

després esdevindran clàssics del pensament territorialista català. Així, el 1977, convocà un concurs sobre el tema de la divisió territorial, i concedí dues beques per a investigació sobre les "Bases teòriques i pràctiques per a la Nova Divisió Territorial de Catalunya"; el 1979, juntament amb la Societat Catalana d'Ordenació del Territori, organitzà dos debats sobre el tema, a Barcelona i Manresa, les intervencions en els quals foren editats posteriorment. El mateix any, publicà el llibre *Catalunya: home i territori*, dirigit pel sociòleg Modest Reixach, on, entre d'altres, la geògrafa Dolors Batallé escrivia sobre les divisions territorials.

Dels dos projectes que havien de desenvolupar les "Bases teòriques i pràctiques per a la Nova Divisió Territorial de Catalunya", el dirigit per l'economista Eugeni Giral no es portà a terme, mentre que, el febrer de 1979, l'equip dirigit per Lluís Casassas, format per Joan Alemany, Carles Carreras, Joaquim Clusa i Isabel Rueda, presentava el seu projecte. L'obra resultant era una metodologia de treball innovadora, a la qual li mancava una possible aplicació pràctica. Per aquest motiu, l'octubre de 1979, la Fundació Bofill els concedí una altra beca amb la finalitat d'aprofundir sobre el tema i concretar-ne les propostes. El resultat fou una de les obres que amb el temps ha esdevingut clàssica del pensament territorial i que serveix de base per al treball que aquí es presenta. Es tracta de l'obra de Lluís Casassas i Joaquim Clusa *L'organització territorial de Catalunya*.

L'any 1979, la Fundació Bofill publicà el llibre *Catalunya cap a l'any 2000*, on Manuel de Solà-Morales escriu el capítol "Capital i ciutats a Catalunya: una perspectiva de futur", en el qual parla del model territorial resultant a Catalunya, a partir de la classificació en quatre grups, que fa de les ciutats. D'aquesta manera, hom parla de ciutats madures (Badalona, Sabadell...), recents (Sant Boi de Llobregat, Roses...), aturades (Falset, Tortosa...) i regressives (Solsona, Besalú...). Aquesta

distinció de les ciutats catalanes que fa Solà-Morales serà present posteriorment en altres estudis territorials.

A finals dels setanta, es constituí la Societat Catalana d'Ordenació del Territori (SCOT), filial de l'Institut d'Estudis Catalans, fruit d'aquest ambient favorable als estudis del territori, i de la qual formen part professionals de l'Arquitectura, del Dret, de l'Economia i de la Geografia, sobretot. Per definició, la SCOT ha tractat, al llarg de la seva recent història, la problemàtica del territori. Així, el 1978, a Tarragona, es feren unes sessions titulades "Per una Generalitat descentralitzada. Debat per a una nova divisió territorial de Catalunya", en el decurs del qual, l'economista Joaquim Clusa i l'urbanista Albert Serratosa proposaren els tres graons que hauria de tenir l'administració catalana: el local, el supralocal i un tercer per a l'àrea metropolitana de Barcelona i per l'Alt Pirineu.

Durant el curs 1980-81, la SCOT celebrà a Terrassa sis sessions i un debat de cloenda sota el títol "Per un mapa polític i administratiu". A finals de juny de 1980, es féu a Mallorca el I Congrés de la SCOT, que tenia com a punt de discussió "La coordinació intermunicipal: el planejament urbanístic". En aquest congrés, Carles Carreras presentà una ponència, en la qual proposava una reducció del mapa municipal català a 282 unitats i demanava la divisió de Barcelona en quatre municipis. La SCOT, que continuà sempre insistint en aquests temes territorials, assolí una de les fites més importants el 1989, ja fora de l'àmbit cronològic d'aquest estudi, amb el debat a Girona sobre "Les futures regions a Catalunya".

D'un interès notable foren, també, les jornades que sovint s'organitzaven des de centres comarcals o de grups d'estudiosos. A més de les famoses Assemblees Intercomarcals d'Estudiosos, que encara se celebren anualment en una comarca diferent, on s'han tractat temes referits a la comarca escollida i on no hi han mancat mai els problemes de l'espai, cal citar la tasca que ha dut a terme el Centre d'Estudis Comarcals del Baix Llobregat, el

qual ha demostrat una predisposició especial pels aspectes territorials.

El Centre d'Estudis Comarcals del Baix Llobregat ha organitzat diferents jornades d'estudis sobre el Baix Llobregat. Les primeres tingueren lloc el 1981 a Martorell i foren precedides per una conferència del geògraf Joan Vilà i Valentí, qui destacà els problemes que es presentaven en intentar analitzar la coherència interna de la comarca. Segons Vilà, "apareixen diverses ciutats i viles amb característiques de centre d'atracció i d'irradiació, però cap no arriba a abastar actualment tota l'àrea comarcal; Cornellà resta dins de la primera franja perifèrica de Barcelona; el Prat de Llobregat lluita simplement per mantenir-se dins de l'àrea deltaica; Sant Boi sols destaca en el curs més inferior; Sant Feliu queda en un marge i molt a prop de Barcelona, encara; Martorell, en una millor posició central, pot assajar de jugar un paper de frontissa o xarnera".¹⁵⁶

També foren interessants les IV Jornades, que tingueren lloc a Cornellà de Llobregat el 1984, sota el títol d'"El Baix Llobregat i la nova divisió territorial". Allí, Josep Iglésies continuà amb la seva defensa aferrissada de les comarques de la Ponència -afirmant que les alteracions esdevingudes a la Regió I no invalidaven la resta de la divisió comarcal- i amb el recel del paper de Barcelona. Ribas i Piera mostrà la contradicció que per la comarca del Baix Llobregat suposava el fet de tenir 14 municipis dins de la Corporació Metropolitana (CMB) i 17 fora. L'historiador Jaume Codina, un dels inspiradors de les Jornades i partidari absolut de la comarca del Baix Llobregat -"La Catalunya de les comarques: aquesta és la nostra Catalunya"-¹⁵⁷ proposà que tot el Baix Llobregat formés part de la Corporació

¹⁵⁶ VILÀ i VALENTÍ, J. (1982), "L'originalitat comarcal del Baix Llobregat", a *I Jornades d'estudis sobre el Baix Lobregat, Martorell*, Centre d'Estudis Comarcals del Baix Llobregat.

¹⁵⁷ CODINA, J. (1989) "La divisió comarcal i l'àrea metropolitana de Barcelona", a *IV Jornades sobre el Baix Llobregat, Martorell*, pàg. 50.

Metropolitana, la qual, però, havia de ser reformada. Enric Argullol, jurista, féu èmfasi en la crisi dels municipis, causada pel minifundisme municipal i per la regulació uniformista, i demanà que la futura organització territorial tingués una concepció global de Catalunya.

El debat polític que es produí a la sessió final d'aquestes jornades resultà força interessant, car expressava amb molta claredat quina seria la posició dels partits polítics davant la futura organització territorial de Catalunya. Robert Ramírez, de Convergència i Unió, opinava que s'havia de suprimir la CMB i substituir-la per mancomunitats de municipis per a serveis concrets o per federacions de comarques; així mateix, es mostrava partidari del restabliment de la divisió comarcal de la Generalitat republicana. Pel mateix camí, anava l'opinió de Francesc Permanyer, d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC); Permanyer, a més d'un ferm defensor de les comarques, era absolutament contrari a la CMB, perquè "el fet metropolità existeix, però el que no existeix i això ERC ho té molt clar, és la necessitat d'organitzar aquest fet metropolità".¹⁵⁸

Esteve Tomàs i José Montilla, del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), parlaven d'organitzar Catalunya i no de dividir-la; en proposaven una descentralització a partir de les vegueries, tres de les quals haurien de tenir un component especial: el territori metropolità, l'Alt Pirineu i les Terres de l'Ebre. La CMB no només havia de mantenir-se sinó que també havia d'ampliar-se i canviar-ne el sistema de representativitat.

Finalment, Francesc Baltasar, del Partit Socialista Unificat de Catalunya, coincidia amb les propostes del PSC, tot i que defensava una major representació dels municipis i una organització de baix a dalt i no al revés, com se semblava proposar des d'altres òptiques polítiques.

¹⁵⁸ IV Jornades sobre el Baix Llobregat, Opàg. cit. Veure el debat final.

L'Associació Catalana de Ciència Regional, fundada el 1978, fou una altra de les entitats que es preocupà pels temes territorials. D'aquesta manera, el 1983, muntà unes jornades sota l'epígraf "Organización territorial de empresas e instituciones públicas en España", on es parlà de la problemàtica de les diferents divisions espacials en el territori espanyol.¹⁵⁹ El geògraf Horacio Capel hi expressà la seva preocupació pel fet de l'imminent restabliment a Catalunya d'unes comarques delimitades cinquanta anys enrera, a partir d'unes enquestes sobre mercats que havien deixat de ser funcionals i que si es fessin en l'actualitat proporcionarien uns resultats ben diferents.

Joaquim Nadal i Farreras es queixà de l'actual mapa municipal, que conservava molts trets del cantonalisme medieval. Així mateix, deia que les comarques de la Ponència no eren vàlides i que s'havien de definir agrupacions de municipis i dotar-les de govern. Aquestes agrupacions -ja fossin municipals o comarques- s'haurien d'inscriurien en una nova demarcació territorial, on cinc vegueries o províncies haurien de servir per a la descentralització del govern català. De fet, Nadal recollia les conclusions de l'obra de Casassas i Clusa *L'organització territorial de Catalunya*.

Miquel Roca Junyent parlà de la possibilitat de fer canvis en les delimitacions territorials a les províncies i de crear-ne de noves. Un dels problemes raia, però, en què això provocaria l'existència de més senadors catalans al Parlament espanyol. Pel que feia a les comarques, Roca opinava que decidir si havien de ser les mateixes de la Generalitat republicana o unes de noves era solament un problema polític.

L'Associació Catalana de Sociologia titulà el seu curs acadèmic 1983-84 "Visió de Catalunya: el canvi i la reconstrucció

¹⁵⁹ Les comunicacions es publicaren amb el nom de *La organización territorial de empresas e instituciones públicas en España*. Publicacions i edicions de la Universitat de Barcelona, 1985. Horacio Capel i Joaquim Clusa van ser els editors.

nacional des de la perspectiva sociològica".¹⁶⁰ L'economista Joaquim Clusa hi parlà dels "Criteris sociològics de l'ordenació del territori", tot presentant-hi la base territorial de referència; Clusa explicà, bàsicament, la proposta que ell mateix havia fet amb Lluís Casassas, anteriorment citada. Jordi Borja, a "Notes sobre societat i territori a Catalunya", apuntà alguns fets a tenir en compte a l'hora d'establir una futura organització i divisió territorial; per una banda, remarcà que calia tenir present que les capitals provincials havien polaritzat al seu voltant un espai regional que, a tot estirar, es podia ampliar a una capital regional més: Manresa; també assenyala que hom havia de decidir quin model comarcal s'havia de plantejar: el de les comarques dels anys trenta o el de comarques com agrupament de municipis. Finalment, Borja ressaltà la conveniència d'una organització específica per a Barcelona i la seva àrea metropolitana.

La revista CEUMT (Butlletí del Centre d'Estudis Urbanístics) dedicà, també, especial atenció als temes del territori. A les seves pàgines es publicà la proposta de Clusa i Serratosa, que ja ha estat esmentada anteriorment, i l'article de Joan Alemany i de Jordi Borja "La divisió territorial de Catalunya, avui (1980)", on es proposava una mancomunitat de municipis, el funcionament de la comarca, més com a entitat local que com a organisme de descentralització de la Generalitat, i la conversió de Catalunya en província única o la reestructuració de les províncies vigents en cinc o set. El 1979, la revista CEUMT publicà un número doble (11-12) dedicat al tema de la divisió territorial, on les geògrafes Rosa Ascon, Helena Estalella i Pilar Riera feren un article que analitzava l'estructura territorial de Catalunya, a partir dels fluxos telefònics.

Des de 1982, el Col·legi d'Arquitectes de Lleida i la Universitat d'aquesta ciutat organitzen bianualment la Setmana d'Estudis Urbans. La primera versà sobre els estudis urbans a

¹⁶⁰ Les comunicacions foren publicades per la Diputació de Barcelona el 1987 a la col·lecció Biblioteca Prat de la Riba, núm. 4.

Lleida; la de 1984, sobre "Les ciutats mitjanes a Catalunya, i la de 1986, sobre la "Història i intervencions als centres històrics". Les aportacions més interessants correspongueren a la de 1984, en la qual Anna Cabré i Isabel Pujadas parlaren sobre el potencial demogràfic de les ciutats catalanes, Tomàs Vidal de l'evolució darrera de les ciutats mitjanes, Joaquim Clusa dels factors estructuradors del sistema urbà i Jordi Bernat i Josep M. Carreras del sistema urbà català i de la seva tipologia.

Les institucions financeres també contribuïren al desenvolupament dels estudis territorials, com ja s'havia esdevingut en temps de la Dictadura. Cal destacar, en aquest sentit, els estudis promoguts per Banca Catalana, l'*Atlas socio-econòmic de Catalunya*, dirigit per Tomàs Vidal, i la col·lecció "Catalunya Comarcal" de la Caixa de Catalunya, que s'inicià el 1978 amb l'estudi econòmic d'Osona i que el 1987 havia publicat ja vint assaigs comarcals. Aquestes monografies econòmiques tenen com a àmbit d'estudi les comarques de la Ponència i molts dels seus autors s'han vist obligats a assenyalar els desajustaments entre aquesta divisió comarcal i la realitat econòmica del país.

En el món editorial, cal remarcar el paper prou significatiu que ha jugat la *Gran Geografia Comarcal de Catalunya*, pel que fa a la popularització de les comarques de la Generalitat republicana. Fou publicada per la Fundació Enciclopèdia Catalana, en 19 volums, entre 1981 i 1985; aquesta obra enllaçà amb la tradició dels estudis enciclopèdics de caràcter regional: 16 toms són dedicats a l'assaig monogràfic de les comarques catalanes, dos s'ocupen de l'estudi global del territori català i el darrer és per a la història de la cartografia catalana i per als índexs.¹⁶¹

¹⁶¹ L'obra ha estat objecte de diferents crítiques com les que feren Jaume Font i Joan Tort a "La "Gran Geografia comarcal de Catalunya" (1981-1985). Notes per a un estudi crític" a *Primer Congrés Català de Geografia*. Vol. IIIa comunicacions, pàgs. 379-395. En aquest article, els autors remarquen la heterogeneïtat de criteris a l'hora de definir les comarques -a voltes

El diari Avui atorga cada any i des de 1975, la "Nit de Santa Llúcia, el "Premi Avui d'articles periodístics", que 1981, es donà a Josep Maria Vilaseca i Marcet per l'article "La divisió territorial de Catalunya i l'administració pública autonòmica", on aquest jurista parlava dels municipis-comarca, de la necessitat de restablir les comarques de la Ponència, amb la possibilitat de fer-hi retocs, i la necessitat d'instaurar una divisió regional que superés en nombre les quatre províncies. Anteriorment, juntament amb el també jurista Enric Argullol, Vilaseca ja havia apuntat, a la Revista Jurídica de Catalunya,¹⁶² el nombre de graons necessaris per a l'administració catalana: el primer esglaió era constituït pels municipis, que tindrien més o menys competències, segons ultrapassessin o no la xifra de 5.000 habitants; el segon era el de les comarques, que havien de ser més grans que les de la Generalitat republicana; i el tercer esglaió seria el definit per l'agrupament de comarques en sis o vuit regions.

Les "Jornades sobre l'Estatut de Catalunya", que tingueren lloc el 1980 i que foren organitzades per un conjunt d'entitats privades i públiques relacionades amb el món del Dret, oferiren algunes aportacions interessants al debat sobre la divisió territorial. Entre elles, s'han de citar les del ja esmentat Enric Argullol, que insistia en la necessitat d'analitzar els canvis ocorreguts a Catalunya des de 1932, abans d'intentar reinstaurar la divisió de la Ponència; Argullol afirmava, a més, que, tot i poder no agradar, la realitat era que el fet provincial havia arrelat i havia creat unes estructures sòlides, després de cent cinquanta anys de funcionament. També hi intervingueren els juristes Antonio Carceller i Tomàs Pou. El primer féu especial èmfasi en els aspectes metropolitans, tot

s'empra la divisió del 1936 i a vegades d'altres, segons el criteri dels diferents autors-, la manca d'un suport gràfic i cartogràfic satisfactori i el fet de tractar-se més d'una geografia municipal que no pas comarcal. Actualment s'està reeditant l'obra amb un enfocament diferent que podria pal·liar aquestes crítiques.

¹⁶² ARGULLOL, E. i VILASECA, J.M. (1978), "La Reforma de l'administració local a Catalunya" a Revista Jurídica de Catalunya, núm. 4. Barcelona.

remarcant que la Corporació Metropolitana no havia de desaparèixer, en una nova divisió del territori i que s'havia de continuar en aquesta línia municipalista. Tomàs Pou, en canvi, es mostrava preocupat pel gran nombre de municipis existents a Catalunya i defensava les comarques de la Ponència, en la mesura que poguessin assumir algunes competències municipals.

La preocupació pel territori des de les institucions públiques

La Universitat és, per definició, un dels àmbits més adients per a la reflexió i l'estudi dels aspectes científics. Per aquest motiu, no ha d'estranyar que aquesta institució hagi demostrat, també, una preocupació per la reflexió sobre el territori, sobretot pel que fa als diferents departaments de geografia. La Universitat de Barcelona compta, des de 1966, amb un Departament de Geografia, on s'han format alguns dels autors que han esdevingut peces clau del pensament territorialista. Entre les diverses línies d'estudi, destaca la que fa referència a la teoria regional i a l'organització del territori, de la qual Lluís Casassas i Simó (1922-1992) fou el màxim exponent. El 1969, es creà la Divisió de Geografia del Departament de Ciències Socials de la Universitat Autònoma de Barcelona, on aviat s'endegaren treballs sobre ordenació territorial, moltes vegades immersos en el marc de programes d'àmbit nacional, estatal o internacional. Alguns d'aquests treballs reberen finançament d'organismes com la Direcció General del Medio Ambiente, el Programa MAB de la UNESCO, la Direcció General de Política Territorial de la Generalitat de Catalunya...

D'un conveni entre la Generalitat de Catalunya i la Universitat Autònoma, en nasqué, el 1984, el Centre d'Estudis Demogràfics, que, des d'aleshores s'ha preocupat per l'estructura territorial catalana, bé que centrant-se en temes vinculats directament a l'estudi de la població. El mateix any, es fundà l'Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona (IEMB), fruit d'un acord de la Universitat Autònoma de Barcelona, la Cambra Oficial de

Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona i la desapareguda Corporació Metropolitana de Barcelona. L'IEMB es dedica, bàsicament, a l'estudi del territori i la societat de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Des de fora de Catalunya, la Universitat d'Estiu Menéndez y Pelayo, organitzà, el 1984, un curs sobre la divisió territorial de Catalunya, dirigit per Enric Lluch, fet que testimonia el ressò que el debat territorial assolia, més enllà de Catalunya.

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya representa al govern autonòmic, pel que fa a l'estudi del territori. Des d'aquest departament parteixen les principals iniciatives que afecten la planificació territorial de Catalunya. La mateixa naturalesa del departament explica que hagi estat un dels principals promotors d'aquesta mena d'estudis. A principis dels vuitanta, començaren els treballs que havien de desembocar en el futur Pla Territorial de Catalunya i al mateix temps n'encarregaren d'altres a especialistes externs, amb el mateix objectiu. De tots ells, sobresurten els elaborats per Jordi Bernat i per Carreras i Puigdengolas, sobre el sistema de ciutats catalanes. El mateix departament encarregà un estudi a Joaquim Clusa, el qual, amb la col.laboració de la geògrafa Assumpta Jané, definí per a Catalunya unes àrees de relació, basades en les dades de mobilitat obligada del cens de 1981; aquestes àrees coincidien, en termes generals, amb les municipalies que havien delimitat amb anterioritat el mateix Clusa i Lluís Casassas.

El Departament de Governació de la Generalitat de Catalunya encarregà a l'economista Pere Lleonart un estudi sobre els serveis municipals a Catalunya. Amb dades de 1981, el treball apuntava quines eren les mancances dels municipis i la mobilitat de la població rural. Tot i que l'estudi es limitava als municipis menors de 2.000 habitants, donava una idea força clara de les àrees d'influència de les ciutats catalanes amb notables nivells de serveis i considerable oferta de treball. La preocupació pels problemes de la divisió territorial es

manifestaren, en el cas de la Diputació de Barcelona, en l'encàrrec fet als geògrafs Enric Lluch i Oriol Nel·lo. Les seves dues obres, *La Gènesi de la Divisió Territorial* (1931-1936) i *El Debat de la Divisió Territorial de Catalunya* (1939-1983), són avui una eina indispensable per a qualsevol estudi que es vulgui fer sobre l'anàlisi territorial, tant per la quantitat d'informació que proporcionen com pels materials que aporten.

Finalment, des del Centro de Estudios de Ordenación Territorial y Medio Ambiente (CEOTMA), organisme depenent del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, s'elaborà, el 1982, l'obra col·lectiva *Reconeixement Territorial de Catalunya*, on es fa un acurat estudi de l'evolució de la jerarquia urbana i on Ribas Piera concretà la seva proposta de divisió territorial de Catalunya, que més endavant serà analitzada.

Propostes i suggeriments

En el període analitzat, han sorgit altres propostes, opinions i controvèrsies que mereixen un comentari a part. Algunes ja han estat citades, d'altres, potser per la seva menor incidència, seran tractades aquí per primer cop, i, finalment, d'altres quedaran al tinter, car el debat fou tan extens que a voltes esdevé impossible contemplar totes i cadascuna de les opinions.

De tota la literatura sobre la divisió territorial, destaquen, sobretot, els autors que es manifesten a favor del restabliment de la divisió de la Ponència. Alguns en demanen, pràcticament, la reinstauració absoluta, d'altres hi proposen fer retocs.

Entre els primers es troben autors com l'enginyer Tomàs Aluja, que el 1983 llegí la seva tesi, a la Universitat Politècnica de Catalunya, sobre mètodes de classificació i anàlisi factorial aplicats a l'estudi de la divisió territorial. En aquest treball, Aluja presentà una coincidència gairebé absoluta entre les àrees funcionals i les comarques i escriví que els canvis

ocorreguts a les darreres dècades, llevat del cas de l'àrea metropolitana de Barcelona, més que negar la realitat de les comarques, les reforçava.¹⁶³

El geògraf Carles Carreras se situà també en aquesta línia, en afirmar que "la divisió del 1936, sense ésser legal, ha anat configurant el funcionament real del territori català(...). Els exemples de poblacions no conformes amb la seva adscripció comarcal són molt menys nombrosos que els casos no problemàtics, malgrat que molts els exageren demagògicament".¹⁶⁴ Carreras, en el mateix escrit, proposa l'extinció de les províncies i la seva substitució per ens de descentralització, que poden oscil·lar en nombre de quatre a nou.

El jurista Antoni Dalmau, en qualitat de president de la Diputació de Barcelona, presentà, el juliol de 1986, un informe al Parlament de Catalunya, davant la Ponència que elaborava el text de la proposició de Llei d'Organització Territorial i Govern Local de Catalunya, on es mostrava contrari a les províncies, com hereu de la tradició catalanista, però advertia que en cas de contemplar Catalunya com a província única serien necessaris uns ens intermedis; Dalmau es manifestava partidari de les comarques, però deia témer el caire burocràtic que semblaven tenir, segons la proposta de llei. Josep Lòpez de Lerma, de Convergència Democràtica de Catalunya, parlà d'actualitzar els decrets que permeteren les comarques de la Generalitat republicana.

Xavier Mateu i Isabel Rueda aprofundeixen en el concepte de comarca i opinen que podria servir per mancomunar serveis i no com a organisme polític. Segons aquests dos geògrafs, l'organització territorial de Catalunya hauria de basar-se en

¹⁶³ Aluja posa l'exemple del Montsià, comarca artificial que la Ponència establí per contrarestar l'àmbit d'influència de Tortosa i que, en canvi, a principis dels vuitanta, segons l'autor, apareix com una comarca real.

¹⁶⁴ CARRERAS i VERDAGUER, C. (1986), "Les propostes d'organització territorial de Catalunya. Una anàlisi geogràfica", *Quaderns d'alliberament*, Barcelona, n° 12.

quatre nivells: el municipi, la comarca, la província i el govern de la Generalitat. El segon i el tercer nivell s'haurien de buidar de contingut polític i esdevenir eines al servei dels ajuntaments. A l'hora de proposar una divisió territorial defensen les comarques de la Generalitat republicana, bé que amb alguns retocs.

D'una concepció molt diferent, si bé més reculada en el temps (1977), era la proposta d'Antoni Pujades, Manuel Somoza i Alfons Vidiella, vinculats al Moviment Comunista de Catalunya. Segons aquests tres autors, les comarques havien de tenir un contingut polític (serien els òrgans de decisió popular) i no l'enfoc administrativista de les comarques de la Ponència. Per altra banda, es mostraven totalment oposats a les províncies i les regions.

