inèdita des de l'any 1976.

És també l'escala en la qual cal abordar la problemàtica de *les perifèries degradades*, especialment els fenòmens de trobada de diversos creixements de distintes ciutats.

Per últim 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... han de tenir en les àrees metropolitaniques aquell tractament que requereix la funcionalitat molt més complexa que deriva de la seva localització. Aspectes com la imatge, la integració en l'entorn, o l'ús pedestre són fonamentals en el projecte de l'obra pública metropolitana.

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

Voldria subratllar, tanmateix, que l'adequat tractament del fet metropolità segueix sent un problema no resolt.

Des de 1966, tan 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 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 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 de poques 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 és encara més precària. És clar que les divisions comarcals vigents no es corresponen en cap cas amb àrees metropolitaniques, i tan sols

són delimitacions a sumar per a delimitar una regió, que pel moment 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 és, 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.

Pel damunt de qüestions d'escala, d'especificitat de la temàtica que li és pròpia, 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 afecten a les àrees o regions que mereixen aquest qualificatiu. La qual cosa vol dir entre altres coses que són molts els agents actuant tant públics com privats, i de molt distinta amplitud. Vol dir també que es tracta d'àrees on no hi ha parts neutres, tot el territori és sotmès a un joc intens de dinàmiques i expectatives, dels quals el planejament ha de ser el marc, però difícilment en podrà ser una fidel prefiguració dels resultats.

La progressiva construcció de l'espai metropolità serà 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 més inajornable 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 ciutadans 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 de l'ordre territorial que ens ha de fer possible el desenvolupament de demà.

Notes

- ¹ Resolució del Ministerio de la Vivienda de 24/7/1968.
- ² Acord conjunt de la Comisión Provincial de Urbanismo i la Comisión de Urbanismo y servicios comunes de Barcelona y otros municipios, d'1 d'agost de 1968.
- 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.
- 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 «Cities in Evolution» Patrick Geddes 1915.
- ⁶ Vegis 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 «The urban pattern» Hans Blumenfeld. The Annals of the American Academy of Political and Social Science. Vol. 352. Març 1964.
- ¹⁰ Acquarone «Grande città e aree Metropolitan2 in Italia».

- ¹¹ Antoni Font. Opcit.
- ¹² Donald J. Bogue. Universitat de Michigan. Citat per Blumenfeld. opcit 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». Carabella núm. 270. 1962.
- ¹⁴ «Distribució de la Mobilitat per treball a la Regió Metropolitana de Barcelona». Manuel Esteban 1989. Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.
- ¹⁵ «Macrocefàlia barcelonina o ciutats catalanes?». Joan Busquets. Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme. Setembre 1981.
- ¹⁶ «Cap un nou model de desenvolupament econòmic i social de l'Àrea Metropolitana» de Barcelona. Joan Trullen. Novembre 1990. Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.
- ¹⁷ Plan Director del Àrea Metropolitana de Barcelona. Memòria Vol. 1 1966.
- ¹⁸ «La ciutat metropolitana i la unitat de Catalunya». Lluís Casassas 1990. Institut d'Estudis Catalans.