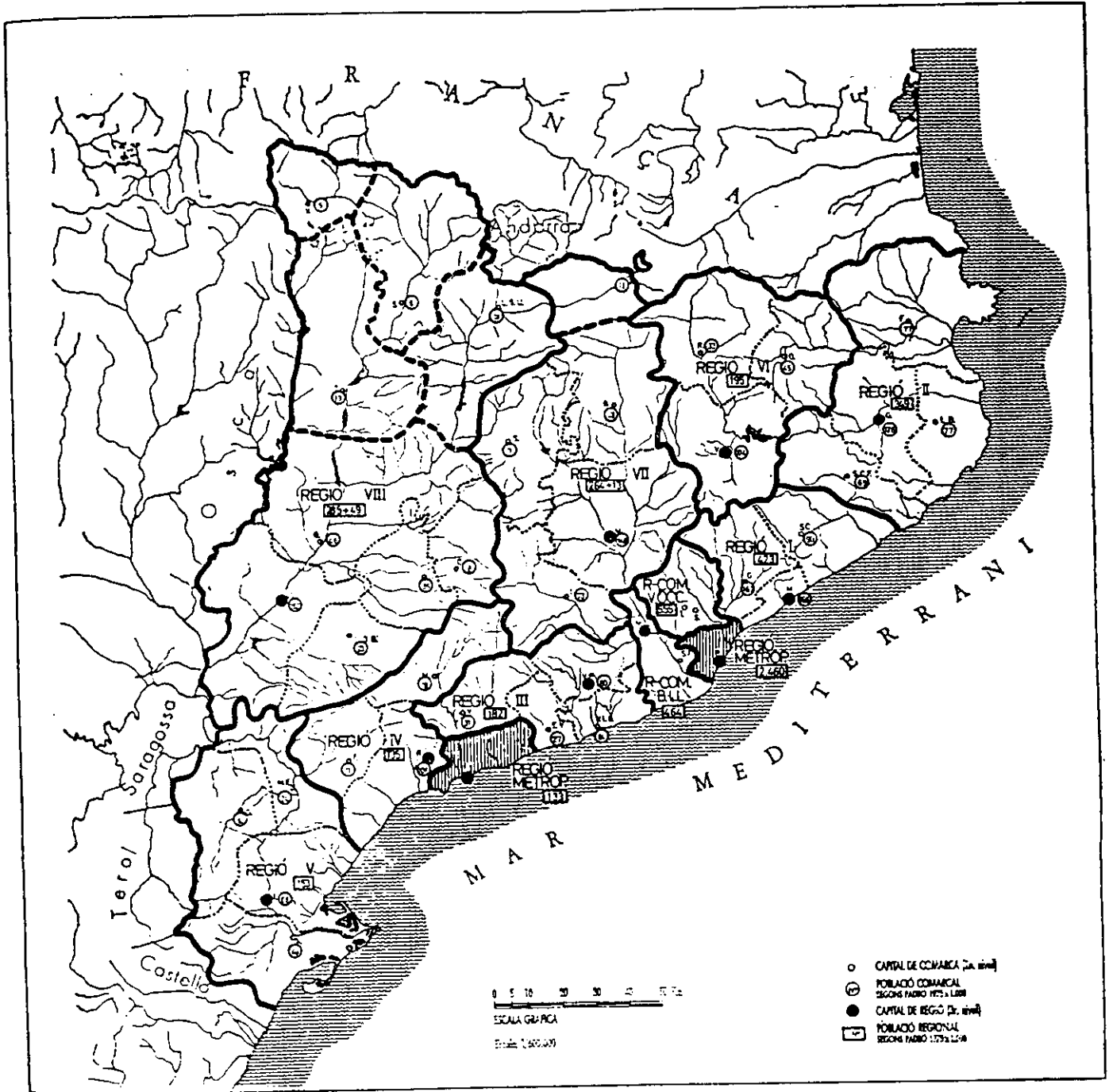
Seguint la seva trajectòria socialista-autogestionària, l'economista i geògraf Antoni F. Tulla continua insistint que les comarques com les dels anys trenta eren la manera ideal d'estructurar el territori català,¹⁶⁵ completades, això sí, amb les àrees metropolitanes i les mancomunitats de les comarques situades a les zones de característiques especials (Alt Pirineu i Terres de l'Ebre). Tulla considera artificioses les viles-rodalia o les ciutats-comarca i prefereix la desaparició dels nivells intermedis.

Finalment, Marc Aureli Vila assenyalava, a "Les comarques de Catalunya. Notes geohistòriques", la tradició comarcal de Catalunya i la necessitat de tenir present la divisió que havia fet la Ponència, cara a una futura organització territorial de Catalunya.¹⁶⁶

¹⁶⁵ TULLA, A.F. (1986), "La consolidació de la divisió territorial a Catalunya des de 1975 a 1986. Per decantament a l'absurd", *Quaderns d'alliberament*, Barcelona, n° 12.

¹⁶⁶ VILA, M.A. (1983), *Les comarques de Catalunya. Notes geohistòriques*. Barcelona, Generalitat de Catalunya.

MAPA 2.20



PROPOSTA DE NOVA DIVISIÓ TERRITORIAL. Manuel RIBAS I PIERA, *Una proposta de divisió territorial de Catalunya: fonaments, bases i traçat* (1983).

Pel que fa a les propostes que van més enllà de la divisió en comarques, cal citar en primer lloc la que el 1980 féu l'enginyer Josep Castelltort,¹⁶⁷ el qual titllà la comarcalització de la Generalitat republicana de bunyol per provocar una autèntica divisió a Catalunya, més que no pas l'organització de Catalunya. Castelltort pretenia una divisió de Catalunya a base de nou terrers, en cadascun dels quals hi hauria una vertebració, des de la base, en municipis, passant per les comarques i les rodalies, segons la iniciativa dels ciutadans. Tot i això, els nou terrers proposats corresponien amb força exactitud a les vegueries de la Ponència.

Una proposta que, per la seva acurada presentació i per la profunditat amb què fou elaborada, mereix una especial menció és la de Manuel Ribas Piera. Aquest arquitecte estudiós del territori parteix dels municipis com a primer nivell, exceptuant-ne els que pertanyen a regions-comarca o a regions-metròpoli. El segon nivell sorgeix de l'acceptació de l'àmbit comarcal com a unitat bàsica. Les distorsions produïdes pels fenòmens metropolitans s'incorporen com a regions-comarca o regions-metròpoli. Aquest segon nivell el constituïrien un total de 37 unitats. El tercer nivell vindria donat per vuit unitats, a més de l'àrea de Barcelona i la de Tarragona-Reus.

Aquesta proposta de Ribas Piera feia anys que s'havia anat configurant i havia pres consistència arran del treball encarregat pel CEOTMA i que ja s'ha esmentat anteriorment. El 1983, en el cicle de conferències que tenia com a títol "La comarca com a ens territorial", convocat per l'Escola d'Administració Pública de Catalunya, Ribas Piera arrodonia la seva proposta i la perfeccionava (vegi's el mapa 2.20).

¹⁶⁷ CASTELLTORT, J. (1981), "Una visió vertebradora inèdita", a *Vida*, 1980, Igualada.

Probablement, una de les aportacions més novedoses que es realitzà en el període analitzat fou la de Lluís Casassas i Joaquim Clusa *L'organització territorial de Catalunya*, que ja s'ha citat moltes vegades. Com s'ha demostrat a bastament, la figura de Lluís Casassas en el món del pensament territorial és una de les peces clau, sobretot pel que fa a l'estudi de Barcelona i el seu paper dins el context català, i pel que fa a les municipalies que delimità conjuntament amb Joaquim Clusa, municipalies que esdevindran fita obligada de qualsevol estudi posterior del territori.

2.6.3 LES LLEIS D'ORGANITZACIÓ TERRITORIAL DE CATALUNYA

El procés que havia de donar lloc a una legislació sobre l'organització territorial de Catalunya culminà, l'abril de 1987, amb l'aprovació de les quatre lleis que regulen l'organització territorial i el Règim Local de Catalunya, conegudes com a Lleis d'organització territorial (LOT). El procés de gestació d'aquestes lleis fou lent, carregat de tensions en alguns aspectes i testimoni de considerables canvis d'orientacions per part dels representants polítics.

El 1980, acabats d'escollir democràticament els primers diputats del Parlament de Catalunya després de la dictadura franquista, es començaren a fer les primeres peticions per a iniciar l'elaboració de propostes sobre l'organització territorial de Catalunya. El novembre d'aquest any, es constituí la Comissió Permanent Legislativa de Política Territorial, on es debateren, entre d'altres temes, les directrius i l'esquema del futur Pla Territorial de Catalunya. Finalment, el 1983 s'aprovà el projecte de Llei de política territorial. Dos anys després, des de l'oposició, s'acusà el govern de la Generalitat del retard en l'elaboració del Pla Territorial i de no haver emprès cap acció des de l'aprovació del projecte de Llei de política territorial.

No fou fins el 1987, que es presentà el projecte de les LOT al Parlament de Catalunya. Els grups d'esquerra foren els qui hi mostraren més reticències i hi presentaren més esmenes. A trets generals, hom retragué al govern català les greus mancances de què patien les lleis, després de tants anys d'espera, el fet de no haver consultat tècnics en qüestions territorials, ni haver-los encarregat un estudi sobre el tema, la intenció de pretendre reinstaurar unes comarques que no es corresponien amb la realitat territorial del moment, no escometre una necessària reforma del mapa municipal de Catalunya i la supressió de l'Entitat Municipal Metropolitana.

Les LOT constitueixen un conjunt de quatre lleis. La primera, fa referència a les diputacions provincials i en regula el funcionament fins que aquestes no estiguin integrades en la Generalitat, quan Catalunya esdevingui una única província. S'atribueixen competències a les comarques i a la Generalitat, i en resten a les diputacions, reduint-les al mínim exigít per la Constitució Espanyola.

La segona llei, una de les més esperades i debatudes, legisla l'organització comarcal de Catalunya. S'institucionalitza la comarca amb autonomia i personalitat jurídica pròpia, que esdevé un ens local. La seva finalitat és la de potenciar la capacitat de gestió dels municipis, raó per la qual, a aquests, se'ls faculta per transferir voluntàriament a les comarques determinades competències o la seva gestió. De forma excepcional, els traspassos poden tenir caràcter obligatori. Aquesta segona llei regula també l'organització interna del govern de la comarca, destacant-hi les figures del Ple, el president i el gerent. La llei restablí les comarques de la Generalitat republicana, però sotmeté aquest mapa comarcal a consulta municipal, per tal d'introduir-hi modificacions. Per això, i entre d'altres raons, es crearen la Comissió de Delimitació Territorial i la Comissió Jurídica Assessora, com a òrgans de consulta i de propostes.

La tercera de les lleis fa referència a Barcelona i a les comarques compreses dins la seva zona d'influència directa. Amb aquesta llei se suprimia l'Entitat Municipal Metropolitana, ens creat el 1974, adduint que, d'aleshores ençà, la realitat d'aquesta àrea havia sofert canvis substancials. Es retornaren als municipis algunes de les competències que havien cedit a aquest organisme. Pel que fa a l'àrea de Barcelona, es crearen tres àmbits nous: el primer, format per les comarques del Barcelonès, Maresme, Baix Llobregat, Vallès Occidental i Vallès Oriental; el segon, que correspon al marc d'actuació de l'Entitat Metropolitana del Transport, integrat per 18 municipis; i el tercer, que abasta 32 municipis i correspon a l'àrea d'actuació dels Serveis Hidràulics i del Tractament de Residus.

La quarta llei, que fa referència als municipis i al Règim Local de Catalunya, reproduïx força la normativa essencial de la Llei de Bases de Règim Local de l'Estat. El preàmbul de la llei insisteix que "el nombre de municipis de Catalunya és excessiu i comporta una fragmentació, que és una de les causes de la crisi municipal, crisi que es manifesta essencial en la falta de recursos i de capacitat per prestar amb eficàcia els serveis corresponents".

El 19 de maig de 1987, s'aprovà el decret pel qual es convocava la consulta municipal sobre l'adscripció comarcal, tal com es preveia a les LOT. Aquest decret, publicat al DOGC el 15 de juliol següent, obrí un termini de dos mesos per tal que els ajuntaments s'hi pronunciessin. El fet que els dos mesos en què s'havien de discutir aquestes qüestions coincidissin amb el període estival, fou interpretat per diversos partits i persones com un intent d'evitar polèmiques, discussions i un debat ampli.

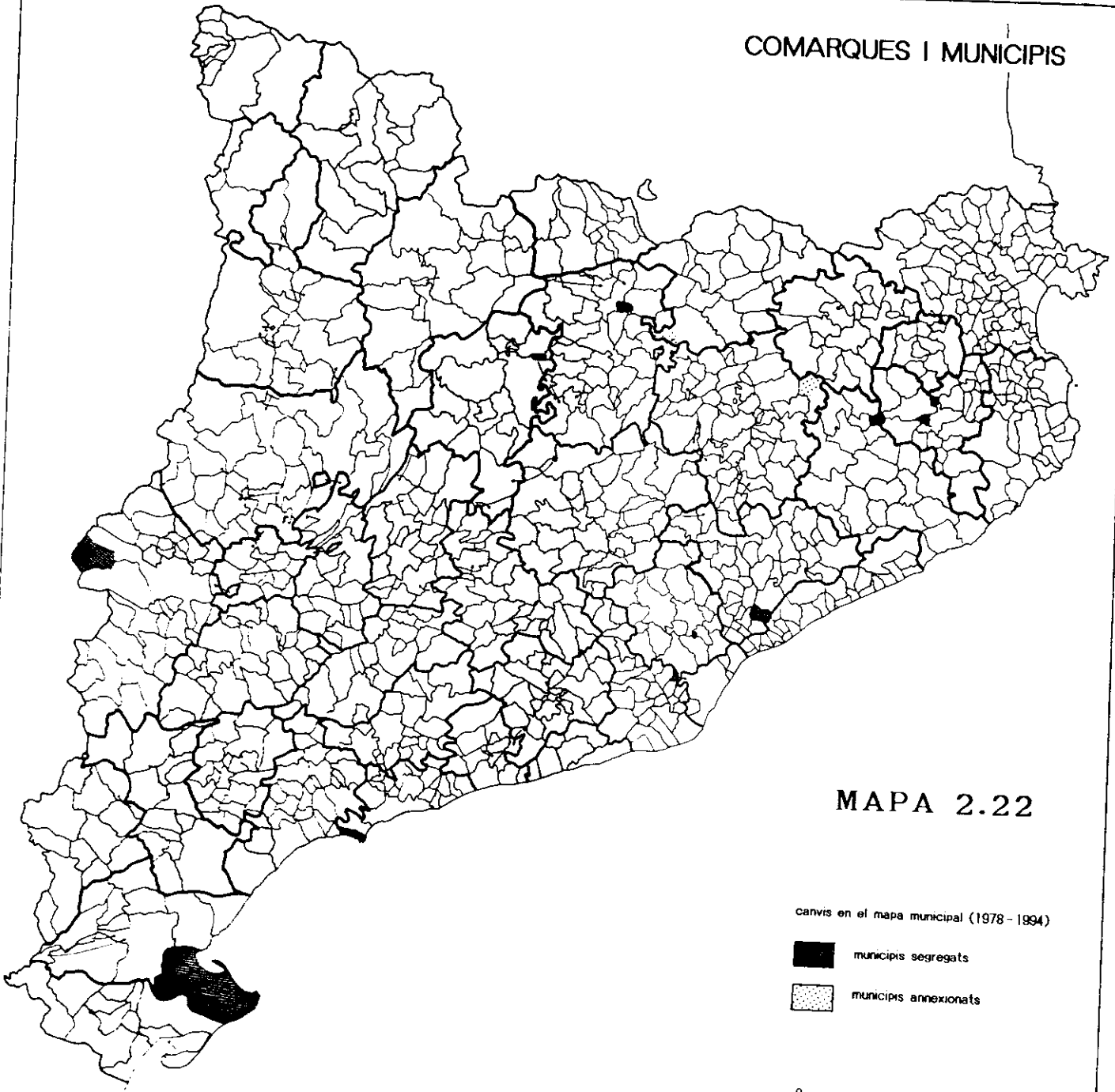
La resposta dels municipis a aquesta consulta podria considerar-se un èxit, fent-ne una lectura superficial de les dades. Així, dels 940 municipis de Catalunya, 847 donaren resposta a la consulta, la qual cosa suposa un 90% del total. A més, 833 respongueren que estaven d'acord amb l'adscripció comarcal que

se'ls atribuïa; a aquests, se sumaren els 93 que no contestaren, ja que, segons el decret llei, aquest silenci administratiu significava que estaven d'acord amb la seva adscripció comarcal. Tot plegat, semblava representar un nivell d'acceptació molt ampli de la reinstauració de la divisió comarcal de la Generalitat republicana.

En canvi, si hom considera el nombre d'habitants representats pels municipis que no acceptaren la divisió comarcal o que la qüestionaren, la xifra arribava als 3.333.000, això és més de la meitat de la població catalana. Entre les ciutats i pobles que respongueren negativament a la consulta, es poden esmentar Badalona, l'Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Girona, Banyoles, el Vendrell, Terrassa, Cardona, Palafrugell, Calonge, Abrera, Gavà, Esparreguera, Sitges, Santa Coloma de Queralt, Ponts, Prats de Lluçanès, el Pont de Suert, Flix, Sant Quirze de Besora, Mollerussa, Blanes, Caldes de Montbui, Barberà del Vallès i Sant Celoni. A més, es produí un malentès amb la data de finalització del termini, cosa que provocà que la resposta de molts municipis importants arribés fora de temps, per la qual cosa no es comptabilitzà. Aquest malentès afectà municipis prou representatius, com Barcelona, Sant Sadurní d'Anoia, Vilafranca del Penedès, Manresa, Castelldefels, Santa Coloma de Gramenet, Sant Adrià de Besòs, Arenys de Mar, Pineda de Mar, Premià de Mar, Sant Carles de la Ràpita, Roda de Ter, Mollet del Vallès, Montmeló i Parets del Vallès, entre d'altres. Val a dir, que bona part d'aquests municipis rebutjaven l'adscripció comarcal que se'ls ofería.



D'entre totes les al·legacions i objeccions presentades, només tres demarcacions assoliren ser reconegudes com a noves comarques, el març de 1988: el Pla de l'Estany, l'Alta Ribagorça i el Pla d'Urgell. Totes les altres reivindicacions no foren ateses i algunes ni tan sols foren discutides a la Comissió de Delimitació Territorial.

COMARQUES I MUNICIPIS

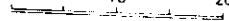


MAPA 2.22

canvis en el mapa municipal (1978-1994)

-  municipis segregats
-  municipis annexionats

0 10 20 km





3 L'ANÀLISI TERRITORIAL

3.1 EL FENOMEN URBÀ

3.1.1 ASPECTES TEÒRICS

L'estructura territorial d'una regió és determinada, en gran mesura, pel seu sistema urbà. El fet que una regió disposi d'una xarxa de ciutats és un element positiu per a la seva població: les ciutats acostumen a ser, tant en l'actualitat com en èpoques passades, els llocs que forneixen de béns i serveis especialitzats i els centres difusors d'innovacions per al conjunt de la població de la regió. L'organització i la planificació territorial ha de tenir present, doncs, quin és el sistema urbà, la xarxa de ciutats, que estructura el territori, ja que les ciutats són els pilars fonamentals de qualsevol regió.

Tot i que tothom sap què és una ciutat, què és un nucli urbà, el conflicte sorgeix en formular-ne una definició concreta: qualsevol dels possibles criteris emprats per elaborar aquesta definició (funcionals, econòmics, sociològics, estadístics) és

discutible i cap d'ells per si sol no soluciona tots els aspectes que fan que un nucli de població concret sigui un nucli urbà, una ciutat. La mateixa definició del *Diccionari de la llengua catalana* de l'Enciclopèdia Catalana, mostra una certa inconcreció: "Lloc d'assentament humà i de construcció estable, les dimensions del qual són en funció de nombroses i diferents consideracions (nombre d'habitants, condicionaments històrics, morfologia i mena de vida dels habitants)."

En la majoria d'estudis que tracten del fenomen urbà, la variable població ocupa sempre un lloc principal, ja que, sovint, és l'única variable que permet fer comparacions entre diferents regions o que facilita l'anàlisi de l'evolució històrica del fenomen urbà d'una mateixa regió. Evidentment, l'ús exclusiu de la població per definir què és ciutat pot ser blasmat per simplista i insuficient, però no hi ha cap altra variable tan senzilla com aquesta, en què es pugui identificar l'existència -o no- d'allò que hom considera ciutat. Per tant, en aquest capítol s'utilitzarà el nombre de població per definir què és ciutat a Catalunya.

Una de les maneres habituals de delimitar quins nuclis de població es consideren ciutats, és fixar un llindar quantitatiu mínim de població i quan un nucli el depassa és considerat urbà. En aquest capítol, s'ha considerat que un nucli és urbà segons les dades del quadre 3.1. El llindar de població que destria el que és ciutat del que no n'és, és, necessàriament, diferent al llarg del període estudiat, per dues raons. La primera és que si es fixava un únic llindar per als 275 anys considerats, per exemple 5.000 habitants, això significava que el 1717 cada nucli urbà representava l'1,23% del conjunt de la població de Catalunya, mentre que el 1991 només representava el 0,08%, és a dir quinze vegades menys, ja que el total de la població catalana varia en aquest llarg interval de quatre-cents mil efectius a més de sis milions. Aquest fet significaria que fos molt més difícil considerar un nucli de població com a ciutat el 1717 que el 1991. En canvi, prenent un llindar mínim variable

amb el temps, aquest entrebanc resta resolt. La segona raó és, que amb una població de poc més de 400.000 persones el 1717 o d'un xic més de 860.000 el 1787, és lògic creure que la grandària demogràfica d'un nucli per tenir els trets de ciutat (treballadors no agrícoles, centres de serveis especialitzats) havia de ser molt menor aleshores que el 1991.

Quadre 3.1

Llindar demogràfic que s'ha de superar per considerar un nucli de població com a ciutat

	a	%	b	%	c	%	d	%
1717	1.000	0,24	750	0,18	1.000	0,24	750	0,18
1787	1.250	0,14	925	0,10	1.750	0,19	1.300	0,14
1860	2.000	0,12	1.500	0,09	3.000	0,18	2.250	0,14
1887	2.000	0,11	1.500	0,08	4.000	0,22	3.000	0,16
1900	2.500	0,13	1.875	0,10	5.000	0,25	3.750	0,19
1930	3.000	0,11	2.250	0,08	6.000	0,22	4.500	0,16
1950	3.000	0,09	2.250	0,07	6.000	0,19	4.500	0,14
1975	4.000	0,07	3.000	0,05	8.000	0,14	6.000	0,11
1991	4.000	0,07	3.000	0,05	8.000	0,14	6.000	0,11

a: nuclis de les comarques de Catalunya no litorals

b: nuclis de les comarques de Catalunya no litorals que en l'enquesta de la Ponència de la Divisió Territorial de 1931 sortien com a mercats

c: nuclis de les comarques litorals de Catalunya

d: nuclis de les comarques litorals de Catalunya que en l'enquesta de la Ponència de la Divisió Territorial de 1931 sortien com mercats

%: percentatge que representa cada nucli urbà sobre el total de població de Catalunya en l'any indicat

Tal com també es pot veure en el quadre 3.1, s'ha considerat que al llarg del segle XVIII és quan es produeix la diferenciació territorial entre la Catalunya litoral (les comarques actuals que tenen costa, a més del Vallès Occidental i el Vallès Oriental) i la Catalunya interior. Generalitzant molt, la Catalunya litoral és força més dinàmica que la Catalunya interior en els aspectes econòmics i demogràfics; per aquesta

raó, mentre que pel 1717 s'ha considerat un llindar mínim igual per a tot Catalunya, a partir de 1787 el llindar a superar és més elevat al litoral que a l'interior. Així mateix, també s'ha considerat que els nuclis que eren centres de mercat acomplien amb una funció típicament urbana; com que no es té una informació exhaustiva de quins eren els mercats des del 1717 fins a l'actualitat, s'ha entès que els nuclis que eren centre de mercat segons els resultats de l'enquesta elaborada per la Ponència de la Divisió Territorial del 1931, si la seva població era inferior en menys d'un 25% de la que correspondria en l'any considerat, s'entén que el nucli és urbà.

Cal tenir present, però, que els criteris utilitzats per definir què és i què no és urbà constitueixen una opció presa pels autors i les autores del present estudi i que, per tant, qualsevol altra persona en podria haver emprat uns altres i obtenir-ne uns resultats que podrien il·lustrar una evolució diferent del fenomen urbà. Finalment, cal dir que els límits municipals utilitzats són els que eren oficials l'agost de 1992, la qual cosa significa que les dades de població emprades ja duen incorporades totes les agregacions i segregacions municipals des de 1717. Sens dubte, aquesta agregació fa perdre certa informació (com pot ser, per exemple, les xifres de població dels municipis del pla de Barcelona), però permet una homogeneïtzació territorial de les dades per a tot el període estudiat.

El fenomen urbà a Catalunya, des de 1718 fins a l'actualitat, tenint present que la variable fonamental emprada és la demogràfica, mostra un doble procés: el creixement de la població que resideix en els nuclis urbans i l'augment del nombre d'aquests nuclis. Cal tenir present, a més, que als nuclis urbans es dona també un procés de concentració de funcions específiques (administratives, comercials, culturals, les relacionades amb les professions dites lliberals), que atrauen població exterior a residir-hi (les migracions són

fonamentals per al creixement dels nuclis urbans) o a fer ús d'aquestes funcions específiques, ofertes per la ciutat.

3.1.2 L'EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ A CATALUNYA, 1718-1991

Si en l'apartat anterior s'han discutit breument els aspectes teòrics del fenomen urbà i s'ha arribat a la conclusió que la població és la variable més simple i més útil per tractar aquesta temàtica, en aquest segon apartat hom s'ocuparà d'una manera, també succinta, de l'evolució de la població a Catalunya, ja que la bibliografia sobre aquest tema, àmplia i especialitzada, n'estalvia una anàlisi profunda.

Es pot considerar que les grans etapes de l'evolució de la població a Catalunya, així com les seves característiques principals són les següents:

Abans del segle XVIII: el règim demogràfic antic

En el quadre 3.2 es pot veure com entre 1300 i 1718, el període que hom anomena del règim demogràfic antic, ve marcat per un sostre d'aproximadament 500.000 persones, de tal manera que quan el nombre de la població s'hi atansa, d'una forma ràpida hi ha una certa disminució. Aquest sostre es va assolir el 1300, quan la fase expansiva del món feudal; després d'aquesta data, hi ha una molt important davallada demogràfica fins a recomptar, el 1497, menys de 225.000 persones. Amb el segle XVI, comença un nou cicle expansiu, que arriba fins al primer quart del XVII, en què la xifra de població s'aproxima de nou al sostre demogràfic esmentat, i es torna a esdevenir la consegüent davallada de la població.

1717-1787

Si bé el nombre de població de 1717 és sotmès a discussió (400.000 i 500.000 habitants en són el mínim i el màxim), la xifra adoptada en aquest treball és la de Josep Iglésies, a l'entorn dels 400.000 habitants, ja que aplega dades d'habitants de tots els municipis de Catalunya, cosa que permet fer la comparació des d'aquesta data fins a l'actualitat, en totes aquestes unitats territorials.

Quadre 3.2

Evolució de la població de Catalunya

	total	urbana	rural
1300	500.000		
1347	476.820		
1359-60	381.456		
1365-66	340.184		
1378-81	293.352		
1497	224.356		
1515	239.868		
1553	269.308		
1626	475.000		
1655	357.000		
1717	409.875	159.149	260.518
1787	899.531	461.847	437.684
1860	1.660.580	751.684	908.896
1887	1.841.133	967.895	873.328
1900	1.965.638	1.073.244	892.394
1930	2.783.475	1.832.974	950.501
1950	3.239.914	2.351.570	888.344
1975	5.667.657	4.774.961	892.696
1991	6.058.290	5.121.798	936.492

Font: 1300-1655, J. Nadal, 1992; 1717, J. Iglésies, 1974; 1787, J. Iglésies, 1969-1970; 1860-1991, banc de dades del Centre d'Estudis Demogràfics a partir dels censos i dels padrons. La població urbana i rural s'ha calculat a partir dels criteris assenyalats en l'apartat 3.1.1.

Hi ha un clar consens sobre el que va significar el segle XVIII per a Catalunya: a més de l'inici d'un procés homogeneïtzador per part del regne d'Espanya, fou una etapa de progrés econòmic en què s'abandona la producció per a l'autoconsum i per als mercats exclusivament locals, per anar cap a una producció per vendre a mercats sovint llunyans, amb la consegüent especialització regional i sectorial, tant en l'agricultura com en la transformació dels productes agraris en productes elaborats de qualitat (sobretot, vins i aiguardents) i en l'elaboració de manufactures (sobretot, tèxtils). Tot això suposa la ruptura amb el règim demogràfic antic i l'entrada en un de nou, on comencen a desaparèixer les mortalitats catastròfiques, on comença a haver un important augment de la taxa de nupcialitat, cosa que fa pujar la de natalitat, on hi ha uns corrents immigratoris importants des de les regions limítrofes amb Catalunya.

El ritme de creixement de la població de Catalunya al llarg dels setanta anys que van entre 1717 i 1787 no es tornarà a donar fins el període 1900-1930.

1787-1860

En aquest període no hi ha dades de població tan fiables com les utilitzades en l'anterior. En primer lloc, la guerra del Francès i després tot l'afiançament i construcció de l'estat liberal a Espanya a partir de la mort de Ferran VII, amb la primera carlinada, els diversos i sovintejats aixecaments militars, fan que la preocupació per censar la població espanyola no ocupi un lloc gens rellevant. En qualsevol cas, es pot veure que en aquests setanta-tres anys que van de 1787 a 1860 el ritme de creixement de la població de Catalunya és lleugerament inferior al període anterior (no es poden oblidar les turbulències polítiques esmentades), i que és en aquest període que els comportaments demogràfics comencen a ser els propis de la transició demogràfica: la mortalitat continua sent alta, però ja

apareixen uns primers símptomes de disminució, així com comença a aparèixer un cert control de la natalitat.

1860-1900

Aquesta etapa és d'un creixement demogràfic lent si es compara amb l'anterior o la posterior. Malgrat que hi ha una expansió agrària (conseqüència de les desamortitzacions, de la millora de la productivitat per la introducció de noves eines i per l'especialització), hi ha també, al final del període, la crisi de la fil·loxera, que influeix, en gran mesura, en l'evolució de la població rural de les comarques vitivinícoles. L'expansió agrària fa possible un augment de la població, però també allibera mà d'obra: entre 1860 i 1900, la migració interna de Catalunya del camp a la ciutat comença a ser molt important. Així doncs, la concentració de població a les ciutats va acompanyada per una concentració de la indústria.

Les característiques demogràfiques d'aquest període s'expliquen per l'entrada en el procés de la transició demogràfica: control i davallada de la fecunditat, minva de la taxa de mortalitat, tot i continuar sent alta, i una important migració del camp vers la ciutat, així com també una important emigració de catalans cap a Amèrica. És a dir, en la segona meitat del segle XIX, Catalunya posseeix els trets demogràfics bàsics d'una societat industrialitzada i moderna. En el quadre 3.1 de l'annex i dins del període analitzat, s'hi indica la població de 1887, per tal de veure com la crisi de la fil·loxera afectà l'evolució de la població de determinades contrades: la Conca de Barberà i el Priorat enregistren en el cens de 1887 el seu màxim demogràfic.

1900-1930

En aquest període, un pot distingir dues etapes, atès el diferent ritme de creixement de la població: entre 1900 i 1915, l'augment demogràfic és feble, mentre que de 1915 a 1930 és molt elevat. Això no obstant, els trets demogràfics fonamentals d'aquests trenta anys són comuns a les dues: una important reducció la mortalitat i per la difusió arreu de Catalunya del descens de la fecunditat. El que diferencia les dues etapes és la immigració: el saldo migratori entre 1900 i 1915 és de poc més de 55.000 persones, mentre que entre 1915 i 1930 és de 525.000 persones. Aquest saldo migratori correspon a una etapa de creixement econòmic, relacionat amb els efectes positius de la Primera Guerra Mundial per a la indústria catalana (diversificació de la producció, adopció d'innovacions com l'electricitat o del funcionament financer), així com la política d'obres públiques, tant de la Mancomunitat com de la dictadura de Primo de Rivera, que van ser focus d'atracció de migrants.

1930-1950

En aquest període s'han de destacar, sobretot, les repercussions demogràfiques de la Guerra Civil: una reducció intensa de la natalitat fins a principis dels cinquanta, una disminució de la nupcialitat, les defuncions per la guerra, l'emigració dels exiliats. Tot plegat, acompanyat d'una política econòmica gens favorable per al creixement de la població -caiguda dels salaris reals, col.lapse del comerç exterior, intervenció generalitzada dels mercats interiors-, va fer d'aquest període una època turbulenta, en que es trencà amb el procés demogràfic propi de les societats occidentals.

1950-1975

En aquests vint-i-cinc anys es produeix una autèntica explosió demogràfica: el saldo migratori és, si fa no fa, d'1.400.000 persones, i el creixement natural de més d'un milió. Aquest augment de 2.400.000 habitants suposa un ritme de creixement elevadíssim, ja que, en el cas d'esdevenir una constant, la població es doblaria cada trenta anys. L'increment de la natalitat i l'allargament de l'esperança de vida (que passa dels 62 anys per als homes el 1950 als 71 el 1975, i per a les dones dels 67 als 75 anys) és la causa del creixement natural. Cal tenir present que, amb la integració d'Espanya en l'òrbita dels estats guanyadors de la Segona Guerra Mundial (el Plan de Estabilización del 1959 n'és l'exemple clar), es produeix una millora de la situació econòmica al conjunt de l'Estat espanyol i la reactivació industrial de Catalunya, atraient una mà d'obra que no tenia feina en les seves terres d'origen.

La localització de la població en l'espai en aquest període no és homogènia i, generalitzant molt, hom pot dir que es consolida la concentració demogràfica al litoral i a redòs de la ciutat de Barcelona, sent aquesta àrea la Catalunya que creix, mentre que la resta del país perd població.

1975-1991

A partir de 1975 comença la darrera etapa de l'evolució de la població a Catalunya, que està marcada per la reducció brusca del creixement demogràfic: hi ha una forta disminució de la fecunditat i de la natalitat (el nombre de naixements entre 1975 i 1991 disminueix en un 50%), i un petit augment de la mortalitat, produït per l'envelliment de la població, malgrat que l'esperança de vida continua pujant (actualment és de 73 anys per als homes i de 80 per a les dones); així mateix, el saldo migratori d'aquest període és negatiu per primer cop al segle XX (-25.000 en el conjunt dels quinze anys, concentrat

principalment en el quinquenni 1981-1986, en què el saldo és de -95.000 persones).

Tot això s'esdevé amb la fi de la dictadura de Franco i la democratització del país, amb una crisi econòmica que destrueix una part considerable del teixit industrial català, cosa que fa aparèixer l'atur a gran escala: a Catalunya, es passa d'una taxa d'atur del 2% el 1975 a una del 21% el 1986, i davalla a finals de 1993 al 14%, cosa que representa, en xifres absolutes, passar de 60.000 a 488.000 aturats, i davallar en el novembre de 1993 a 350.000. Cal tenir present, doncs, que malgrat la bonança econòmica dels darrers anys, a Catalunya, l'atur afectava molta gent.

Així mateix, la sortida de la crisi dels anys setanta va provocar una flexibilització del mercat laboral i l'aparició del món del treball submergit, amb una precarietat en els ingressos de molta gent, fets que han tingut com a resultat una certa cautela a l'hora de formar parella i tenir fills per part de molta gent jove-adulta. Finalment, cal destacar que en aquests darrers quinze anys apareixen unes noves tendències de poblament, que trenquen amb aquella situació dicotòmica del territori català, en el qual o bé la població creixia molt o bé decreixia molt, i apareix una certa homogeneïtzació territorial del creixement demogràfic.

3.1.3 LA URBANITZACIÓ A CATALUNYA

En aquest apartat es mirarà de relacionar l'evolució demogràfica amb la construcció de la Catalunya urbana, d'acord amb la idea que a cada sistema de producció li correspon un sistema de distribució de la població.

A Catalunya, l'evolució de l'economia es pot esquematitzar de la següent manera: entre 1717 i 1860, hi va haver llarg procés de

transició entre el sistema pre-industrial i la industrialització; entre 1860 i 1930, Catalunya es troba en un procés clàssic d'industrialització, en el qual l'estructura urbana de les àrees agrícoles inicia el procés de descomposició, que en la seva darrera fase pot coincidir amb el que es coneix com taylorisme; entre 1950 i 1975, es dóna un període de producció en massa, sota el sistema clar del fordisme; i, a partir de 1975, amb la crisi del fordisme, s'entra en una etapa que encara no té nom establert, però que, entre les diverses propostes existents, la més acceptada és la de post-fordisme.

Com es pot veure en el quadre 3.3, l'evolució del nombre de nuclis urbans (identificant municipi amb nucli urbà, amb tot els errors que això suposa) ha variat al llarg del període estudiat.

Quadre 3.3

El poblament urbà a Catalunya, 1717-1991

	nuclis urbans	població per nucli	població per nucli sense incloure Barcelona
1717	70	2274	1797
1787	114	4051	3026
1860	101	7442	5124
1887	99	9777	5735
1900	80	13416	6698
1930	94	19500	8951
1950	98	23996	11045
1975	119	40126	25595
1991	131	39098	26756

font: elaboració pròpia a partir de l'annex 3.1

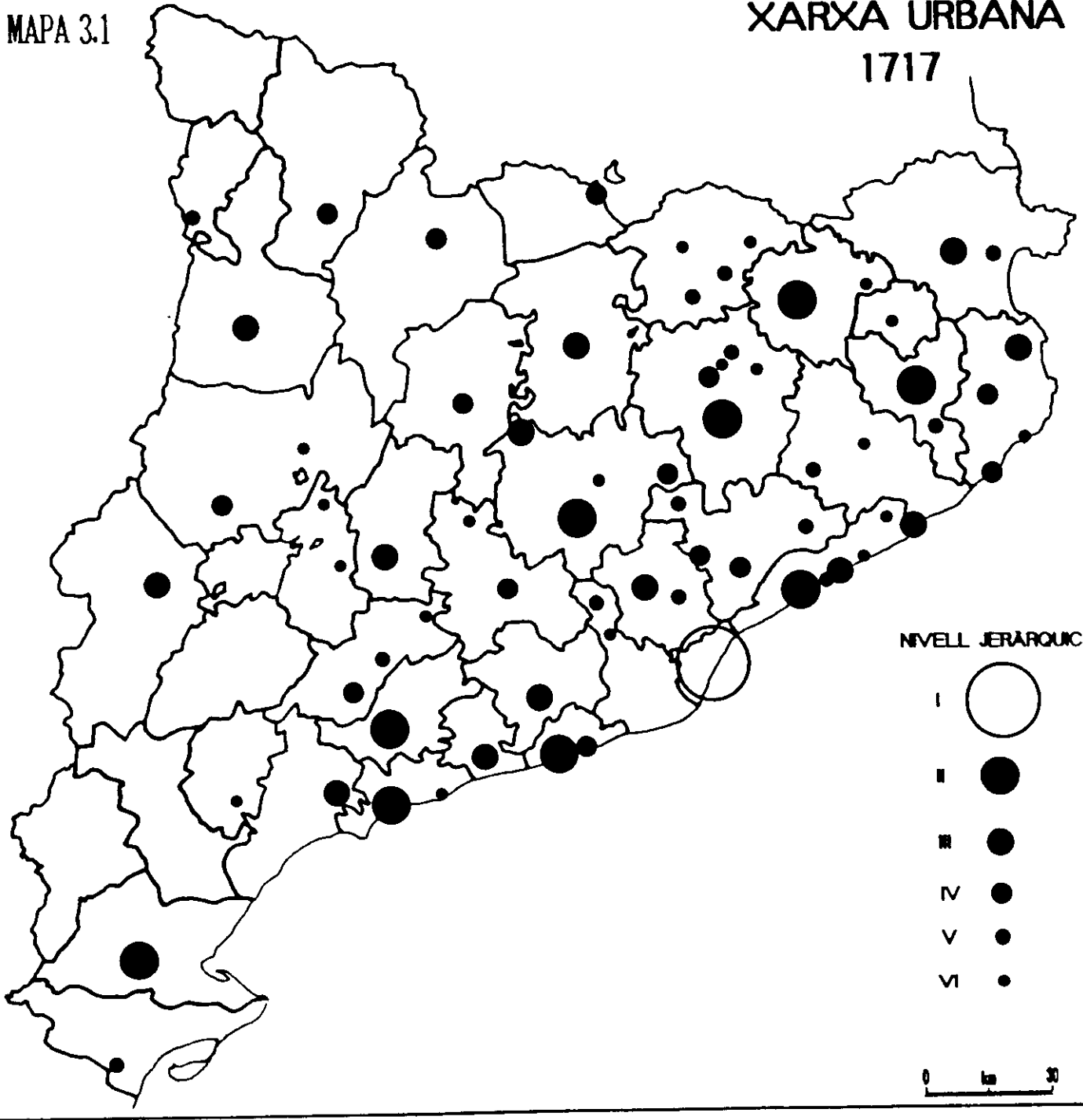
Al llarg del segle XVIII, hi ha un important augment del nombre de municipis urbans; s'ha de tenir present que, de 1717 a 1787, s'edevé el màxim creixement absolut de nuclis urbans a Catalunya, que passen de 70 a 114. En aquest període, resta ben palesa la relació entre l'augment de la població, el progrés econòmic i l'aparició d'un nou sistema de poblament, ja que el

sistema anterior al segle XVIII es caracteritzava per un primer nivell jeràrquic de poques ciutats, amb una població de pocs milers d'habitants (tret de Barcelona) i amb una certa diversificació de funcions. Abans del XVIII, els únics nuclis que poden ser considerats com a ciutats eren, a més de Barcelona, Mataró, Manresa, Tortosa, Vilanova i la Geltrú, Tarragona, Vic i Girona. En un segon nivell, es trobaven un seguit de viles i pobles, amb dos o tres centenars d'habitants, amb una funció agrària preponderant. Per sota, només hi havia petits pobles i llogarrets, així com àrees de poblament dispers, amb unes desenes d'habitants, amb una funció agrària de caire exclusiu.

Al llarg del XVIII, les ciutats passen d'una setantena a més de cent deu, tal com es pot veure als mapes 3.1 i 3.2, que mostren, respectivament, la situació a l'inici i al final de la centúria; en aquests anys, s'esdevé un canvi en la distribució de les ciutats en el territori català. La vella distribució no mostra cap concentració espacial digna de mencionar, però sí, en canvi, l'existència d'algunes zones on hi ha poca presència de ciutats: Pirineu, Garrigues, Terra Alta, Ribera d'Ebre. Per contra, en la nova distribució dels nuclis urbans, hi ha determinades àrees, com les vinícoles del voltant de Tarragona, els eixos dels rius Llobregat i Ter i la ruta entre Barcelona i Lleida, que assenyalen les àrees de desenvolupament, on l'augment dels nuclis urbans és força considerable. Es pot considerar, a més, que en aquest període que va de 1717 a 1787, el territori català es migparteix: el litoral i l'àrea a redòs de Barcelona comença a aparèixer amb una forta estructuració urbana i amb uns nuclis força poblats, mentre que la Catalunya interior no adquireix una estructuració urbana tan clara, ni de bon tros; a l'interior del país, a més, els nuclis urbans solen tenir una població més minsa que al litoral.

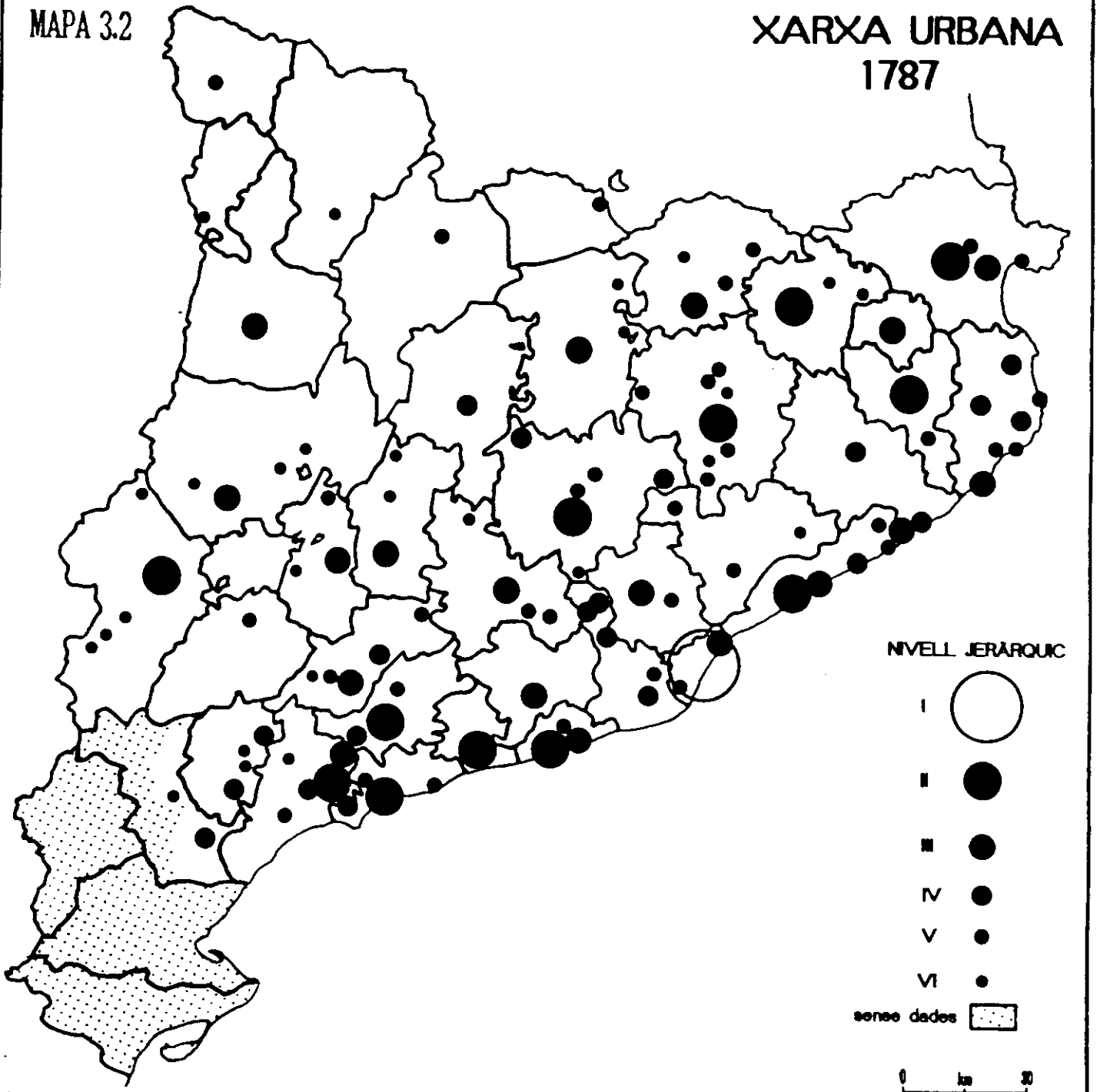
MAPA 3.1

XARXA URBANA 1717



MAPA 3.2

XARXA URBANA 1787

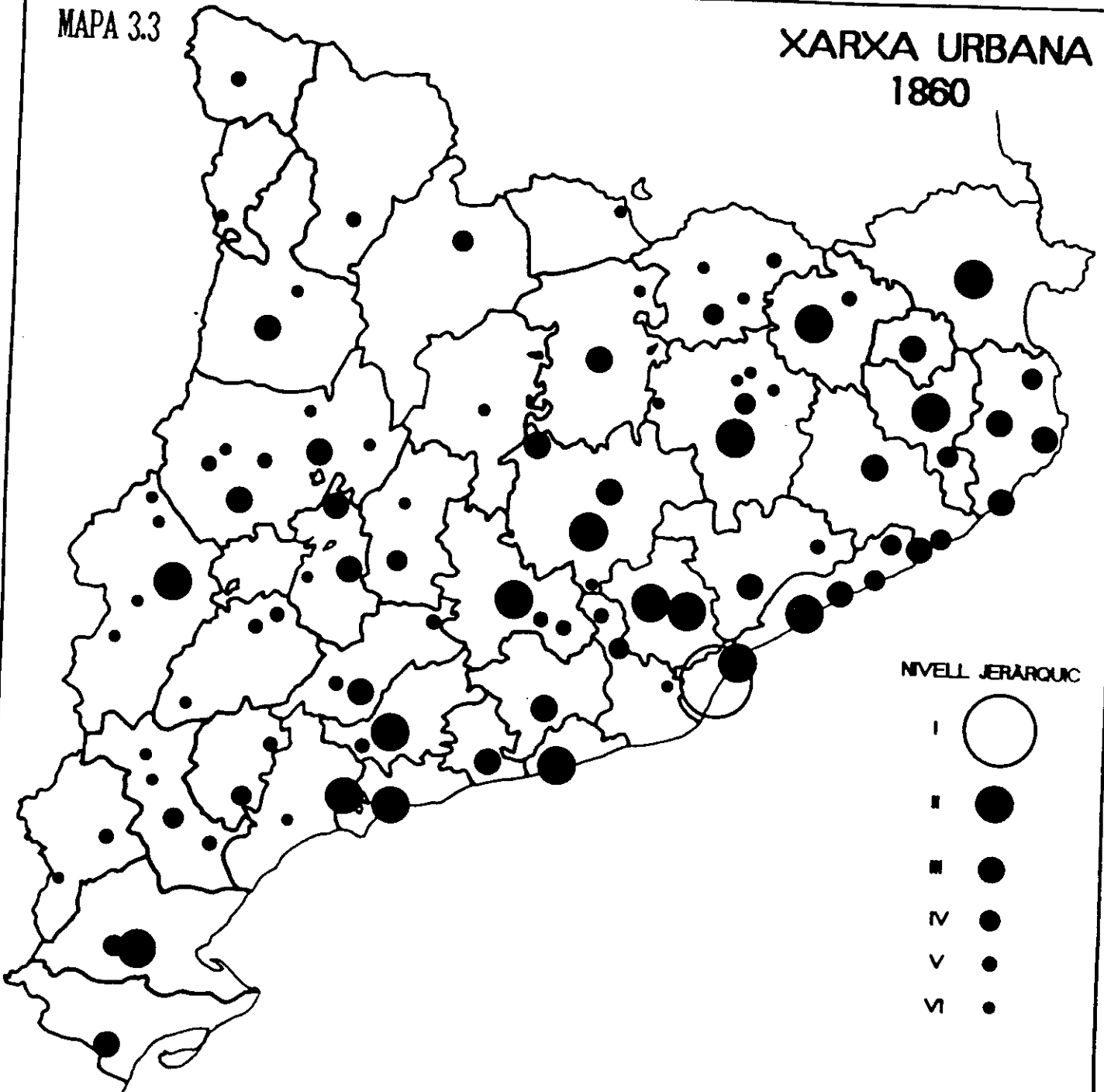


El segle XVIII és el període en el qual s'estableix, de forma efectiva, sistema urbà català. Si per sistema urbà hom entén un conjunt de ciutats que s'interrelacionen per raons de comerç, d'intercanvi de béns i mercaderies, per la mobilitat de població, així com per la relació que tenen aquestes ciutats amb el territori on es troben, es pot dir que abans del segle XVIII no existeix un sistema urbà català; hi ha ciutats, és cert, però no hi ha un sistema que les coordini. Cal recordar que s'està en una economia agrària on el poblament rural és molt important, on l'autoconsum és fonamental per a la supervivència de la població, on hi ha poc marge per al benefici econòmic. És al segle XVIII quan la modernització de l'agricultura facilita la formació del sistema urbà català.

El període 1787-1860 mostra una lleugera disminució de nuclis urbans. És important assenyalar la diferència entre els mapes de 1787 i 1860 (vegi's els mapes 3.2 i 3.3), ja que aquest darrer il·lustra una més gran homogeneïtzació territorial, pel que fa a la distribució dels nuclis urbans a Catalunya; en aquest sentit, és molt important l'increment que es dona en tota la part meridional i oest del país, encara que continua aquesta dicotomia entre el litoral i l'interior.

MAPA 3.3

XARXA URBANA 1860



NIVELL JERÀRQUIC

- I ○
- II ●
- III ●
- IV ●
- V ●
- VI ●

0 10 20

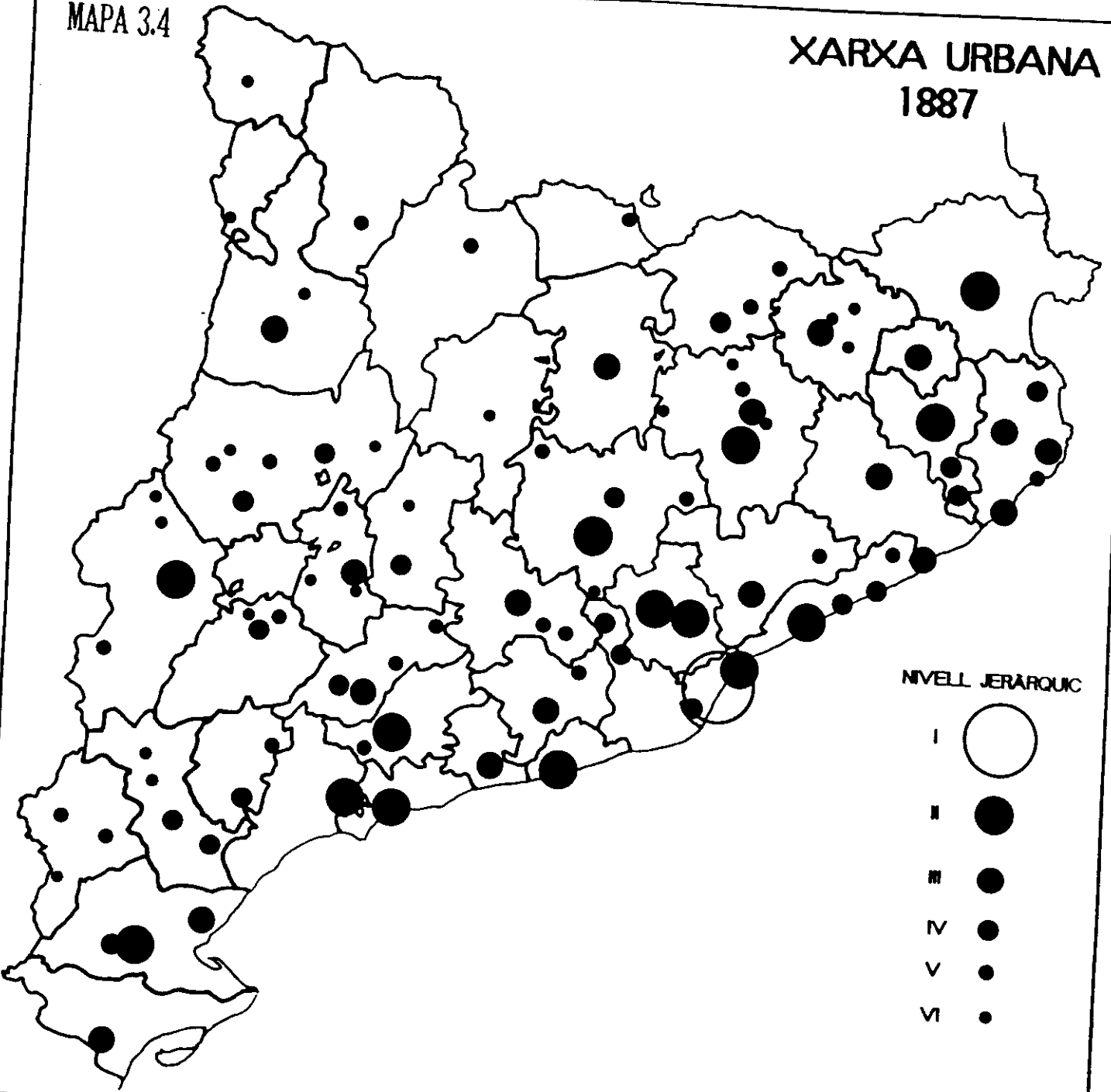
Al llarg del segle XIX i inicis del XX, a Catalunya té lloc un doble procés: les migracions de les àrees rurals i agrícoles, ja siguin de la pròpia Catalunya, ja siguin provinents de la resta d'Espanya, cap a les àrees urbanes, i el desenvolupament del sistema urbà català. L'èxode rural a Catalunya en direcció a Barcelona és un fenomen relacionat directament amb el procés d'industrialització que es va produir al llarg del XIX. Tomàs Vidal ha analitzat aquest fet amb molta cura,¹ assenyalant les àrees d'expulsió i d'atracció de població i els ritmes d'aquest fenomen migratori. Les primeres són la major part de les terres de les comarques de l'Alt Urgell, Berguedà, Pallars Jussà, Pallars Sobirà, Solsonès i Val d'Aran, gran part de les contrades de les comarques de l'Alt Empordà, Bages, Baix Empordà, Garrotxa, Gironès, Noguera, Osona, Priorat i Ripollès, i alguns indrets de les comarques de l'Alt Camp, Baix Camp, Conca de Barberà, Segarra, Selva, Urgell, Vallès Occidental i Oriental. La Catalunya que creix la formen les àrees industrials tèxtils (part del Bages, Berguedà, Ripollès i Vallès Occidental, així com tot el Barcelonès) i les noves àrees de regadiu (part de les Garrigues, Segrià i Urgell, així com el delta de l'Ebre).

El 1860, un pot dir que s'arriba a l'inici clar del procés industrialitzador i que, per tant, el sistema urbà català canvia en el seu funcionament: si en els cent cinquanta anys del segle XVIII i primera meitat del XIX la comercialització de l'agricultura i dels seus transformats va ser el motor de l'economia catalana, això canvia força, ja que la indústria i el comerç dels productes industrials no donen oportunitats de creixement a tants nuclis com ho feia l'agricultura. Així doncs, entre, 1860 i 1950, hi ha una estabilitat del nombre de nuclis urbans, amb un mínim el 1900.

¹ Vegi's Vidal, 1973 i 1978.

MAPA 3.4

XARXA URBANA 1887



NIVELL JERÀRQUIC

- I ○
- II ●
- III ●
- IV ●
- V ●
- VI ●

0 km 30

S'ha inclòs el mapa dels nuclis urbans de 1887 (mapa 3.4) perquè aquesta data mostra la situació de Catalunya quan la part nord del país ja havia sofert els embats de la fil·loxera, mentre que les àrees vinícoles al sud del Penedès vivien una economia expansiva, tot aprofitant els estralls que la plaga feia a França. La crisi de l'agricultura catalana arran la fil·loxera va ser prou important perquè determinades comarques de Catalunya no recuperessin mai la població que tenien el 1887. En són exemples clars, l'Alt Camp, la Conca de Barberà i el Priorat: Per altra banda, és entre aquesta data i 1900 que es descomposa definitivament l'estructura urbana de la Catalunya interior i agrícola. Pel que fa al nombre de nuclis urbans i a la seva distribució espacial, no hi ha gaire diferències respecte al mapa de 1860.

Un cop l'èxode rural català va arribar al seu clímax, entre 1860 i 1900, la necessitat de mà d'obra de les àrees industrials catalanes (Barcelona i rodalies, eix del Llobregat, del Ter i del Fluvià) continuà essent un factor d'atracció de corrents migratoris. Per això, la vinguda de més de mig milió de persones, entre 1900 i 1930, és un fet que cal tenir present a l'hora d'explicar la distribució de la població en el territori: el triangle que té per vèrtexs Sitges, Terrassa i Barcelona, els municipis que envolten aquest triangle, les comarques del Bages, Berguedà i Osona (les colònies industrials van ser un focus d'atracció), així com les àrees de regadiu del canal d'Urgell i del delta de l'Ebre, van ser els principals llocs de destinació dels immigrants.

A començ del segle XX s'enregistra el mínim nombre de nuclis urbans a Catalunya des de 1787: només 80. S'és davant del final d'un cicle expansiu de l'agricultura comercial, amb la crisi definitiva dels camperols que no poden refer-se de les adversitats provocades per la fil·loxera i amb una indústria, basada gairebé de manera exclusiva en el tèxtil, que té problemes seriosos per vendre la producció, a causa de la manca de poder adquisitiu de la pagesia catalana i, no cal dir-ho, de

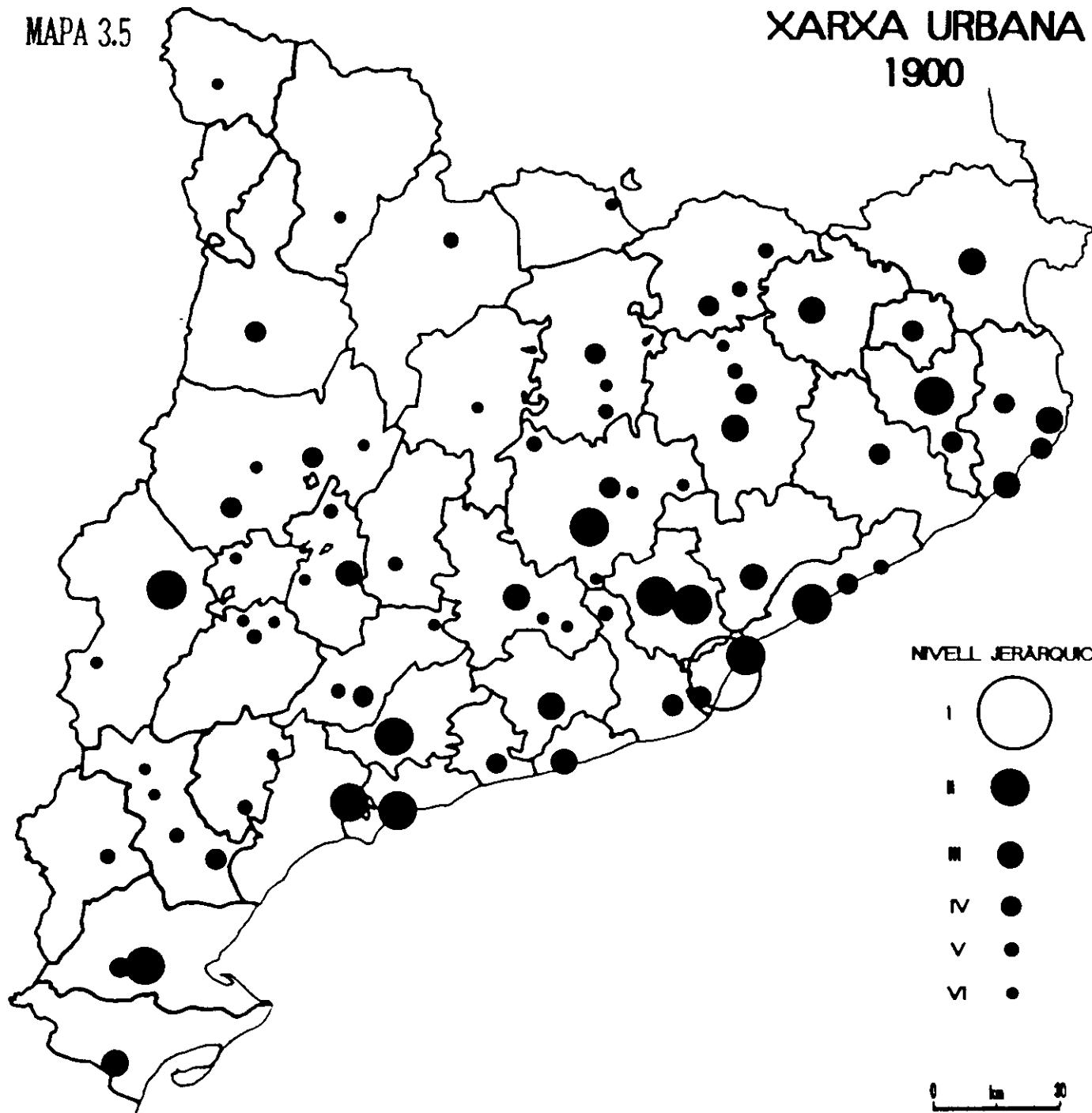
l'espanyola. Això té un efecte clar en el sistema urbà, que mostra el creixement d'uns pocs nuclis, per efecte de la immigració d'efectius procedents del camp, i el mins augment de la població de les ciutats.

Entre 1900 i 1930, hi ha una certa represa econòmica, com a conseqüència la Primera Guerra Mundial, tot i que va ser una recuperació efímera. Això no obstant, la indústria es va començar a diversificar (química, ciment, construccions mecàniques i elèctriques), es van adoptar una sèrie d'innovacions (electricitat, qüestions sobre el funcionament financer). Però tots aquests fenòmens tenen una localització molt clara a Catalunya: tal com es pot veure en el mapa dels nuclis urbans de 1930, apareix per primera vegada una molt important concentració de nuclis urbans al voltant de Barcelona, nuclis que deixen de ser només els llocs de producció de collites hortofructícoles per començar a ser ciutats industrials i ciutats dormitori.

En el període que va de 1930 a 1950, l'esdeveniment de la Guerra Civil espanyola tingué, també, una importància capital des del punt de vista de la població pel nombre de víctimes, morts i exiliats, i per les conseqüències demogràfiques que se'n derivaren. Si l'època de la Segona República va ser un temps d'il·lusions socials, més que no pas d'èxits econòmics, la primera postguerra, amb una política econòmica centrada en la caiguda dels salaris reals, el col·lapse quasi absolut del comerç exterior i la intervenció dels mercats interiors (amb la consegüent aparició del racionament i del mercat negre), no va ser pas un moment perquè la vida urbana fos excessivament atractiva per contribuir a un procés de creixement i expansió.

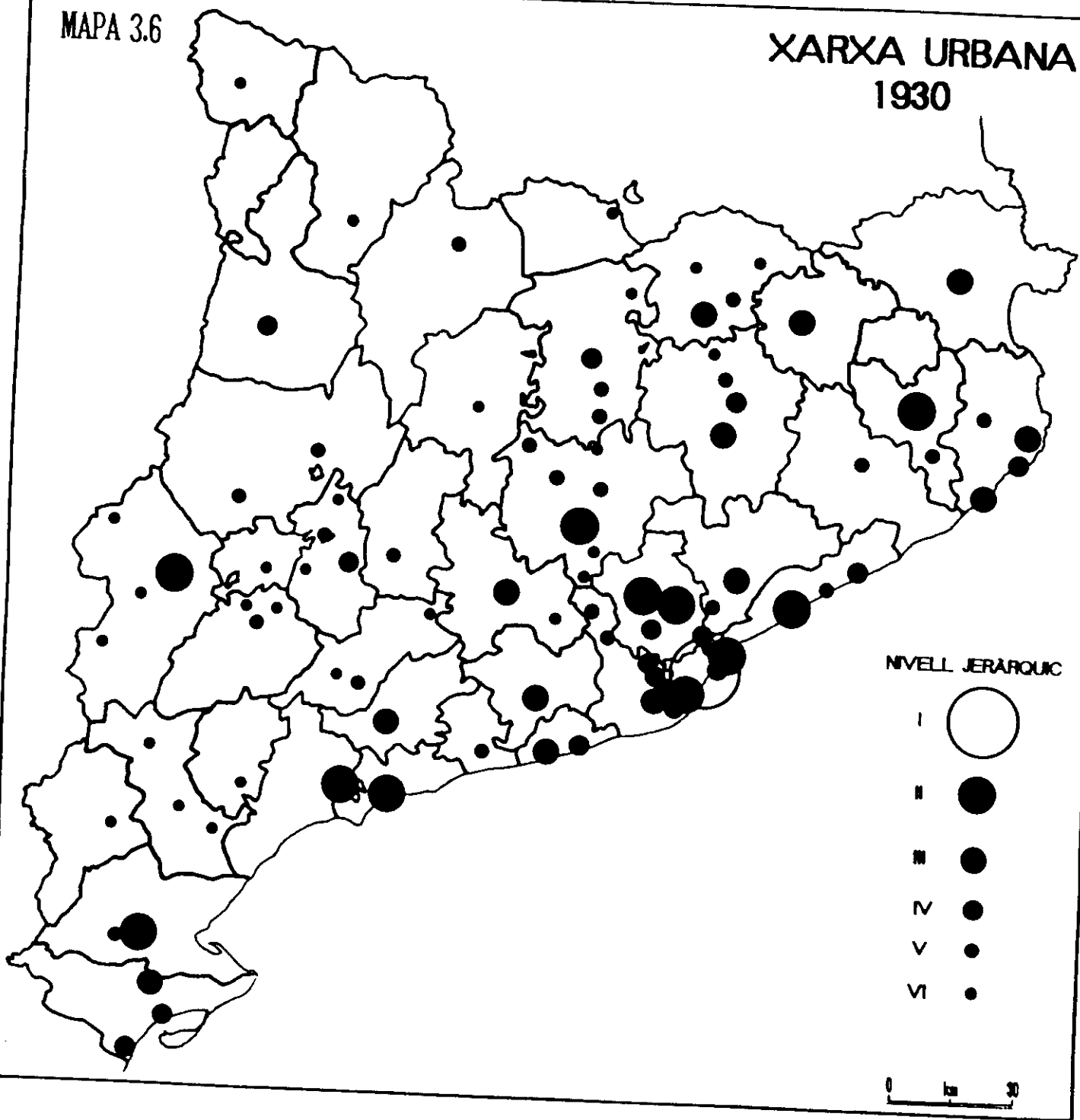
MAPA 3.5

XARXA URBANA 1900



MAPA 3.6

XARXA URBANA 1930

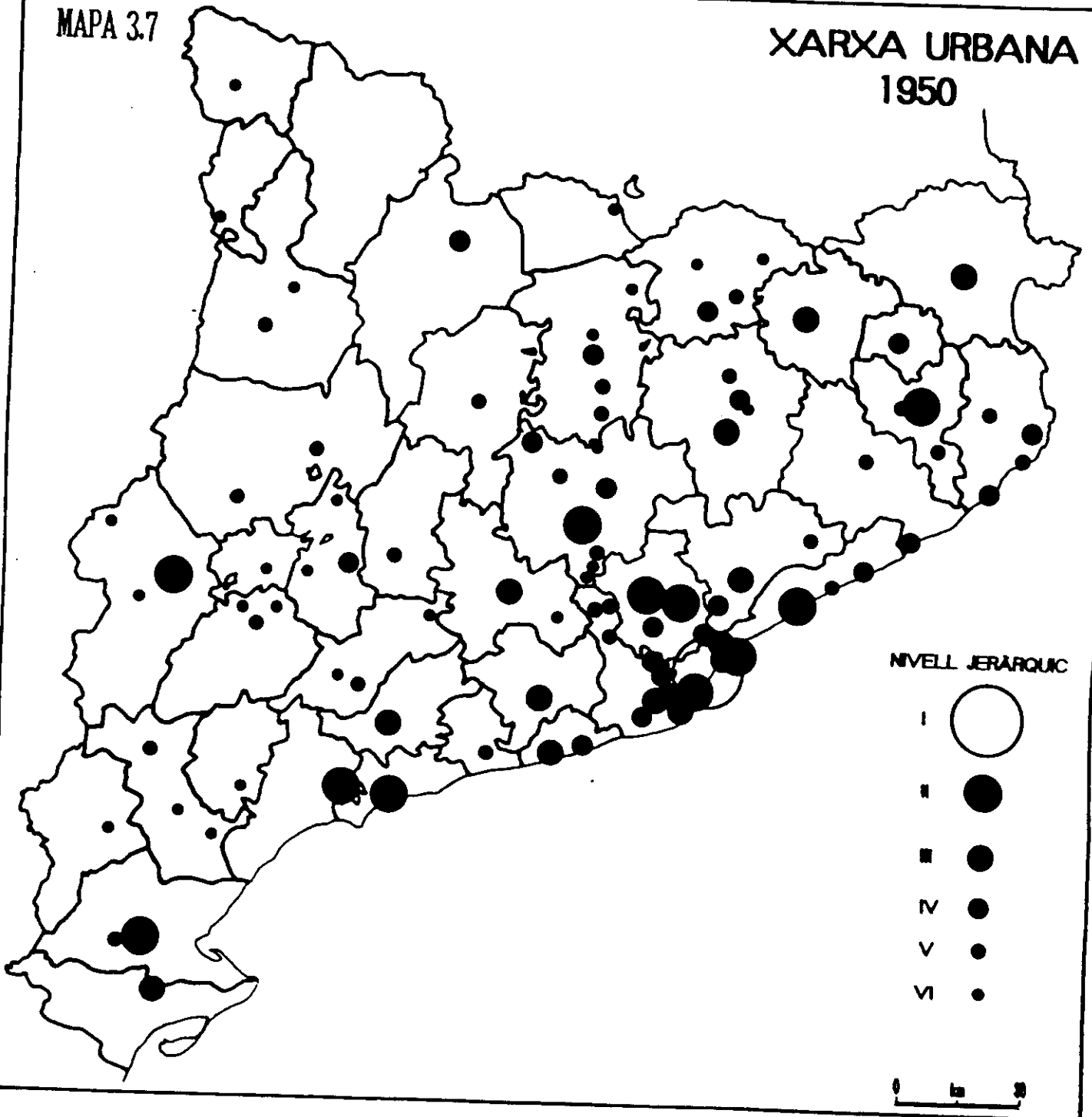


El mapa 3.7 mostra la xarxa urbana de 1950, i reproduïx el mateix model territorial que el de 1930 (vegi's el mapa 3.6): l'aparició de força nuclis urbans al voltant de Barcelona, la desaparició definitiva de l'estructura urbana de la Catalunya interior i rural. El poblament a Catalunya abans de la Guerra Civil presenta una ciutat important, Barcelona (el 36% de la població total catalana), rodejada d'importants nuclis suburbans (Badalona, l'Hospitalet de Llobregat i Santa Coloma de Gramenet ja superaven els 10.000 habitants el 1936); a aquest centre, cal afegir-hi ciutats que graviten directament sobre Barcelona, com és ara Granollers, Mataró, Sabadell, Terrassa, Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú; a més, cal citar les altres capitals provincials, ciutats industrials per excel·lència, com Igualada, Manresa, Olot, Ripoll i Vic, i centres de serveis com Figueres, Reus, Tortosa i Valls.

A més d'aquesta vintena de ciutats que superaven els 10.000 habitants el 1936, hi havia trenta-sis municipis que en tenien entre 5.000 i 10.000, localitzats a les comarques del Bages, Baix Ebre, Baix Empordà, Baix Llobregat, Berguedà, Garraf, Gironès, Maresme, Montsià, Noguera, Osona, Ripollès, Selva, Urgell, Vallès Occidental i Vallès Oriental. Aquesta distribució del poblament mostra una palesa diferència entre la Catalunya urbana i la que no ho és.

MAPA 3.7

XARXA URBANA 1950



NIVELL JERÀRQUIC

- I ○
- II ●
- III ●
- IV ●
- V ●
- VI ●



Entre 1950 i 1975, es produeix el fenomen que s'ha anomenat "explosió demogràfica" i que ha estat explicat anteriorment. L'arribada d'una gernació d'immigrants va fer esclatar la xarxa urbana clàssica d'una manera definitiva i va consolidar la dicotomia del territori català, entre una part del país que creix en tots els aspectes (augment de la població, concentració de les inversions en noves indústries i de les noves infraestructures), la Catalunya de l'entorn immediat de Barcelona i la de les àrees urbanes de Girona i Tarragona-Reus, i una altra part que enregistra els mateixos indicadors amb valors molt més reduïts o, fins i tot, en sentit oposat, la resta del país. L'aparició de vint-i-un nuclis urbans nous entre 1950 i 1975 es concentra territorialment en la regió metropolitana de Barcelona, en barris de nova construcció,² sense serveis ni relació amb la vida social dels antics residents. Noms com Llefià (Badalona), Sant Cosme (el Prat de Llobregat), Germans Sabat (Girona), el Xup (Manresa), Ciutat Meridiana (Barcelona), són coneguts de tothom com a exemples del que no s'hauria d'haver fet.

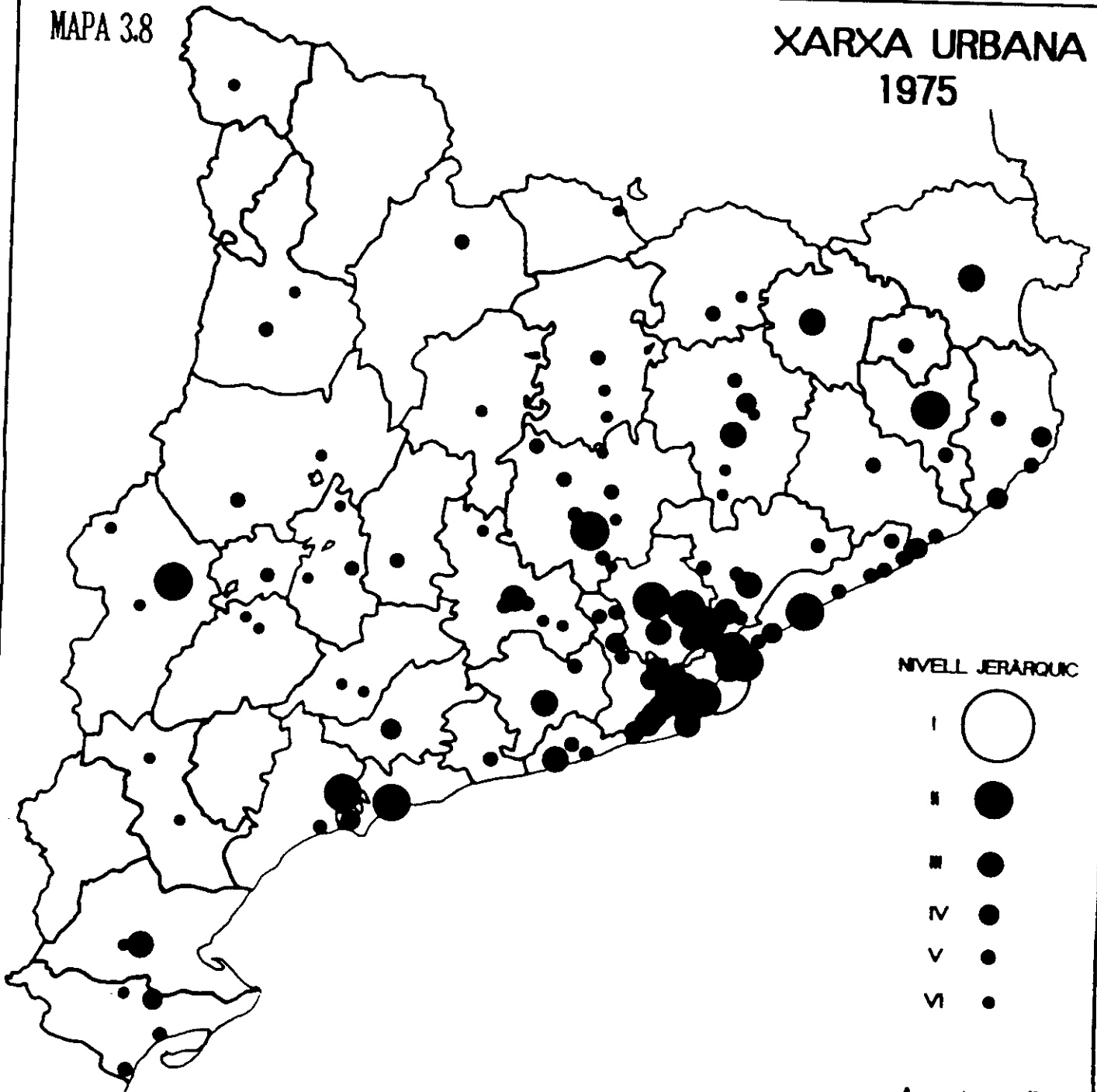
A aquest procés de creació de "ciutats noves" a l'entorn més proper de les grans ciutats catalanes, s'hi ha d'afegir un segon procés, no tan important pel nombre de població que significa com pel territori que afecta: el despoblament gairebé definitiu de les àrees de muntanya³ i agrícoles de secà de Catalunya. El decreixement poblacional d'aquestes àrees és molt més intens que el que s'ha donat en altres èpoques d'aquest segle, ja que actuen, al mateix temps, fenòmens com una important emigració i un procés d'envelliment, els quals han estat la causa d'un creixement natural molt minso o negatiu.

² Vegi-se'n alguns exemples en els articles de Bertran i Cuxart, 1986, i de Llevadot, Mendizàbal i Olóndriz, 1986.

³ Vegi's el treball de Pujadas i Mendizàbal, 1987.

MAPA 3.8

XARXA URBANA 1975



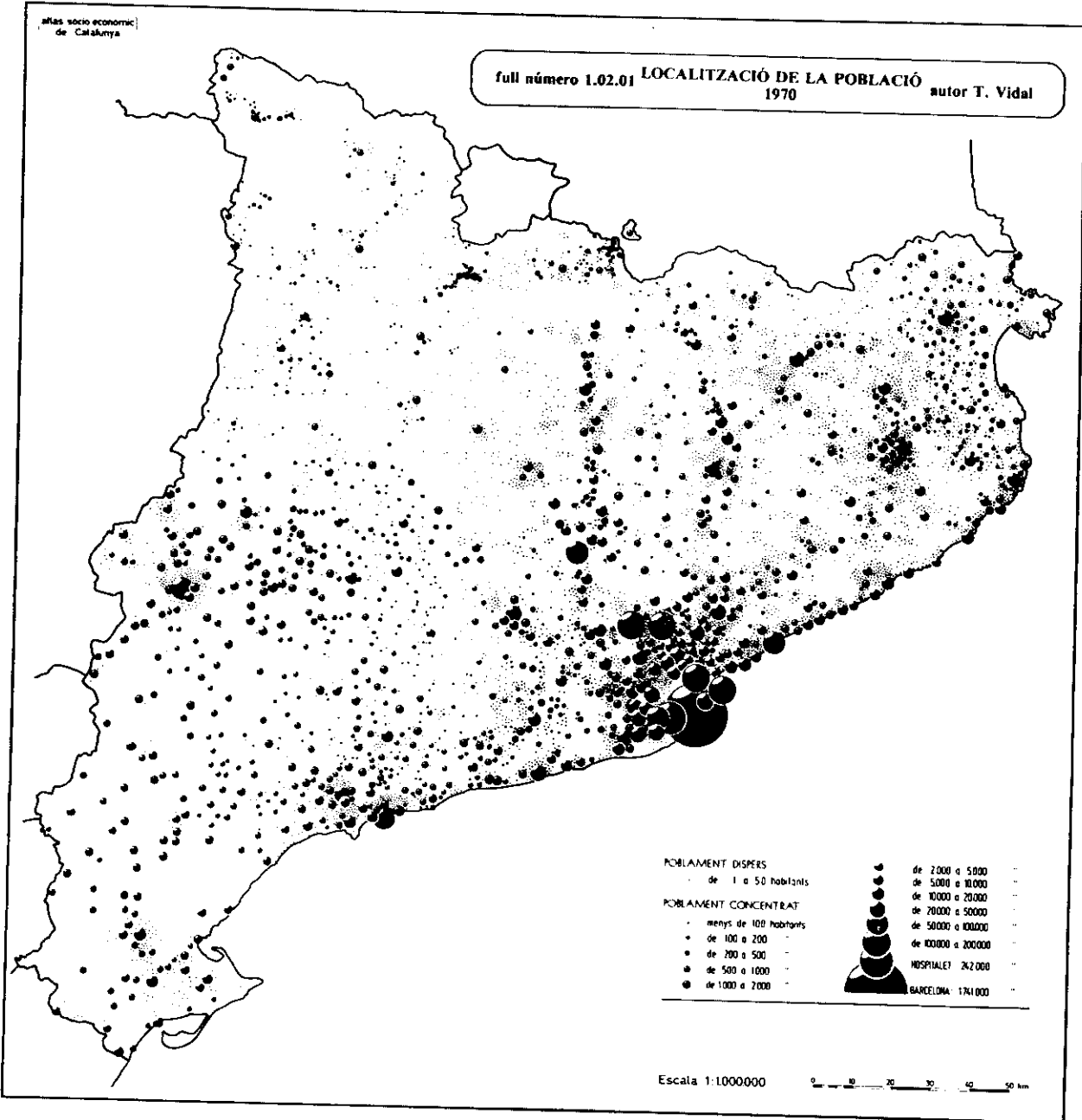
Tot el que s'ha descrit en els apartats anteriors, de manera breu, es pot veure reflectit en el mapa elaborat per Tomàs Vidal i que es reproduïx aquí (vegi's el mapa 3.9), que mostra un gran nombre de poblacions importants a la línia de costa (des de Tarragona fins al cap de Creus) i, sobretot, a l'àrea que es troba a redós de Barcelona; de l'aglomeració barcelonina sorgeixen tres eixos ben visibles: el del Llobregat (amb Manresa i Berga), el del Congost-Ter (amb Vic i Ripoll) i el de la Depressió Pre-litoral (de Granollers fins a Girona). Hi destaca també el núvol poblacional a l'entorn de Lleida. Però, a més d'aquests sectors poblats, hi ha diverses zones del país que hom pot considerar de "desèrtiques": el sector nord-oest de Catalunya (la Val d'Aran, el Pallars, l'Alt Urgell, la Cerdanya, el Solsonès), la Serralada Litoral, la riba esquerra de l'Ebre a la comarca del Baix Ebre. Així mateix, cal adonar-se de la inexistència de poblament disseminat a l'interior de la província de Tarragona.

Aquesta distribució de la població de Catalunya el 1970, en línies generals, és la que es manté a hores d'ara. El que cal remarcar, però, són una sèrie de processos nous que s'han produït ençà de 1975, que suposen uns canvis notables en el poblament de Catalunya.

MAPA 3.9

atlas socio-econòmic
de Catalunya

full número 1.02.01 LOCALITZACIÓ DE LA POBLACIÓ autor T. Vidal
1970



Entre 1975 i 1991, malgrat que hi ha una estabilitat numèrica de la població catalana, aquesta no impedeix que continuï l'augment del nombre de nuclis urbans a Catalunya, així com el de la població que hi viu. La distribució dels nuclis urbans en l'actualitat afaïçona un continu al litoral català, des de Cambrils fins a Torroella de Montgrí, amb un eixamplament al voltant de Barcelona, pel Baix Llobregat, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental. Així mateix, es pot veure una segona orla de nuclis urbans a les comarques d'Osona, Bages i Anoia. Per finalitzar, només dir que la resta de Catalunya s'està convertint en la "Catalunya silenciosa" de la qual parlava Lluís Casassas: l'existència d'àmplies zones sense cap nucli urbà no permet gaires optimismes.

Quadre 3.4

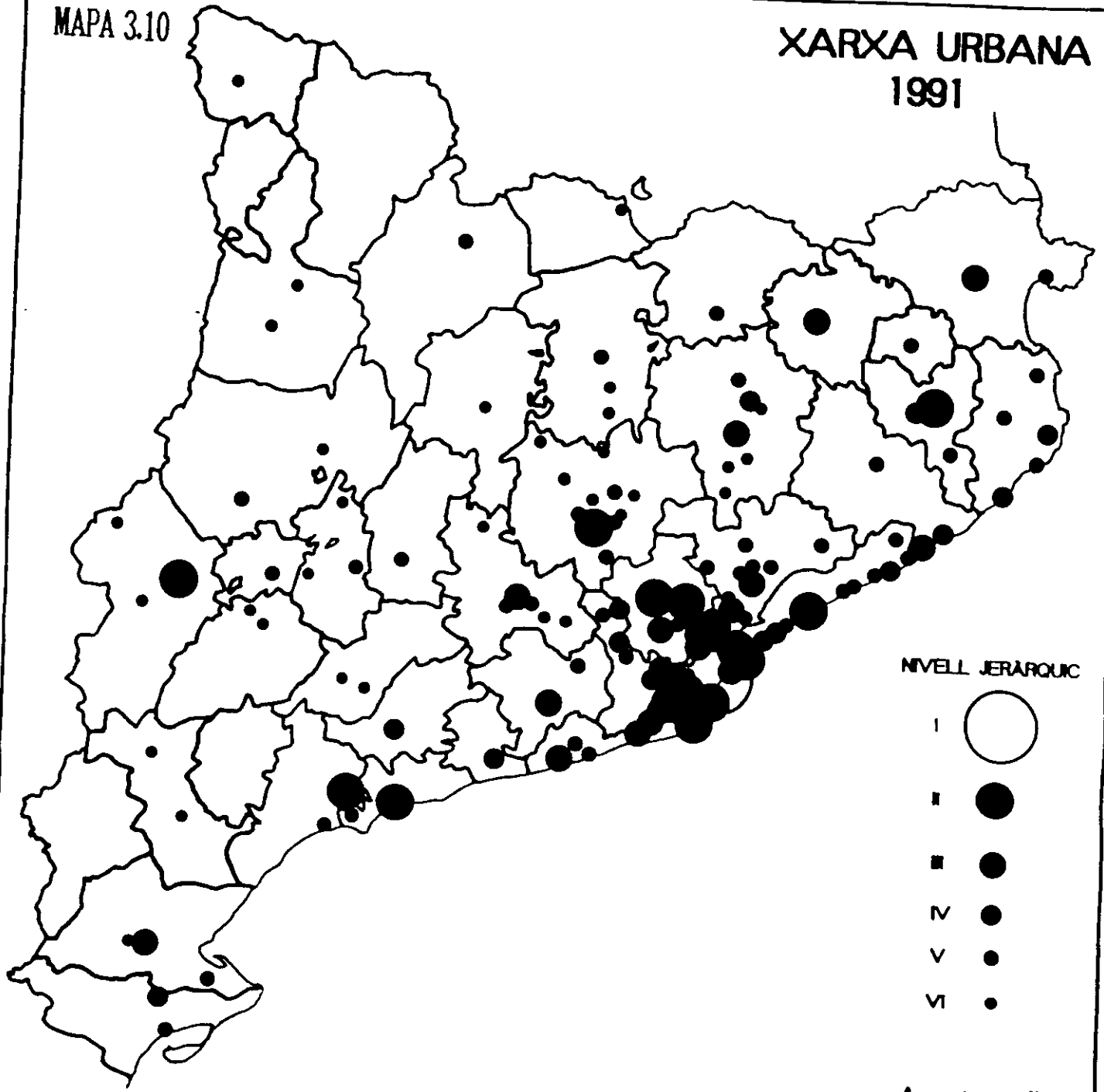
Evolució de la població total, rural i urbana de Catalunya, 1717-1991. Xifres absolutes i taxa de creixement anual acumulativa

	total	rural	urbà	tcaa total	tcaa rural	tcaa urbà
1717	409875	260518	159149	1,13	0,74	1,53
1787	899531	437684	461847	0,84	1,01	0,67
1860	1660580	908896	751684	0,38	-0,15	0,94
1887	1841133	873238	967895	0,50	0,17	0,80
1900	1965638	892394	1073244	1,17	0,21	1,80
1930	2783475	950501	1832974	0,76	-0,34	1,25
1950	3239914	888344	2351570	2,26	0,02	2,87
1975	5667657	892696	4774961	0,45	0,32	0,47
1991	6058290	936492	5121798			

Font: elaboració pròpia a partir del Quadre 3.1

MAPA 3.10

XARXA URBANA 1991



NIVELL JERÀRQUIC

- I ○
- II ●
- III ●
- IV ●
- V ●
- VI ●

0 km 20

Per acabar aquest apartat, només s'ha de fer un breu comentari del quadre 3.4. En aquesta es pot veure com les xifres de població rural a Catalunya enregistren un augment tant en xifres absolutes com de la taxa de creixement anual acumulativa, entre 1717 i 1860, que es multiplica per 3,5. A partir de 1860, amb la plena industrialització del país -per a ser més exactes, d'una part molt concreta del país-, el nombre de rurals a Catalunya oscil·la entre el mínim de 1950, amb 888.344 persones, i el màxim de 1930, amb 950.501. Des de 1860, les taxes de creixement de la població rural, quan són positives, són sempre molt més minses que les urbanes; no s'ha d'oblidar que, en el període 1950-1975, el temps necessari per duplicar la població urbana era de 25 anys, mentre que, en el mateix lapse de temps, el que calia perquè ho fes la població rural era de 3.500 anys.

En aquest quadre 3.4, doncs, es poden veure tres etapes diferents: la primera, 1717-1860, en què els increments de la població rural i la urbana són força semblants i en què les xifres absolutes de la població rural són superiors a la urbana; una segona època, de 1860 a 1975, en què la població rural pateix petits daltabaixos, amb uns ritmes de creixement clarament inferiors als de la població urbana: i sembla ser que, a partir de 1975, s'enceta una tercera etapa, en què els ritmes de creixement de la població urbana i la rural són similars.

3.1.4 LES NOVES TENDÈNCIES DE POBLAMENT

Progressivament, els nuclis urbans han estès la seva superfície urbanitzada, en expulsar cap a la perifèria les activitats industrials, les grans superfícies comercials, les urbanitzacions de blocs de pisos i de cases adossades. Aquests nous processos tenen tres paraules clau -suburbanització, desurbanització, gentrificació-, que tot seguit es defineixen.

Per suburbanització s'entén el procés que fa que el creixement del nombre de població en una àrea -o regió- metropolitana es localitzi en les seves parts més exteriors, mentre que a la ciutat central la quantitat de població disminueix. En aquestes parts més exteriors s'esdevé una transformació important, ja que els nuclis urbans existents es veuen envoltats per habitatges unifamiliars -les cases adossades- o per blocs de pisos de no gaire alçada. Així mateix, determinades parts de la ciutat central es van deteriorant i marginant i d'altres només són utilitzades durant certes hores -habitualment les de treball-, mentre que la resta del dia són veritables deserts.

Als Estats Units hi ha, des de la dècada dels setanta, una disminució de la població que viu en les àrees metropolitanes, això és, la desurbanització, originada per la degradació ambiental i social de la ciutat central i per la disminució de llocs de treball; això darrer està relacionat amb un cert procés de descentralització industrial i comercial, ja que hom comença a adonar-se que no és necessari estar immers en una àrea metropolitana per accedir als mercats, els recursos, les idees.

La desurbanització revalorava les ciutats tradicionals estancades i el medi rural que envolta aquestes ciutats. Aquest procés de desurbanització és, per tant, una emigració de la població de les àrees metropolitanes vers àrees rurals o cap a ciutats petites, això sí, ben comunicades amb la ciutat central metropolitana.

Per gentrificació s'entén el procés que implica una millora de la qualitat de l'habitatge d'una determinada àrea de la ciutat central, amb un canvi de la composició social del veïnat; això significa que els habitants amb ingressos econòmics baixos són substituïts -o expulsats- per habitants de classes mitjanes-altes o altes. Possiblement, la gentrificació sigui el nou procés de poblament que diferencia més les ciutats dels Estats Units i d'Europa, ja que en cap ciutat europea el centre urbà ha estat abandonat per la població de classe mitjana o alta, tal com s'ha esdevingut als Estats Units.

La societat actual del món occidental es caracteritza per una alta mobilitat residencial, per un gran nombre de migracions entre les diferents ciutats d'un mateix país, per unes migracions temporals en el període de vacances molt importants, per una mobilitat quotidiana per raons de treball molt considerable, per un gran nombre de desplaçaments per obtenir béns -totes les compres- i serveis, que acostumen a estar organitzats jeràrquicament en el sistema urbà; de tota aquesta temàtica ja se'n parla més àmpliament en el capítol 3.5. A les àrees metropolitanes d'Europa Occidental, Estats Units, Canadà i Austràlia s'ha donat, doncs, un procés similar de redistribució del poblament, caracteritzat per:

- Un creixement del nombre de població que viu en els suburbis, entenent per suburbi el que s'ha dit anteriorment i no els espais marginals urbanitzats caòticament o amb uns serveis gairebé inexistents.
- Un doble procés pel que fa a la ciutat central: pèrdua continuada de població per la degradació del nucli antic i, al mateix temps, augment de la població de les parts que es rehabiliten; els Docklands de Londres i el barri de les Halles a París són exemples d'aquesta gentrificació.
- Augment de la mobilitat, ja sigui la obligada (residència-treball), ja sigui la "voluntària" per aconseguir béns i serveis.

Què ha passat de tot això a Catalunya? Durant els anys vuitanta, s'hi han produït importants canvis o variacions de tendències molt significatives en la distribució territorial de la població. La suburbanització implica que, a Catalunya, els creixements poblacionals es localitzin a les perifèries de l'àrea metropolitana de Barcelona i a la conurbació de Tarragona i Reus. Ha sotgit una certa desurbanització, a causa del decreixement de Barcelona, iniciat ja als anys setanta, i del seu entorn metropolità més proper, fenomen que s'accentua en la dècada dels vuitanta, essent aquest decreixement metropolità la

causa del creixement poblacional d'altres zones; aquest mateix fenomen, tot i que amb menor intensitat i amb àrees d'influència més reduïdes, es reproduïx a d'altres aglomeracions urbanes catalanes (Vic, n'és un exemple molt clar). La gentrificació encara ara és un fenomen incipient a Catalunya; exemples d'aquest fenomen només es donen en el cas del municipi de Barcelona, on certes recuperacions de Ciutat Vella i la Vila Olímpica poden considerar-se paradigmàtiques.

Aquestes noves tendències de poblament formen part d'un únic procés: la urbanització de tot Catalunya. Això no vol dir que tot el territori català estigui completament edificat sense solució de continuïtat, sinó que s'estableixen unes relacions que fan que tot el territori de Catalunya formi part del mateix sistema urbà. El resultat és un nou mapa del creixement de la població catalana, ja que molts municipis que en el període 1950-1975 presentaven registres minvants han capgirat la tendència, que ara és de signe positiu. En canvi, els municipis industrials i metropolitans, que havien captat les immigracions dels anys seixanta i setanta, veuen minvar força el seu ritme de creixement demogràfic; en algunes contrades del territori, la tendència ha esdevingut, fins i tot, negativa.

Les tendències de poblament del període 1950-1975, que van potenciar el caràcter dual del territori català (o bé es creixia molt o bé es decreixia molt) han estat substituïdes per altres de més desconcentrades, que afavoreixen una més gran heterogeneïtat dels creixements de la població sobre el territori català. Val a dir, això no obstant, que els efectes del que va succeir entre 1950 i 1975 continuen presents en el territori català.

Els efectes territorials del canvi de tendències demogràfiques esdevingut a partir del 1975 són molt importants. La tendència a la concentració de població a Barcelona i al seu voltant es modifica, talment com a l'aglomeració urbana de Tarragona-Reus, a les zones litorals i a diverses capitals comarcals, encara que amb menor intensitat que a la regió metropolitana de Barcelona.

La distribució territorial a Catalunya de la taxa de creixement anual acumulativa en el període 1975-1981 mostra amb claredat la suavització de la dualitat dels creixements i dels decreixements del període anterior: hi ha un descens progressiu dels ritmes de creixement poblacional d'alguns dels municipis centrals de la regió metropolitana de Barcelona i, fins i tot, un decreixement a d'altres (com Terrassa i Molins de Rei, per exemple); hi ha una consolidació del litoral català (del Baix Empordà fins al Baix Camp) com a zona de creixement poblacional; i es mantenen les capitals comarcals i d'altres ciutats mitjanes com a zones de creixement demogràfic. Malgrat que els decreixements són menors que per al període 1950-1975, comarques com el Solsonès, l'Alta Ribagorça, el Pallars Sobirà i el Berguedà mantenen taxes de decreixement poblacional elevades.

La suavització de les taxes de creixement es generalitza en tot el territori català durant el quinquenni 1981-1986. Cal destacar els decreixements del municipi de Barcelona i de bona part dels municipis de la primera corona metropolitana i els desplaçaments dels creixements de població en la regió metropolitana de Barcelona cap al Maresme i la perifèria del Vallès Occidental i Vallès Oriental. El litoral català, tot i mantenir-se com a zona de creixement demogràfic, en modera el ritme. Com a àrees regressives significatives es mantenen les mateixes que en el quinquenni anterior, però, i això és un fet a destacar, amb una reducció del nombre d'unitats i dels ritmes de decreixement.

L'anàlisi dels municipis urbans i de les restes comarcals rurals assenyala, amb més detall, l'enfortiment de les tendències de poblament iniciades en el quinquenni anterior.

Amb el procés de desurbanització s'ha consolidat la tendència a la suburbanització, això és, que els majors creixements de població es localitzin en la perifèria de la regió metropolitana de Barcelona. Mentre que el pes del municipi de Barcelona ha continuat minvant (el 1981 suposava el 28,46% de la població de Catalunya i el 1991 el 27,12%), s'ha confirmat que tant la primera corona metropolitana com la segona creixen amb menys

intensitat entre el 1986-1991 que en els dos quinquennis anteriors, 1981-1986 i 1975-1981. És, però, aquesta segona corona la principal protagonista en l'actual procés de reorganització interna de la regió metropolitana de Barcelona.

La localització dels creixements de població dins de la regió metropolitana de Barcelona es concentren principalment, quan es parla de números absoluts, en les zones del delta del Llobregat i el sud del Vallès Occidental i, en menor mesura, en altres àrees com la part central del Baix Llobregat, la costa del Garraf i diverses zones del Maresme. Si es tenen en compte els creixements relatius, apareixen dues grans àrees que concentren els majors increments: d'una banda, un ampli sector des de la costa del Garraf cap al nord, que ressegueix la frontera entre el Baix Llobregat, Alt Penedès i Vallès Occidental, i, d'altre cantó, un sector que, des del Vallès Occidental, inclou tot el Vallès Oriental i baixan fins a la costa del Maresme.

En la conurbació de Tarragona-Reus s'observa, però de forma molt més suau, un comportament similar al de la regió metropolitana de Barcelona: un major dinamisme dels creixements de la població en les perifèries, alhora que els creixements del Baix Penedès configuren un litoral en expansió que connecta amb la regió metropolitana de Barcelona.

El comportament de la població dels nuclis urbans és divers. Algunes capitals comarcals registren un estancament o, fins i tot, un decreixement de la població, fet que trenca amb una tendència de concentració demogràfica en les capitals comarcals, no tant per la crisi d'aquestes sinó perquè les ciutats s'escampen sovint més enllà del seu terme municipal estricte. La diversitat de creixements demogràfics de les ciutats catalanes no permet generalitzar-hi el fenomen de la suburbanització. Però, en tot cas, no obstant la importància d'aquest fenomen en el conjunt de la regió metropolitana de Barcelona i en cadascuna de les ciutats grans que la constitueixen, la presència d'aquesta tendència de poblament, més enllà de la megalòpoli barcelonina, és un fet a destacar.

Aquestes tendències de poblament descrites quinquennalment per al període 1975-1991 conformen i consoliden el procés d'urbanització del territori català, junt amb una gran mobilitat de la població, tant residencial (migracions per canvis de residència), com obligada (per raó d'estudi i de treball) o per realitzar qualsevol mena d'activitats (oci, compres, relacions socials). La implantació d'aquestes noves tendències de poblament en el territori és diversa en tant que la intensitat de les relacions que s'estableixen és diferent. El decreixement demogràfic del municipi de Barcelona, primer, i després del seu entorn metropolità, per emigració, és una de les principals causes dels creixements dels municipis més dinàmics d'aquest període i és un factor a destacar del procés d'urbanització de Catalunya.

La comparació dels creixements dels darrers quinze anys mostra la consolidació d'uns processos desconcentradors de la població, que actuen a diverses escales (nacional, comarcal i municipal), i que mostren una major heterogeneïtat respecte als creixements del període anterior, en el qual o bé es creixia molt o bé es decreixia molt. Aquest procés de dualitat dels creixements demogràfics en el territori català s'ha afeblit, tant per l'eixamplament territorial significatiu de la zona més dinàmica, com per la regressió dels creixements de la l'àrea central d'aquesta; però, el manteniment d'àmplies zones en regressió a l'interior de Catalunya (el Pirineu, les comarques de l'interior de la província de Tarragona) no permet, ara com ara, afirmar que la desconcentració de la població afecti, encara que sigui amb intensitats diverses, el conjunt de Catalunya.

3.1.5 RESUM I CONCLUSIÓ

En aquest capítol s'ha descrit el fenomen urbà a Catalunya a partir de l'estudi de la població. S'ha vist com el sistema urbà

català es comença a formar en el segle XVIII, com la distribució territorial dels nuclis urbans va canviant amb el temps segons les característiques econòmiques del moment i com s'ha arribat a una situació en què destaca tant la concentració de població i de nuclis urbans a la regió metropolitana de Barcelona com el conjunt de ciutats petites i mitjanes que vertebraven i estructuraven el territori català.

Per finalitzar aquest capítol, s'ha de fer referència a un treball de Lluís Casassas publicat el 1990, que resumeix bé tot el que s'ha explicat aquí. A partir de la idea que les migracions camp-ciutat són un fenomen important des d'èpoques antigues i del qual hi ha constància al llarg de tot el període analitzat en aquest capítol, és a dir, des de 1717 fins a l'actualitat, Casassas es pregunta per les raons que han afavorit aquestes migracions, indispensables per a la creació del sistema urbà actual i per la urbanització de tota la societat catalana. La resposta que ofereix és ben senzilla: el procés d'industrialització concentra les indústries en uns determinats indrets on hi ha un accés fàcil a l'energia, a l'espai obert, a la facilitat de comunicacions, a la mà d'obra, al mercat de consumidors. Evidentment, amb els avenços tècnics, és possible ampliar el nombre de llocs a Catalunya que poden ser escollits com a centres urbans, tal com s'ha pogut comprovar al llarg d'aquest capítol.

Cal però, reflexionar sobre els límits de la ciutat: la difusió del mode de vida urbà per tot Catalunya ha fet desaparèixer, en gran part del territori català, aquell límit clar en èpoques passades, d'allà on acabava i començava la ciutat i el camp. Això, ara, ja no és així: els límits municipals moltes vegades entorpeixen l'anàlisi de les dades, perquè amaguen les possibles conurbacions, les possibles àrees metropolitanes, les possibles relacions directes per raó de la fàcil mobilitat entre dos llocs qualssevol de Catalunya.

Tal com es desprèn de l'apartat 3.1.4 d'aquest capítol, la urbanització de gran part del territori català (131 municipis

dels 944 totals, que agrupen 5,1 milions d'habitants del total de poc més de 6 que hi ha a Catalunya) ha significat estendre les formes de vida urbana per tot Catalunya, evidentment, amb diferents graus d'intensitat, i ha estat l'inici d'un camí "vers una societat més humana, perquè ha de ser una societat més solidària i més interdependent". Un dels interessos més grans de Casassas era lluitar per la millora de la qualitat de vida de tots i cadascun dels individus, i ell creia que la qualitat de vida estava en relació directa amb els serveis rebuts i la qualitat d'aquests. Per tant, la possibilitat d'accés per part de tothom a tots els serveis necessaris (cultura, esbarjo, sanitat, habitatge) només la pot oferir una societat urbana i urbanitzada, que, com ja s'ha dit anteriorment no significa que tot estigui edificat, sinó que tots els individus que hi viuen tinguin consciència que existeix aquesta possibilitat d'accés a qualsevol equipament, a qualsevol servei, a qualsevol relació social amb qualsevol altre individu en qualsevol lloc de la Catalunya urbana.

3.2 ELS SERVEIS I EL COMERÇ COM A ELEMENTS CLAU DEL SISTEMA URBÀ ACTUAL

3.2.1 INTRODUCCIÓ

La justificació d'aquest capítol ve donada per dues raons diferents: la primera és la necessitat de destacar la importància del sector terciari en l'economia actual; la segona és la necessitat de copsar la lògica locacional dels serveis (des d'una simple botiga fins a la seu central d'una

multinacional) en un sistema urbà determinat. Ambdues raons permeten un coneixement més aprofundit de la societat actual, així com de la seva estructura territorial.

Un dels trets més significatius de la dinàmica econòmica de les societats industrialitzades és, en els darrers decennis, l'augment progressiu de la importància del sector terciari, és a dir, dels serveis. L'heterogeneïtat d'aquest sector fa que hi hagi una certa dificultat a definir exactament què s'entén per serveis. En aquest treball, hom entén com a serveis aquelles activitats que tenen relació amb el comerç, reparacions, restaurants i hotels, transport, emmagatzemament, comunicacions, finances, assegurances, lloguers, serveis a les empreses, serveis socials, serveis personals, sanitat, educació i administració pública. Els serveis, doncs, són aquelles activitats que es realitzen per a satisfer la necessitat d'una altra persona; per tant, no es produeixen ni s'intercanvien objectes nous per satisfer una necessitat, que és el que caracteritza la indústria.⁴

No sembla probable que s'hagi donat en cap lloc un procés de desenvolupament sostingut d'una economia, sense que hi hagi hagut una expansió en el sector terciari, ni tampoc que pugui esdevenir en el futur. El procés de creixement econòmic (increment de la producció, de les rendes i del nivell de vida) provoca una sèrie de canvis en la demanda dels serveis. Cal tenir present que, quan els nivells de renda d'un país són baixos, els serveis més sol·licitats són els imprescindibles; però, a mesura que la renda per habitant augmenta, també ho fa la despesa en serveis, que, molt sovint, ja no són indispensables i arriben, fins i tot, a ser superflus. Una demanda creixent pot menar a un creixement de l'oferta dels serveis comercials, encaminats a facilitar l'intercanvi, la mobilitat de les persones, dels béns i de la informació, així com l'adequació des de la producció d'una sèrie de béns i de

⁴ Vegi's Gutiérrez Junquera, 1993, pàgs 24-30.

serveis, d'acord amb la demanda del mercat. Aleshores, el pes del sector terciari tendeix a augmentar, tant en termes d'ocupació com de producció. Això és el que ha succeït, de manera notable i contínua, des de 1970, en el món occidental. A més, sembla que les possibilitats d'expansió del treball en els serveis no s'han esgotat, ni de bon tros.

El creixement del sector terciari en les societats occidentals es deu, per una part, a l'expansió dels serveis públics i a la integració dels serveis en la producció de béns, és a dir, que es compren determinats serveis com a inputs del seu sistema productiu. I per l'altra, a una sèrie de canvis socials i demogràfics, entre els quals cal destacar l'increment del temps lliure i de les vacances, la participació cada vegada més gran de les dones en el mercat del treball (cosa que significa que alguna altra persona ha de fer determinades feines de reproducció), l'augment de l'esperança de vida de la població, així com la presència d'una despesa econòmica per temps lliure per part dels joves.

3.2.2 LA TERCIARITZACIÓ DE L'ECONOMIA CATALANA I DE LA SEVA POBLACIÓ ACTIVA

Ja s'ha parlat de la dificultat de definir què s'entén per serveis. Fins i tot, l'informe anual de Banca Catalana *Evolució econòmica de Catalunya*, que tracta de les activitats agràries i de les industrials, no inclou un apartat específic per als serveis en conjunt, encara que fa reflexions sobre la temporada turística i sobre les institucions financeres (bancs i caixes). Aquest oblit és significatiu, ja que el sector dels serveis representa, a Catalunya, prop del 60% del PIB català i ocupa al 55% dels actius (segons les xifres de 1992).

La terciarització de l'economia catalana és implacable i ho seguirà sent. El quadre 3.5 mostra aquest procés, pel que fa a

la població ocupada: entre 1983 i 1992, ha augmentat el nombre d'ocupats en 336,4 milers, i només el nombre d'ocupats en el sector dels serveis és de 332,3 milers.

En aquest mateix quadre 3.5, es pot veure el ritme anual de creixement o decreixement per a cadascuna de les quatre grans branques d'activitat: mentre que els ocupats del sector primari disminueixen a un ritme molt ràpid i els del sector industrial es mantenen força estables, són els ocupats del sector de la construcció i els dels serveis que enregistren un creixement molt important.

Les explicacions d'aquesta evolució, però, són diferents: si els ocupats de la construcció han pujat és pel fet puntual dels Jocs Olímpics de 1992; a partir d'aquesta data, en acabar-se les grans obres d'infraestructres i aparèixer una oferta d'oficines excessiva i una oferta d'habitatges que no concorda amb el tipus de demanda existent, el sector de la construcció tendeix a disminuir en nombre d'ocupats i de negocis realitzats. En canvi, el creixement dels ocupats del sector dels serveis es deu a la tendència assenyalada de totes les economies occidentals cap a la terciarització. Així mateix, l'evolució del nombre d'ocupats dins del terciari és diferent segons els subsectors: en el subsector de transports i comunicacions disminueixen, talment com en tot el món occidental. En canvi, a l'altre subsector tradicional, el del comerç i la restauració, augmenten, quan en el món occidental tendeixen a la baixa. L'ocupació al subsector de serveis financers, a empreses i lloguers, que es considera el més dinàmic econòmicament parlant, no augmenta als mateixos ritmes que a d'altres àrees occidentals. Com és lògic, el subsector que registra el creixement més important és el dels serveis relacionats principalment amb l'administració.

De l'anàlisi del quadre 3.5, s'ha pogut observar com l'economia catalana tendeix clarament cap a la terciarització, però no cap al subsector més dinàmic (finances), sinó cap als serveis relacionats amb l'administració i el comerç. Per tant, la localització de les llicències comercials a Catalunya mostrarà

la importància de cada nucli, dins d'una òptica molt localista, ja que el món dels serveis tradicionals i madurs (comerç, transports, hostaleria, reparació) està molt endarrerit respecte la competència forània i pateix de greus problemes estructurals, entre els que cal destacar, sobretot, el minifundisme. Per contra, la localització de les oficines de bancs i caixes permetrà de copsar quines ciutats poden jugar un cert paper dins de la jerarquia catalana, espanyola i del conjunt europeu.

Quadre 3.5

Població ocupada els anys 1983 i 1992 per grans sectors i pels subsectors del terciari

	1983 (en milers)	1992 (en milers)	creixement absolut (en milers)	Taxa de creixement anual acumulativa
Ocupats	1.765,3	2.101,7	336,4	1,96
Agricultura	123,4	76	-47,4	-5,24
Indústria	663,8	671,6	7,8	0,13
Construcció	146,3	191,4	45,1	3,03
Serveis	830,4	1.162,7	332,3	3,81
Comerç, hosteleria i reparacions	325,5	458,3	132,8	3,87
comerç	227,9	377,8	149,9	5,78
restaurants, hosteleria i reparacions	97,5	80,5	-17	-2,11
Transport i comunicacions	109,1	85,1	-24	-2,73
Serveis financers, a empreses i lloguers	86,9	91,5	4,6	0,58
Altres serveis	309	527,8	218,8	6,13
administració pública, Seguretat Social i serveis sanejament	61,1	-		
educació i investigació	78	-		
sanitat i assistència social	66,6	-		
serveis culturals, personals i domèstics	103,3	-		

Font: per a 1983, IEC, *Mercat de treball. Sèries d'ocupació 1983-90*, 1992; per a 1992, Banca Catalana, *Evolució econòmica de Catalunya 1992*.

3.2.3 POBLACIÓ I SERVEIS A CATALUNYA: UNA DISTRIBUCIÓ TERRITORIAL DIFERENT

En el capítol 3.1 s'ha inclòs una descripció del mapa de distribució de la població per nuclis, elaborat per Tomàs Vidal; no cal repetir ara el que s'ha dit abans, però convé de retenir la imatge simplificada d'una Catalunya dicotòmica: la poblada i la desèrtica. La distribució de la població en l'espai català és, tal com s'ha explicat anteriorment, el resultat d'un procés, que ha concentrat els habitants en unes àrees molt concretes i ha deixat gairebé despoblada la resta de Catalunya. Així, el mapa de la distribució territorial de la població mostra un important desequilibri a favor de l'àrea metropolitana de Barcelona i de la Catalunya litoral.

Com també s'ha dit en el capítol anterior, l'ús de la població com a variable exclusiva per determinar una jerarquia urbana no és suficient, però s'utilitza quan no n'hi ha cap altra per millorar-ne els resultats. En l'actualitat, però, hi ha altra mena d'informació que permet de ponderar la població per establir quina és la xarxa urbana d'un país i com aquesta xarxa organitza el territori. Aquest altre tipus d'informació és tot el que fa referència a les activitats terciàries que s'efectuen en cada nucli de població.

Per a Catalunya, hi ha un treball elaborat per Pilar Riera, que estudia la xarxa urbana a partir d'una anàlisi funcional.⁵ El treball planteja el coneixement de les àrees d'influència de les ciutats catalanes resultants de les funcions comercials, de serveis i administratives, és a dir, les activitats terciàries, i arriba a la conclusió que l'entramat urbà està format per sis nivells: la capital metropolitana, les capitals regionals, les capitals de comarques, les capitals de rodalies, els pobles grans i els pobles petits. La classificació de cada nucli de població en algun d'aquests sis nivells s'ha realitzat tot relacionant les diferents funcions que efectua amb el seu nombre

⁵ Vegi's Riera, 1987 i 1989.

de població, a partir d'una anàlisi de correlació/regressió mòbil. D'aquesta manera, el fet que un nucli de població es trobi en un determinat nivell contempla que exerceixi les funcions de tots els nivells inferiors i no les funcions del nivell superior.

Cal tenir present, però, que la informació que utilitza aquesta investigació de Pilar Riera s'ha obtingut a partir dels resultats d'una enquesta, elaborada i realitzada a mitjans de la dècada dels setanta; per tant, els resultats no es poden aplicar automàticament a la Catalunya actual, sinó que exigeixen certa prudència.

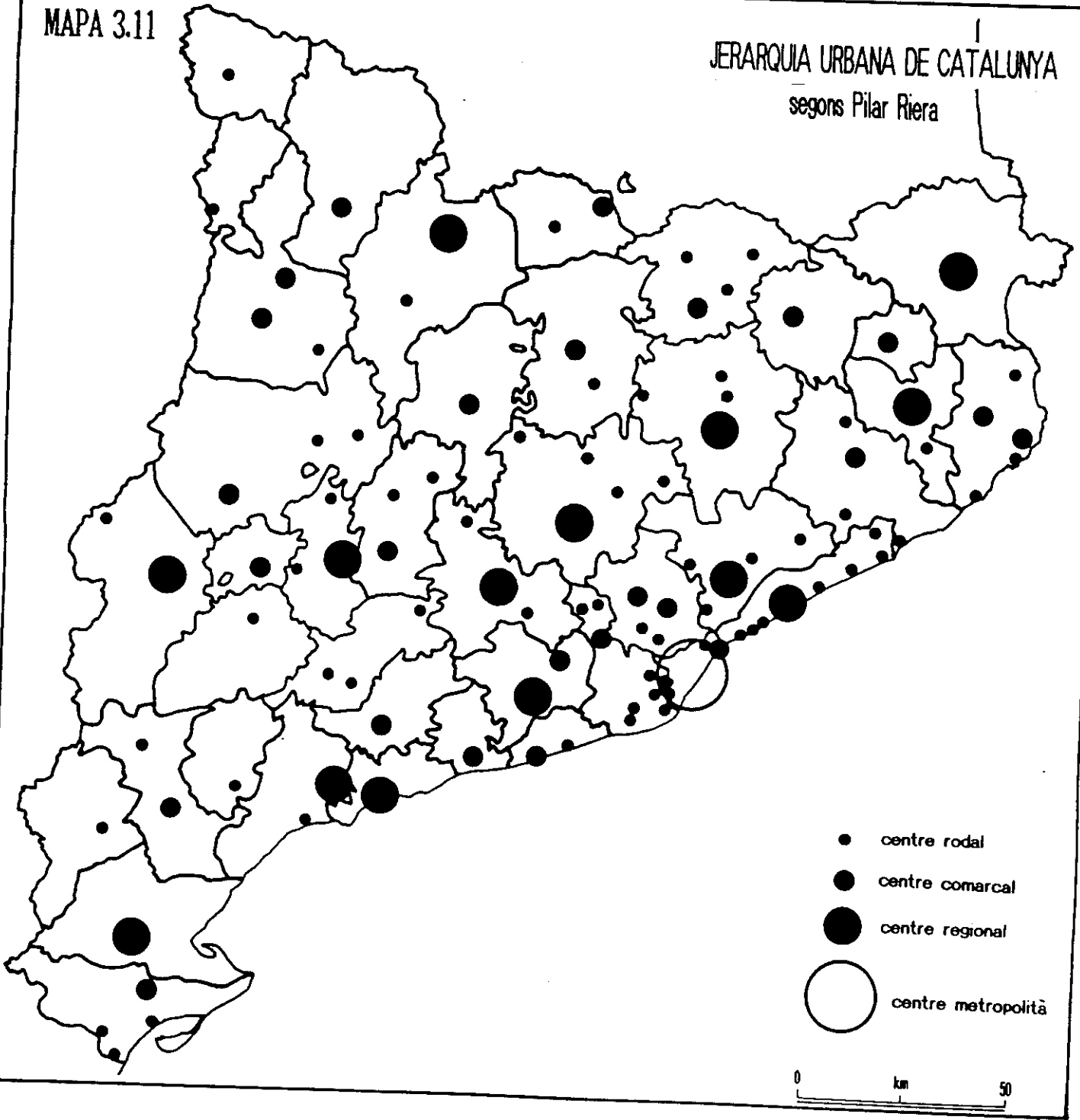
En l'annex 3.2, hi ha els nuclis que pertanyen als quatre nivells superiors i que han servit per elaborar el mapa 3.11. En l'annex 3.3, es relacionen les funcions centrals analitzades i classificades en cada un dels nivells jeràrquics de la xarxa urbana catalana, que han permès determinar a quin nivell pertany cada nucli de població. Les funcions centrals són aquelles que estan ubicades en una localitat, en funció de la seva població i de la seva àrea d'influència; així mateix, la incidència de cadascuna de les funcions centrals a les localitats de cada nivell permet assignar cada funció a un nivell concret.

L'interès dels resultats d'aquest treball de Pilar Riera s'evidencia en el mapa 3.11, on s'han localitzat els nuclis dels quatre nivells més importants. Cal tenir present que la nomenclatura utilitzada (localitats regionals, comarcals i rodals) és pròpia de l'autora i tal com ella mateixa diu "l'ús d'aquesta terminologia (...) pot induir a errors d'interpretació, ja que com es tracta de conceptes espacials (regió, comarca, rodalia), pot donar fàcilment la idea que totes les localitats tenen una àrea d'influència de dimensions que corresponen al nivell; el que només indica aquesta terminologia és que la localitat d'un nivell concret té les funcions que caracteritzen aquest nivell, encara que no tingui cap àrea que hi graviti".⁶

⁶ Riera, 1987, pàg. 144.

MAPA 3.11

JERARQUIA URBANA DE CATALUNYA
segons Pilar Riera



Aquest mapa 3.11 continua mostrant una certa desigualtat en la distribució territorial, tal com passa si s'empra qualsevol altra variable econòmica i social. Però, a diferència del de la distribució de la població, aquest mapa de la jerarquia urbana funcional palesa un equilibri territorial que no es manifesta en el mapa de la població. Això passa, sobretot, a l'àrea del Pirineu, on destaca molt el paper de centre regional de la Seu d'Urgell, dels centres comarcals de Tremp, la Pobla de Segur, Sort, Puigcerdà, Ripoll i dels centres rodals de Vielha, el Pont de Suert, Isona, Organyà, Bellver de Cerdanya, Ribes de Freser, Sant Joan de les Abadesses i Campdevànol. Cal tornar a observar el mapa de la distribució de la població per adonar-se que la majoria d'aquests nuclis són gairebé inidentificables.

Així mateix, s'hi pot veure com l'àrea metropolitana de Barcelona no és tan plena de nuclis funcionalment importants: Badalona, l'Hospitalet de Llobregat, Sabadell, Santa Coloma de Gramenet i Terrassa (municipis amb més de 100.000 habitants) tenen un nivell funcional inferior al de la Seu d'Urgell (que té poc més de 10.000 habitants). Un segon fet a retenir és la quantitat de nuclis de cada nivell: 1 localitat metropolitana, 14 localitats regionals, 25 localitats comarcals i 68 localitats rodals. De les xifres anteriors, cal tenir present que la localitat metropolitana també és una localitat regional, comarcal i rodal; que cada localitat regional, també és comarcal i rodal; i, així, en tots els nivells.

Per tant, de localitats comarcals, a Catalunya n'hi ha 40; aquesta xifra gairebé coincideix amb les comarques actuals (que són 41); el que no coincideix, però, són les localitats: tal com es pot veure en l'annex 3.2, dins de les localitats comarcals, n'hi ha cinc que no són capitals de comarques actuals (Badalona, Martorell, Palafrugell, la Pobla de Segur i Sant Sadurní d'Anoia), i, dins de les localitats rodals, n'hi ha set que són capitals de comarca (les Borges Blanques, Falset, Gadesa, Montblanc, el Pont de Suert, Sant Feliu de Llobregat i Vielha). No es pot dir, doncs, que hi hagi una coincidència entre els

resultats de la investigació de Pilar Riera i la xarxa de capitals comarcals actuals.

S'ha d'observar, però, que si se sumen totes les localitats, des de la metropolitana fins a la rodal, la xifra resultant és de 108, nombre que s'aproxima al d'unitats territorials per serveis de base, especialment diària, com són correus, veterinaris, metges, sectors telefònics, subcomarques educatives per a l'EGB, etc, que s'assenyala en el treball de Casassas i Clusa.⁷

La xarxa urbana funcional de Catalunya mostra unes característiques pròpies, que la diferencien de la xarxa urbana feta a partir de la distribució de la població censada de cada municipi. Sense cap mena de dubte, la mobilitat de la població explica, en bona mesura, que nuclis amb poca població ofereixin més funcions que d'altres nuclis més grans, ja sigui perquè tenen una àrea d'atracció més gran, ja sigui perquè hi ha una important població estacional que hi passa les vacances o els caps de setmana (vegi's el capítol 3.5 sobre la mobilitat de la població).

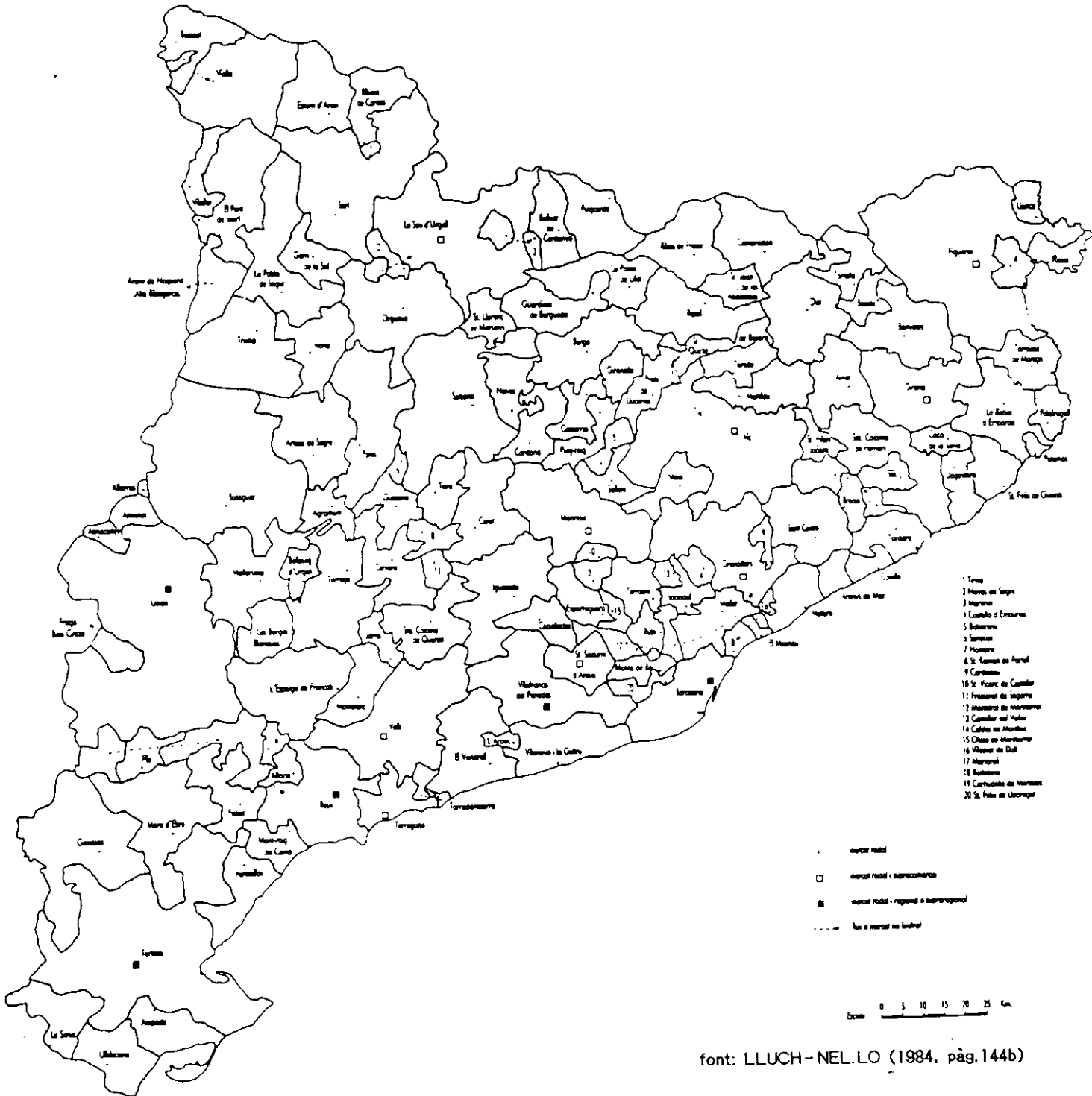
A més de l'estudi de Pilar Riera sobre aquest tema, hi ha el de Joan Soler Riber sobre *Les estructures mercantils bàsiques als Països Catalans*. En aquest breu treball de dues pàgines de text i deu pàgines on es classifiquen els municipis dels Països Catalans, segons la categoria del mercat que representen, es defineix per a la Catalunya de 1960 una situació amb 131 nuclis, aplegats en onze categories diferents:

suprarregional	2
regional	1
subregional	3
supracomarcal	6
comarcal major	15
comarcal mitjà	10
comarcal menor	18
rodal major	29
rodal mitjà	37
rodal menor	10

⁷ Casassas i Clusa, 1981, pàg. 33

MAPA 3.12

LES RODALIES SEGONS JOAN SOLER I RIBER

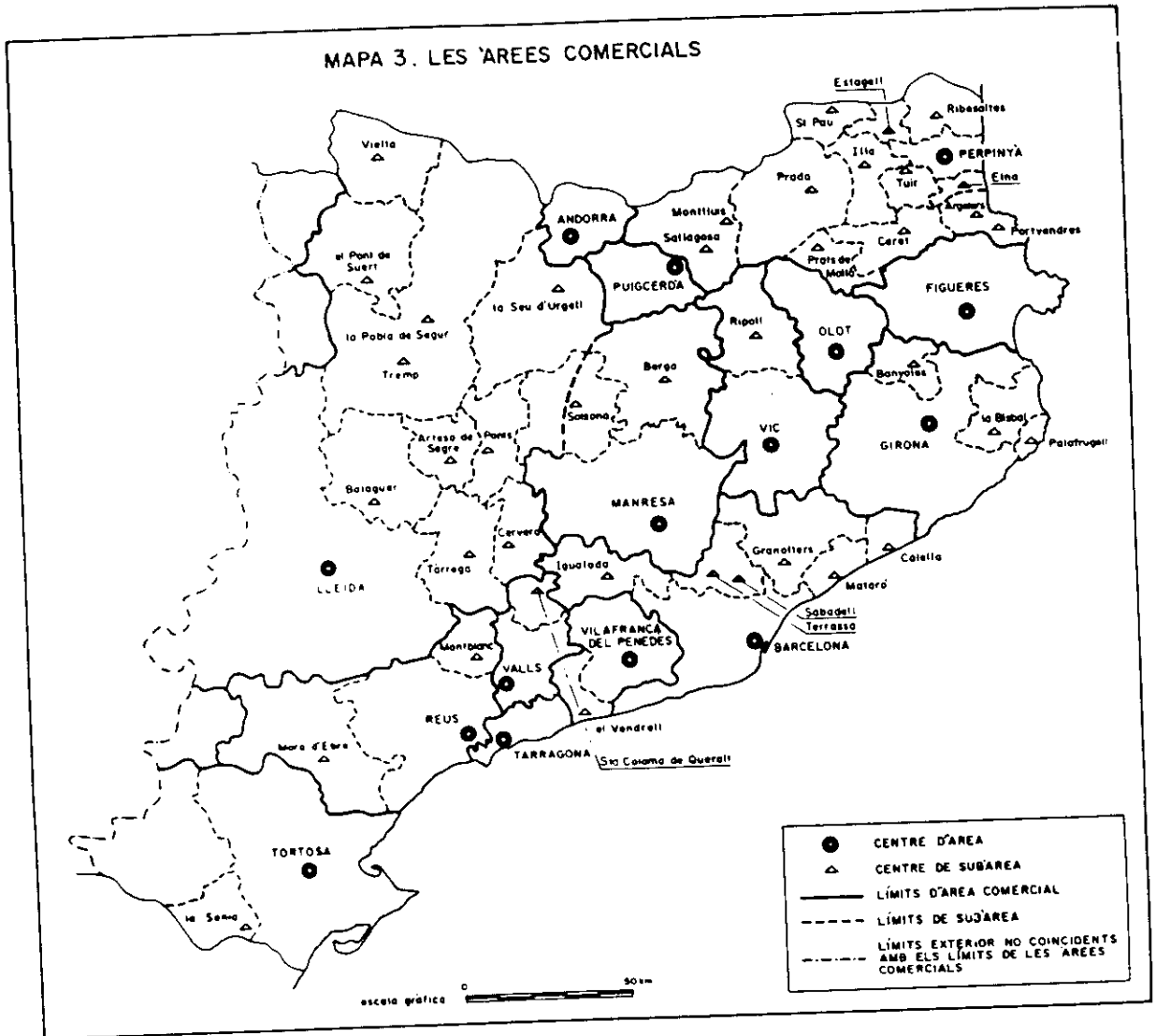


font: LLUCH-NELLO (1984, pàg.144b)

El treball de Soler Riber que se cita en la bibliografia no va acompanyat de cap mapa. En canvi, en el treball de Lluch i Nel.lo sobre *El debat de la divisió territorial de Catalunya*, se'n presenta un (vegi's el mapa 3.12), amb una nota que diu que "ha estat dibuixat per a aquesta edició a partir de les dades donades per l'autor en aquest estudi i en els quadres comarcals de la Gran Enciclopèdia Catalana".⁸ Curiosament, hi ha petites divergències entre el llistat de Soler i Riber de nuclis amb una certa importància comercial i els topònims que apareixen en les àrees comercials dibuixades en el llibre de Lluch i Nel.lo: Mont-roig de Tastavins, de l'Alt Empordà, surt al llistat de Soler i Riber però no en el mapa; així mateix, en la relació de Soler i Riber hi ha una categoria, la local-subrodal, que inclou nou municipis, dels quals només dos surten en el mapa de Lluch i Nel.lo: Rubí, del Vallès Occidental, i Monistrol de Montserrat, del Bages. En qualsevol cas, l'estudi de Soler i Riber assenyala 131 nuclis que organitzen l'espai quotidià. Cal tornar a recordar que aquesta xifra s'apropa molt a les descrites anteriorment sobre la xarxa urbana de Catalunya.

Per acabar aquest apartat, l'Atlas Comercial mostra les àrees i subàrees comercials a principis dels anys seixanta, que es reproduïxen al mapa 3.13. En aquest mapa es reflecteixen els següents fets: les tretze àrees principals tenen unes grandàries territorials i poblacionals molt diferents; les àrees comercials no respecten els límits provincials; les trenta-vuit ciutats que són centre d'àrea o subàrea no coincideixen amb les capitals comarcals (n'hi ha quatre que no ho són, i hi manquen deu capitals comarcals que no tenen àrea o subàrea comercial). En qualsevol cas, és important de remarcar que les àrees comercials de les trenta-vuit ciutats representen un nombre similar al de les ciutats que es troben en els nivells superiors de la jerarquia urbana de Catalunya.

⁸ Lluch i Nel.lo, 1984, al darrera del mapa que es troba entre les pàgines 144 i 145.



font: F.LÓPEZ PALOMEQUE (1983, pàg.334): 'Les activitats terciàries'
 Gran Geografia Comarcal de Catalunya, vol.18 Encic. Catal.

3.2.4 LES L·LICÈNCIES COMERCIALS I LES L·LICÈNCIES DE SERVEIS ACTUALS

Una característica bàsica de l'economia catalana, talment com en totes les dels països occidentals, és la seva interrelació: l'existència d'una mobilitat creixent de productes, persones i informacions, fa que les infraestructures de comunicació siguin decisives en l'activitat econòmica del país. Així, doncs, la qualitat d'aquestes infraestructures és fonamental per als nivells d'eficiència i productivitat de qualsevol empresa, a la vegada que és un dels factors principals a l'hora de decidir la localització de les activitats econòmiques. Sense cap mena de dubte, els principals centres de serveis de Catalunya són els que estan més ben comunicats, perquè són els més accessibles a més gent.

Les activitats dels serveis es concentren a les ciutats per diverses raons, entre les quals cal destacar les següents: la facilitat a l'accés dels factors de producció (treball, capital); la presència de xarxes d'infraestructures de comunicacions; la possibilitat d'accés a la recepció i difusió de la informació.

El comerç, els restaurants i l'hosteleria -serveis per als quals el nivell de població és un factor clau- tenen una distribució pel territori directament relacionada amb la població, amb l'única excepció de les contrades turístiques, on la població flotant fa augmentar aquest tipus de serveis. Els llocs de treball relacionats amb el transport i les comunicacions estan directament relacionats amb la densitat de població i el nivell d'activitat econòmica. Les institucions financeres i d'assegurances s'ubiquen als centres urbans més importants, mentre que són força esparses a la resta del país.

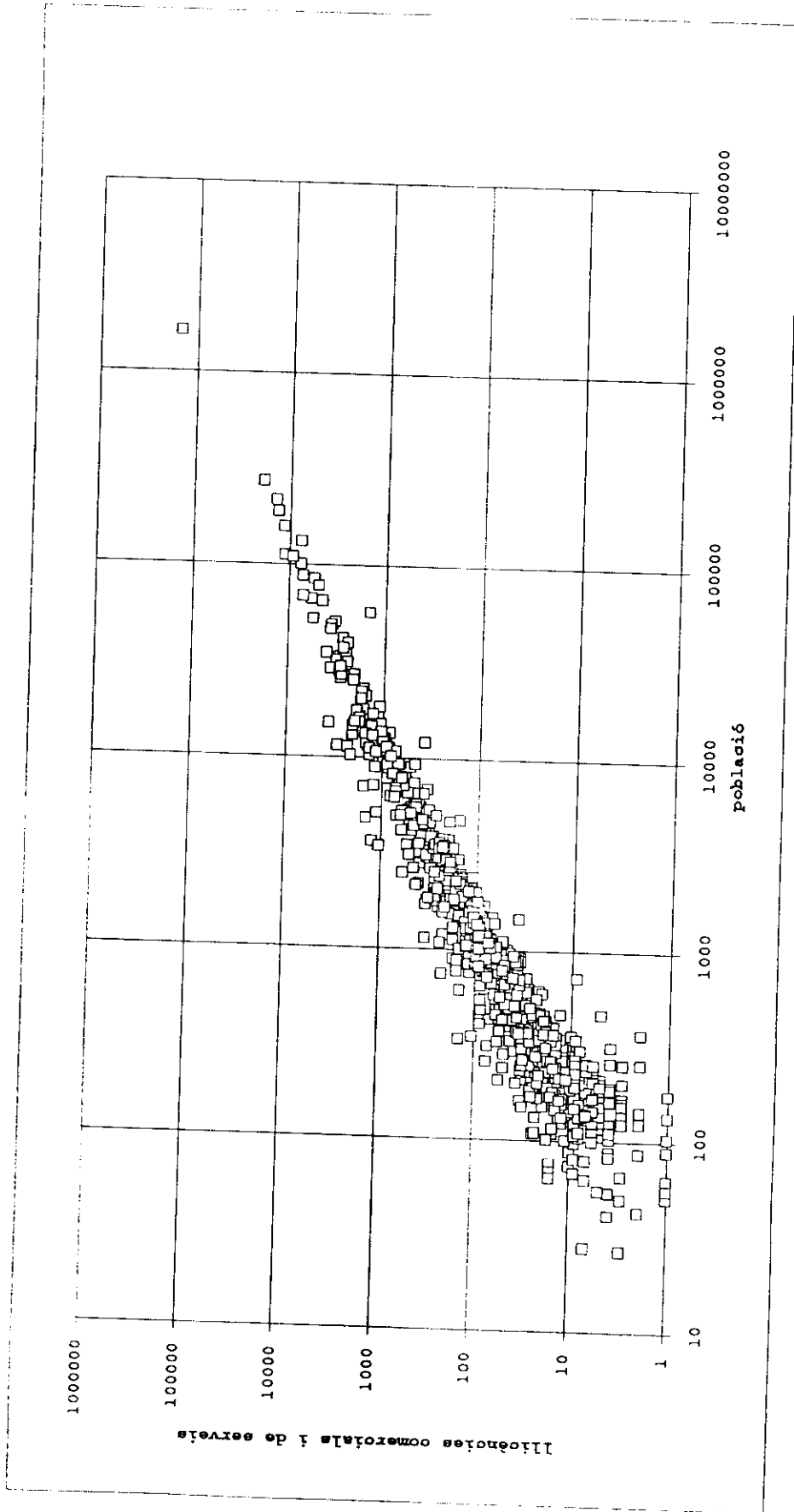
L'administració pública i els serveis d'ensenyament i sanitat estan directament relacionats amb la quantitat de població censada. En resum, es pot dir que la proximitat als clients és una necessitat bàsica de les activitats de serveis: per tant, una bona accessibilitat és indispensable per a l'èxit d'aquestes activitats terciàries.

La xarxa urbana de les llicències comercials i de serveis

Tot seguit s'analitzarà la localització de les llicències del sector terciari, per tal de copsar les diferències i coincidències amb la distribució de la població. El primer fet que s'observa és la palesa relació entre la població i el nombre de llicències comercials i de serveis: com més població, més llicències hi ha. Tal com es pot veure al gràfic 3.1, les divergències més grans es donen als municipis amb menor població censada, ja que la variació del nombre de llicències terciàries divergeix força. Un bon exemple d'aquesta divergència resulta de la comparació de Llorac (Conca de Barberà), amb 104 habitants i una llicència terciària, i Albanyà (Alt Empordà), amb 109 habitants i 24 llicències terciàries. Sens dubte, aquestes diferències es deuen, sobretot, a l'existència de població estacional relacionada amb les vacances i els caps de setmana.

Al quadre 3.6, es pot veure el percentatge que representen, sobre totes les llicències de serveis, de comerç i de la població, els catorze municipis que superen l'1% del total de llicències terciàries. Aquests catorze municipis apleguen una xifra més del 54% de la població i de les llicències comercials, i una mica més del 52% de les llicències de serveis; el municipi de Barcelona és el que concentra més llicències i població.

Gràfic 3.1 Relació entre les llicències comercials i de serveis i el nombre de població dels municipis catalans, 1991



Quadre 3.6

Percentatge sobre el total de llicències i població

	llicències de serveis	llicències de comerç	llicències terciari	població
Barcelona	27,55	30,76	28,8	27,16
l'Hospitalet de Llobregat	3,86	3,40	3,68	4,51
Badalona	2,83	2,61	2,74	3,61
Sabadell	2,58	2,54	2,56	3,13
Terrassa	2,30	2,33	2,27	2,61
Lleida	2,26	2,06	2,18	1,85
Tarragona	1,77	1,86	1,80	1,82
Santa Coloma de Gramenet	1,54	1,42	1,50	2,20
Mataró	1,49	1,50	1,49	1,68
Reus	1,44	1,41	1,43	1,45
Girona	1,40	1,33	1,37	1,13
Manresa	1,13	1,19	1,15	1,10
Granollers	1,07	1,13	1,10	0,86
Cornellà de Llobregat	1,07	1,06	1,07	1,40
total	52,29	54,50	53,14	54,51

Font: Institut d'Estadística de Catalunya, 1993, *Estadística comarcal i municipal 1991*

Hom pot dir, doncs, que les activitats del terciari donen lloc a una concentració territorial en uns pocs punts del territori. Evidentment, les llicències de comerç i de serveis es troben en els principals nuclis de població que estructuren Catalunya territorialment. Un aspecte important a tenir present és l'existència de llicències terciàries a gairebé tots els municipis del país, ja que només a cinc municipis no n'hi ha cap.⁹

Tal com es pot veure a l'annex 3.4, l'ordre dels municipis segons el nombre absolut de llicències terciàries és lleugerament diferent de l'ordre dels municipis segons el volum de població: els municipis turístics (com ara Lloret de Mar,

⁹ Aquests cinc municipis són Figols, Gisclareny (ambdós del Berguedà), Forès (Conca de Barberà), Sobremunt (Osona) i Terrades (Alt Empordà).

Vila-seca i Salou, Castelldefels o Blanes) o els municipis que són capitals comarcals (com Granollers, Figueres, Vic, Igualada, Olot o Vilafranca del Penedès) es troben molt per davant segons l'ordre jeràrquic de les llicències terciàries d'altres municipis que els superen de bon tros en nombre de població. Cal veure també com hi ha ciutats que tenen una elevada relació de llicències per 100 habitants, com Besalú, Guissona, Manlleu, Ponts i Sant Celoni, ja que fan de centres de petites àrees de comerç; així mateix, hi ha altres nuclis que tenen una relació força baixa de llicències per 100 habitants, com Cerdanyola del Vallès, el Masnou, Rubí i Santa Coloma de Gramenet, perquè depenen d'altres centres comercials propers i molt més atractius.

El comerç a Catalunya té una important participació en el conjunt de l'economia, tant pels llocs de treball, com pel nombre d'empreses i el valor afegit que genera. No s'entrarà aquí a parlar del futur, de l'estructura empresarial, ni dels problemes del sector comercial a Catalunya (per a això és millor consultar l'Atlas comercial de Catalunya). El que interessa és la localització territorial del comerç, com a indicador de la importància de cada un dels nuclis de població dins de la jerarquia urbana de Catalunya. Sobre aquest tema, hom pot trobar referències històriques, fins 1980, en el treball de Lluís Casassas *Fires i mercats a Catalunya*.

El lloc on la gent es plantegi de viure en els propers anys i, sobretot, on li sigui possible de fer-ho, ateses les constriccions existents de disponibilitat i preus de l'habitatge (les noves tendències de poblament de les quals s'ha parlat en el capítol 3.1), l'augment del nivell de motorització, la incorporació de les dones al mercat de treball, la reducció de la dimensió mitjana de les famílies, l'envelliment de la població urbana, són els principals canvis socials que poden arribar a tenir una importància determinant pel que fa a l'emplaçament futur de la demanda de consum i, per tant, sobre l'orientació i la localització del comerç en el territori.

MAPA 3.14

Mapa 9.6 LLICÈNCIES DE COMERÇ AL DETALL. ANY 1989

NOMBRE DE LLICÈNCIES FISCALS.
ANY 1989



Tal com es pot veure en el mapa 3.14, les llicències de comerç i de serveis es distribueixen en el territori de manera molt similar a com es distribueix la població, és a dir, es concentren al litoral, a l'entorn metropolità de Barcelona, als eixos Barcelona-Lleida, Manresa-Berga, i Granollers-Vic-Puigcerdà. Hi destaquen les ciutats properes a Barcelona, com és ara Sabadell, Terrassa, Mataró i Granollers, i les ciutats grans de l'interior, com és ara Lleida, Girona, Figueres, Olot, Vic, Manresa, Igualada, Vilafranca del Penedès, Reus i Tortosa.

Ara bé, la proporcionalitat entre nombre de llicències i població no és exacta, encara que s'hi apropa bastant; la inexactitud es deu, com ja s'ha dit anteriorment, al fenomen de la població estacional ocasionat per les vacances i els caps de setmana. Els exemples sobre aquest fet que es poden veure al quadre 3.7 seran suficients. S'han triat tres municipis que, en el conjunt de l'any, tenen menys població que la censada, com són Canovelles (de fet, un barri dormitori de Granollers), Cornellà de Llobregat (que forma part del continu urbà de Barcelona) i Manresa (ciutat que no es pot qualificar de turística). Com s'hi pot observar, tots els mesos de l'any tenen menys població perquè un percentatge important de la seva població fa vacances a l'estiu i marxa del municipi, talment com també els caps de setmana; així mateix, el saldo de la mobilitat obligada és negatiu en els casos de Canovelles i de Cornellà de Llobregat, mentre que per al cas de Manresa no és suficient per equilibrar totes les persones que marxen els caps de setmana.

El cas oposat queda exemplificat en els municipis de Salou, Lloret de Mar, Vielha e Mijaran i Puigcerdà, els quals tenen, en qualsevol mes de l'any, més població que la censada, a causa del turisme i les segones residències. Tots quatre municipis assoleixen el màxim demogràfic els mesos de juliol i agost; els dos municipis de muntanya, a més, tenen un altre moment àlgid, que correspon a la temporada d'esquí. El turisme es mostra com un factor d'atracció positiu per a la localització dels establiments comercials, ja que són les àrees amb una major

concentració turística i de segona residència les que registren una major densitat comercial.

Com es pot comprovar, les diferències entre la població censada i la calculada és prou important perquè la relació entre llicències terciàries i població censada no sigui una variable suficient per avaluar el nombre total de llicències de comerç i de serveis.

Quadre 3.7

Població mitjana per mesos i per al conjunt de l'any de diversos municipis catalans

	Canovelles	Cornellà de Llobregat	Manresa	Salou	Lloret de Mar	Puigcerdà	Vielha e Mijaran
gener	12403	76781	64087	27734	34930	11416	14421
febrer	12558	79582	65853	17017	28902	9033	11403
març	12456	78045	65056	22523	32190	10156	12865
abril	12572	78919	65550	30472	50868	9017	7474
maig	12563	79275	65741	27114	50848	8714	7151
juny	12222	74477	62926	51712	69371	12508	14851
juliol	11576	67112	57859	80733	91144	16782	22200
agost	10493	60601	52762	80720	91082	16780	22202
setembre	12228	74130	62653	54352	71357	13050	15374
octubre	12595	79394	65667	27005	50535	8714	7149
novembre	12556	79719	65927	22323	44466	8323	6694
desembre	12440	76916	64183	31480	36878	11411	14418
població mitjana	12217	75363	63155	39613	54540	11351	13051
població censada	13326	84927	66320	7264	15018	6329	3109
diferència	-1109	-9564	-3165	32349	39522	5022	9942

Font: Mendizàbal et alii, 1994

Tal com es desprèn de l'annex 3.4 i de l'Atlas comercial de Catalunya, els caps comarcals són els municipis amb més llicències de la comarca, però no els que tenen més densitat comercial, entenent aquest concepte com la relació entre població censada i les llicències comercials. Ara bé, això no determina que la funció de centre comercial i de serveis sigui exercida pels municipis amb més densitat comercial, ja que la diversitat de comerç i serveis, així com la seva qualitat són variables a tenir igualment en compte, i que es manifesten d'una

manera molt evident als caps de comarca i en alguns altres centres rodals.

Des de fa uns anys, les grans superfícies comercials han centrat un gran interès pel que fa a la seva localització, així com a la competència que suposen per al comerç tradicional. Cal dir que l'oposició dels comerciants a aquestes superfícies no es deu tan a la quota de mercat que representen (segons l'*Enquesta Metropolitana de Barcelona de 1990*, només el 5,8% de la població efectua les seves compres a hipermercats o centres comercials),¹⁰ sinó al fet que qualsevol implantació de mitjana o gran superfície contribueix a incrementar el grau de marginalitat del comerç tradicional, que té el seu origen en el minifundisme de la pròpia activitat. Pel que fa a la localització territorial de les grans superfícies, un pot dir que es concentra, sobretot, a la regió metropolitana de Barcelona, al voltant de les grans ciutats (Girona, Lleida, Manresa, Reus, Tarragona), a les zones turístiques (Alt i Baix Empordà, Baix Penedès), o a ciutats mitjanes (Igualada, Vic). En qualsevol cas, hi ha una relació clara entre les ciutats importants dins de la jerarquia urbana de Catalunya i la ubicació de grans superfícies comercials.

Hom pot concloure que la jerarquia urbana a partir de les llicències comercials i de serveis és molt similar a la que s'obté amb la distribució de la població. Però, les divergències entre ambdues fa que s'hagi de tenir present el que s'ha dit anteriorment del treball de Pilar Riera: la jerarquia urbana a partir de les funcions terciàries mostra un territori més equilibrat que el de la distribució de la població perquè apareixen nuclis més importants a més punts del territori. Aquest fet s'ha de tenir present a l'hora d'organitzar administrativament el territori de Catalunya per tal de no desequilibrar-lo més.

¹⁰ Baranda i Flores, 1993, pàg. 43.

La xarxa urbana de les oficines de bancs i caixes d'estalvis

La importància del sector financer en l'economia actual és prou coneguda per tothom i no cal insistir en el seu paper fonamental per a la reproducció del sistema econòmic i social. Així mateix, dins del sector terciari, el subsector de les finances està considerat en l'actualitat com dels més dinàmics i innovadors. Tampoc no cal insistir que l'activitat finacera actua en el territori a partir d'una sèrie de punts -les oficines- que es relacionen entre ells per mitjà de xarxes, per tal de mobilitzar l'estalvi cap a les inversions. La localització de les oficines en el territori està directament relacionada amb la població i les seves activitats econòmiques. Cada oficina té una àrea d'actuació i entra en competència amb les oficines d'altres bancs i caixes per aconseguir el màxim de dipòsits de cada àrea. Per tant, com més oficines tingui cada entitat financera, més possibilitats hi ha d'assolir un volum de negoci més alt; com és lògic, però, hi ha un sostre per a la ubicació de noves oficines: la relació entre el cost de la instal.lació d'una nova oficina i els beneficis que això pot generar.

A Catalunya sembla que la xarxa d'oficines és saturada, ja que el creixement ha estat gairebé nul en els darrers anys: el 1983 hi havia 3.034 oficines bancàries i el 1992 només havien augmentat a 3.087; pel que fa a les oficines de les caixes, el nombre s'ha estabilitzat al voltant de 3.540, des de 1989. Així, doncs, l'estratègia del sistema bancari d'assolir una important quota de mercat, a partir de l'obertura d'oficines sembla que ha tocat sostre.

Per analitzar la xarxa dels establiments financers a Catalunya, és obligat de remetre's a l'assaig de Josep Oliveras,¹¹ per tal de copsar com la formació de la xarxa d'oficines de caixes i bancs té una relació directa amb la jerarquia de cada població. Les comarques més poblades són les que tenen una relació més baixa d'oficines per habitants, la qual cosa permet suposar que

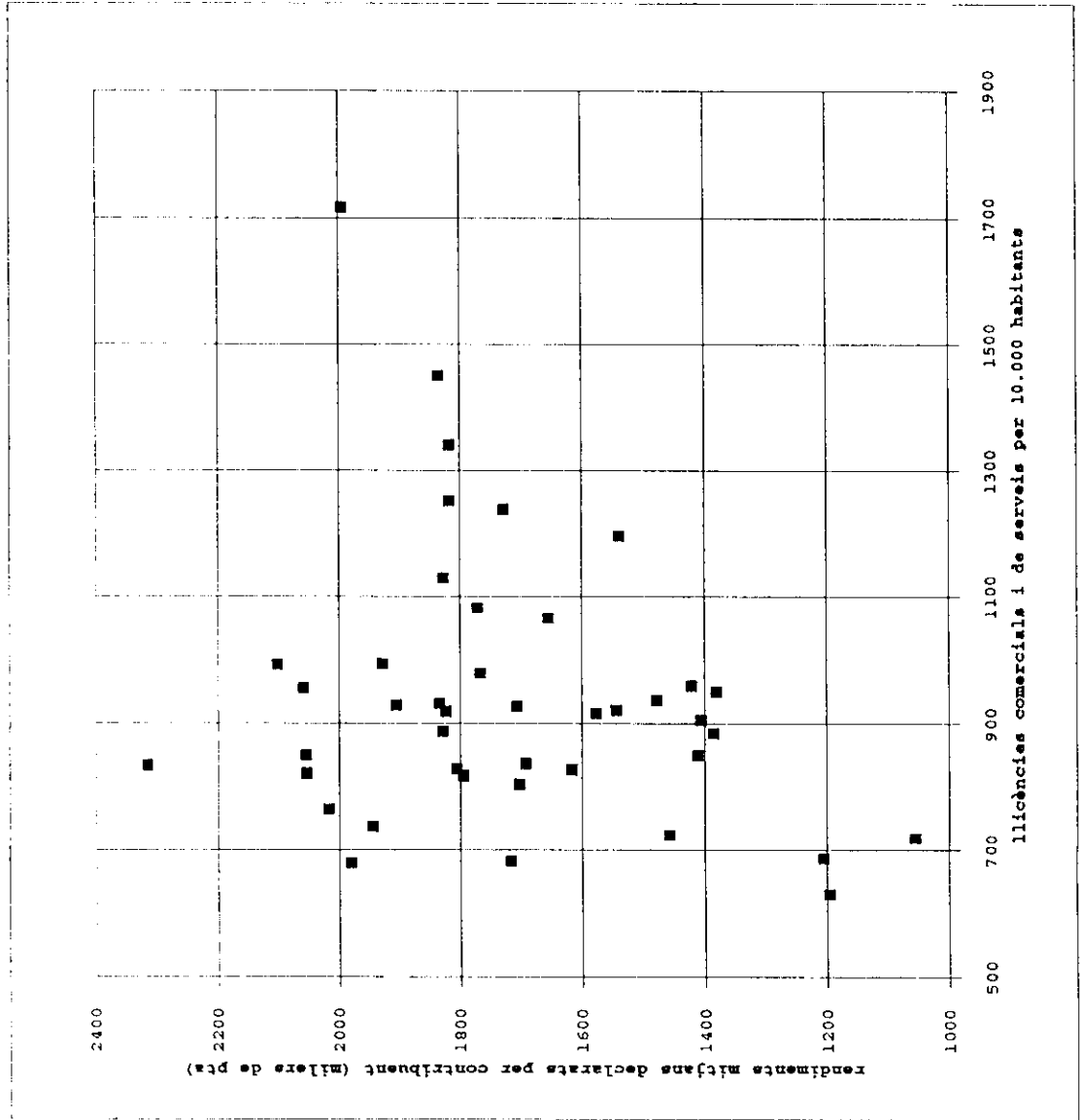
¹¹ Oliveras, 1991.

a les grans ciutats pot augmentar encara el nombre d'oficines, fet que no és d'esperar a les comarques demogràficament estancades.

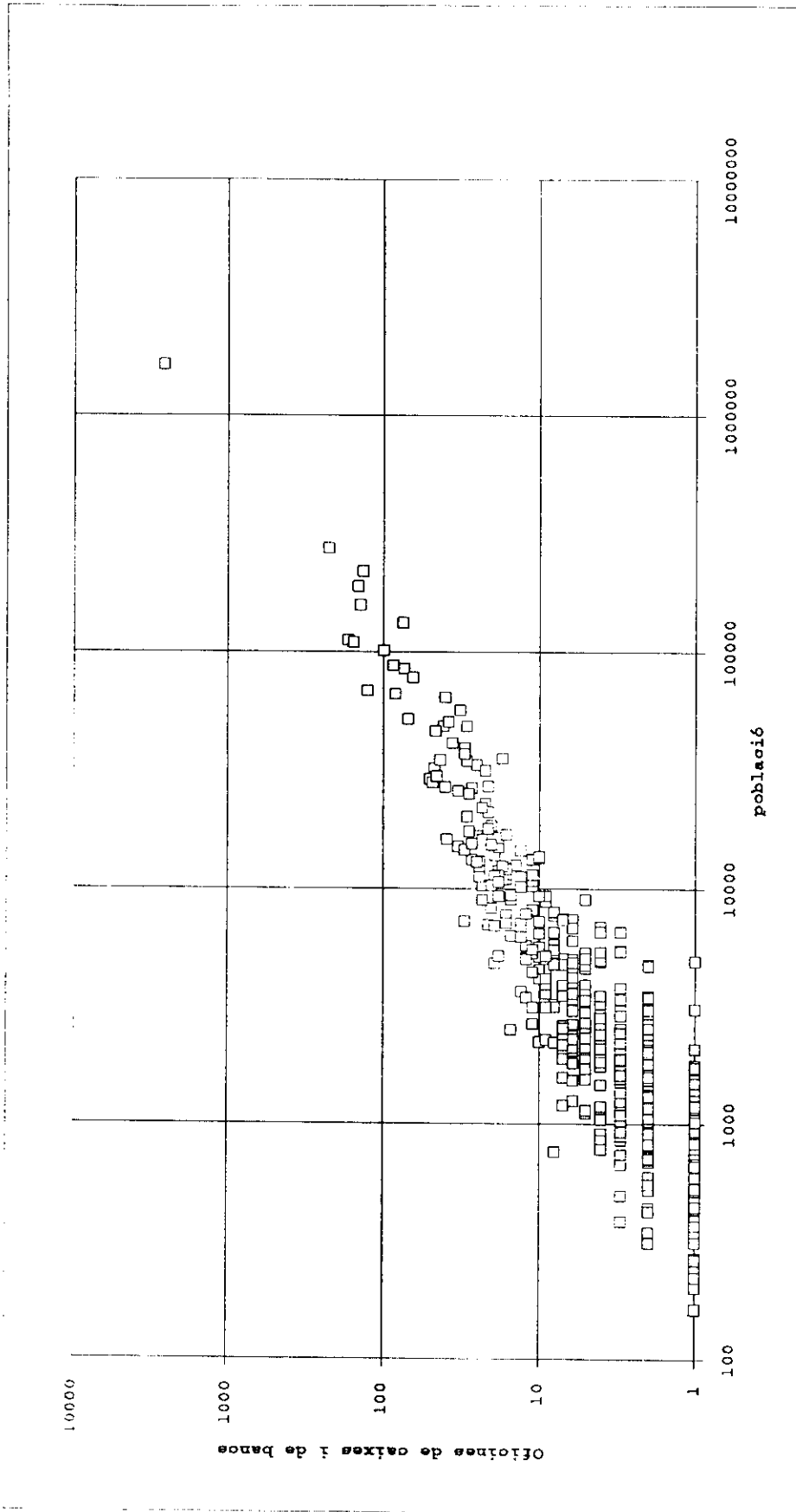
Aquí s'ha fet una altra aproximació, d'àmbit comarcal, a partir de relacionar el nombre d'oficines de caixes i bancs per 10.000 habitants amb els rendiments mitjans declarats per contribuent. El resultat es pot veure al gràfic 3.2: no sembla que hi hagi cap mena de relació entre ambdues variables, ja que les comarques del Priorat i les Garrigues tenen un nombre similar d'oficines per habitants que el Barcelonès i, en canvi, són als extrems oposats pel que fa als rendiments declarats; així mateix, les comarques del Vallès Occidental i Baix Llobregat tenen els mateixos rendiments declarats que la Val d'Aran i, en canvi, les oficines per habitants també es troben en els extrems oposats.

Aquesta mena de gràfic no es pot elaborar per municipis, ja que n'hi ha 319 sense cap oficina de banc o caixa, cosa que en distorsiona els resultats. Talment com s'esdevé amb la relació entre la població i les llicències del terciari, hi ha una relació directa entre la població i el nombre d'oficines de bancs i caixes (vegi's el gràfic 3.3): com més habitants, més oficines. Però, apareixen importants diferències entre municipis amb poques oficines, com és el cas de Vilanova de Prades (162 habitants) i Sant Fost de Campsentelles (4.938 habitants), que tenen, tots dos, una única oficina. Sens dubte, hi ha una clara jerarquia de les poblacions amb oficines de bancs i caixes que no coincideix directament amb la jerarquia de municipis segons l'ordre de població: Girona, Mataró, Reus i Manresa tenen més oficines que Santa Coloma de Gramenent, i Vic, Vilafranca del Penedès, Igualada, Tortosa, Figueres, Olot, Manlleu, Blanes i Lloret de Mar en tenen més que Cerdanyola del Vallès.

Gràfic 3.2 Relació comarcal entre el nombre d'oficines de caixes i bancs per 10.000 habitants i els rendiments mínims declarats per contribuents (1990)



Gràfic 3.3 Relació entre les oficines de caixes i de bancs i el nombre de població dels municipis catalans. 1991



A l'annex 3.5, es relaciona l'ordre dels municipis segons el nombre d'oficines de caixes i bancs. Tal com es pot veure, la localització territorial de les oficines de bancs i caixes tampoc no es diferencia bàsicament de la localització de les llicències del sector terciari o de la població. Però hi ha canvis d'ordre interessants, que, com en el cas de les llicències terciàries es deuen als fets del turisme de vacances i al paper que juguen determinats nuclis com caps de comarca i de rodalia.

3.2.5 CONCLUSIÓ

L'objectiu d'aquest capítol era mostrar quin paper fa el sector de l'economia més dinàmic i innovador, el terciari, en la formació de la xarxa urbana de Catalunya i en l'establiment de la seva jerarquia. Partint de la idea que els centres del sistema urbà català són definits pels serveis i les funcions que ofereixen a la població, i que aquesta població té una mobilitat notable, la importància dels centres urbans vindrà determinada, entre altres coses, per la proximitat i l'accessibilitat a aquests centres. A tots els annexos, gràfics i mapes, hi destaca un centre important: Barcelona. Seguidament, hi ha un conjunt de ciutats regionals, comarcals i rodals que ofereixen funcions diferents i, com és lògic, menys especialitzades. Però el que s'ha de tenir present és l'existència d'un nombre important de nuclis que ofereixen funcions més o menys d'àmbit quotidià i que són les que creen l'espai de vida on els individus fan la major part de les activitats: hi ha un munt de localitats que tenen llicències comercials i de serveis suficients per realitzar aquest paper d'organitzadors de la vida local. El treball de Pilar Riera compta 108 localitats d'aquesta mena, que haurien de ser la base per organitzar la reforma de l'administració local.

3.3 LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

3.3.1 PER QUÈ UN CAPÍTOL PER A LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA?

Moltes ciutats del món han experimentat un creixement molt ràpid en els darrers anys, tant en superfície construïda com en habitants. Això ha fet imprecisos els límits actuals de les ciutats, que en èpoques pretèrites eren força visibles (les muralles són un exemple clar i paradigmàtic d'allà on acabava la ciutat i començava el camp). Gràcies a l'accés fàcil i massiu a l'automòbil ha estat possible la difusió en l'espai dels llocs de treball, dels llocs de residència, dels llocs de lleure, dels llocs on es va a comprar. Malgrat aquest procés de difusió del mode de vida urbà pel territori, el centre de la ciutat continua existint com un lloc especial, ja que acostuma a ser el valor de canvi d'una àrea més gran que és coneguda com regió metropolitana, la qual esdevé un topònim quan se li afegeix el nom del centre urbà que la identifica.

Sense dubte, la regió metropolitana de Barcelona té tots els trets de les regions metropolitanes del món occidental: un centre amb un nom conegut -Barcelona; una difuminació al seu redós de nous barris residencials de tota mena (que sovint s'han desenvolupat al voltant dels centres d'antics pobles rurals); la creació d'una xarxa de carreteres, autopistes i rondes que permeten una elevada mobilitat de la població i una accessibilitat d'aquesta població a qualsevol punt de la regió metropolitana. Cal tenir present el fet que aquesta densa xarxa de comunicacions permet ubicar qualsevol mena de negoci a

qualsevol lloc, amb les limitacions òbvies de la rendabilitat econòmica.

La regió metropolitana de Barcelona, però, no mereix un apartat d'aquest treball només per ser regió metropolitana. Cal reflexionar-hi, també, perquè concentra el 63% de totes les llicències fiscals de Catalunya, el 65% de les llicències comercials, més del 55% del consum d'energia, el 70% de les línies telefòniques comercials, el 66% dels llocs de treball existents, el 68% de la població, en només el 8% de la superfície de Catalunya. Per tant, la concentració espacial en la regió metropolitana de Barcelona de qualsevol mena de variable econòmica, social, política o cultural que tingui a veure amb les funcions d'una ciutat són tan evidents, que justifiquen a bastament aquest capítol.

3.3.2 EL PAPER DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA EN L'ESTRUCTURA TERRITORIAL DE CATALUNYA. ELS LÍMITS DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

Delimitar el territori a estudiar suposa sempre un seguit de dubtes, discussions i, fins i tot, malentesos. Un exemple clar d'això es troba en les comarques de Catalunya: els treballs de Lluch i Nel·lo¹² recullen aquest debat només parcialment, ja que la totalitat d'articles i treballs sobre aquest tema superarien de molt la capacitat lectora de qualsevol persona interessada en el tema. Posar límits a la regió metropolitana de Barcelona no és pas més fàcil que delimitar les comarques.¹³

¹² Lluch i Nel·lo, 1983 i 1984.

¹³ En l'acte que es va celebrar a l'Institut d'Estudis Catalans el 28 de març de 1993, en ocasió del III Col·loqui de Geografia Euskalèria-Catalunya sobre la División y organización del territorio en Catalunya y Euskadi, Vicenç Bieta, president de la Societat Catalana de Geografia, va dir la següent frase, que val la pena recordar: "Quan dibuixem els límits de la comarca és quan la fem malbé".

Un pot dir que Catalunya és, en l'actualitat, una unitat territorial amb un centre, Barcelona, que juga un paper fonamental en la seva estructuració territorial, econòmica i política. Els límits de Barcelona i de la seva regió metropolitana no són gens clars, ja que divergeixen segons les variables que s'utilitzin. Per altra banda, els límits han anat canviant al llarg del temps, segons els interessos dels estudiosos sobre el tema i dels qui havien de planificar el territori.

Cal veure, a més, si és necessari de delimitar la regió metropolitana de Barcelona, d'una manera precisa i exacta, i, en cas afirmatiu, si és possible. Sigui com sigui, la metodologia i la ideologia emprades, marcarien força els límits de la regió metropolitana de Barcelona, ja de bon començament, i qualsevol proposta seria discutida i discutible. Evidentment, però, en esmentar els percentatges de les variables que caracteritzen la regió metropolitana de Barcelona s'han hagut d'acceptar uns límits, en aquest cas els de les actuals comarques del Baix Llobregat, Barcelonès, Maresme, Vallès Occidental i Vallès Oriental. La discussió sobre la delimitació de la regió metropolitana de Barcelona no és sobrera.

La bibliografia sobre la delimitació de regions metropolitanes en general és àmplia i suggerent, i també ho és la referida al cas concret de la regió metropolitana de Barcelona. Com un dels darrers exemples sobre aquest tema, cal consultar la col·lecció *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona. Territori, estratègies, planejament*, editada per l'Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona. Pel que fa al tema tractat, s'ha de destacar l'aportació de Juli Esteban,¹⁴ qui aplica un esquema molt útil (vegi's gràfic 3.4) per a explicar el procés de construcció de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Cal, però, tenir present el que representa aquest gràfic 3.4: amb les paraules d'Esteban, "aquest esquema expressa un procés i

¹⁴ Juli Esteban, 1991.

a la vegada utilitza categories que es donen simultàniament en diferents àmbits del territori". A Catalunya s'ha esdevingut aquest procés històric amb el pas per totes i cadascuna de les etapes assenyalades, possiblement amb l'excepció de la darrera, la de ciutat-territori reequilibrada, a la qual encara no s'ha arribat.

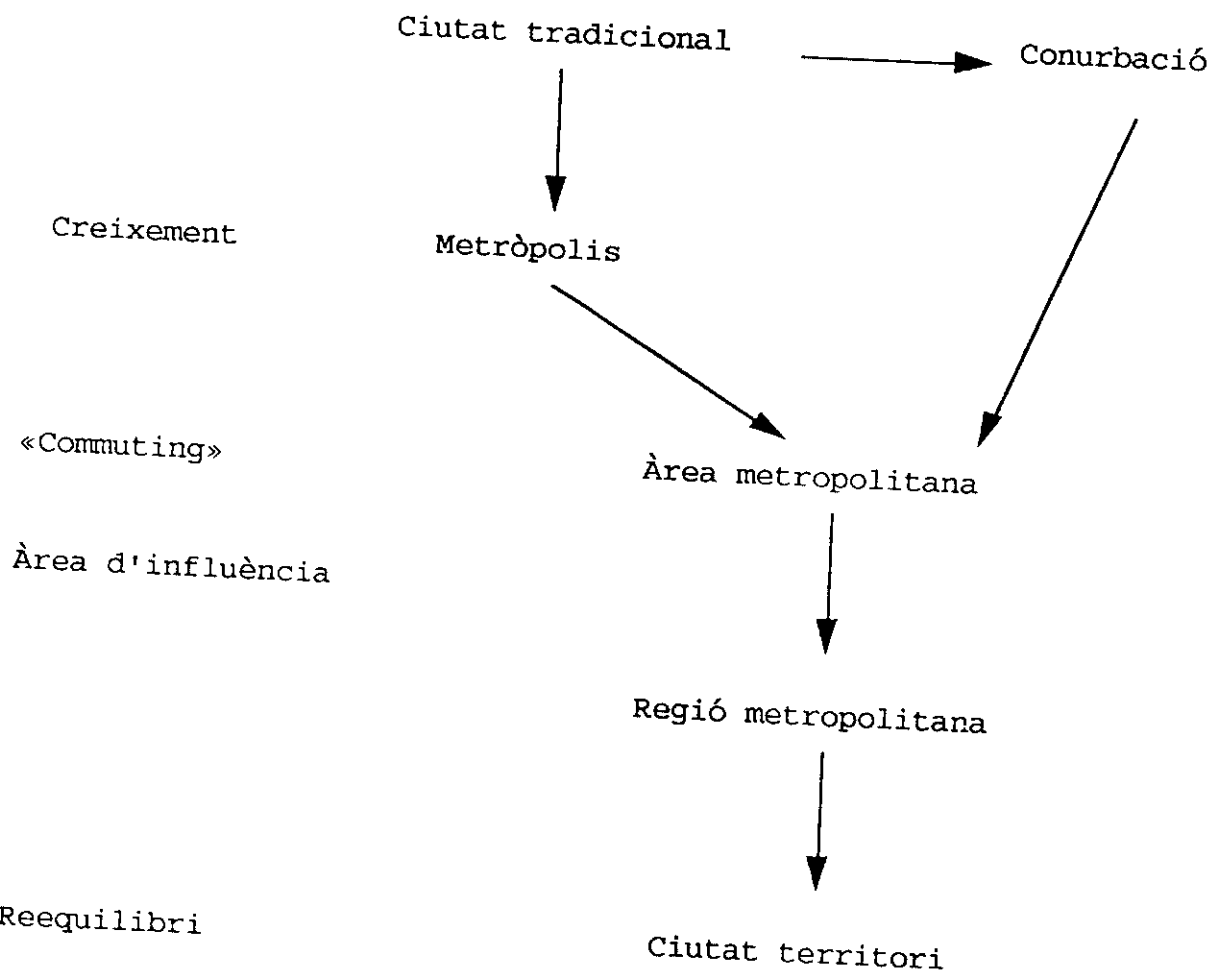
Així mateix, a Catalunya coexisteixen en l'actualitat cadascuna de les etapes assenyalades, amb l'excepció de la darrera. Els exemples són clars: de ciutat tradicional que se sap on comença i on acaba, a Catalunya n'hi ha encara moltes, però són ciutats petites o mitjanes (Balaguer, Figueres, Ripoll); de conurbacions, enteses com el creixement simultani, recíprocament influït, de dues o més ciutats pròximes, entre les quals arriba a desaparèixer l'espai rural intersticial, n'hi ha poques, a part de les de l'àrea metropolitana de Barcelona, encara que Girona amb Salt en podria ser una, o Granollers amb Canovelles una altra: de metròpoli, entenent com a tal la ciutat principal d'un país, que, a més, té certa importància en el conjunt de nuclis urbans mundials, a Catalunya només hi ha Barcelona; a més, hi ha altres quatre nuclis regionals organitzadors del territori, Girona, Lleida, Manresa i Reus-Tarragona, que, en cap cas exerceixen, però, un paper comparable al de Barcelona en la jerarquia urbana mundial; finalment, d'àrees metropolitanes a Catalunya, n'hi ha una d'evident, la de Barcelona, mentre que la de Tarragona-Reus és en fase de consolidació.

El gràfic 3.4 permet classificar el territori de la regió metropolitana de Barcelona en diferents sectors, que es presenten en el mapa 3.15. L'originària ciutat tradicional de Barcelona s'ha anat convertint en una conurbació al llarg del segle XX i, en l'actualitat, és un continu urbà centrat pel municipi de Barcelona, sense solució de continuïtat amb els municipis de l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern, Sant Joan Despí i Cornellà de Llobregat per la banda del Llobregat, i Santa Coloma de Gramenet, Sant Adrià de Besòs i Montgat per la banda del Besòs. La població resident

en aquesta conurbació és de prop de 2.500.000 habitants i la superfície és de 170 km, aproximadament. Els municipis d'aquesta àrea tenen una relació de mobilitat obligada per raons de treball interna que supera el 85% dels viatges; les relacions de cada municipi amb Barcelona superen el 40% dels desplaçaments totals de cada municipi. Aquesta conurbació és la que els anys cinquanta es convertí en metròpoli.

Gràfic 3.4

Els àmbits metropolitans d'un territori

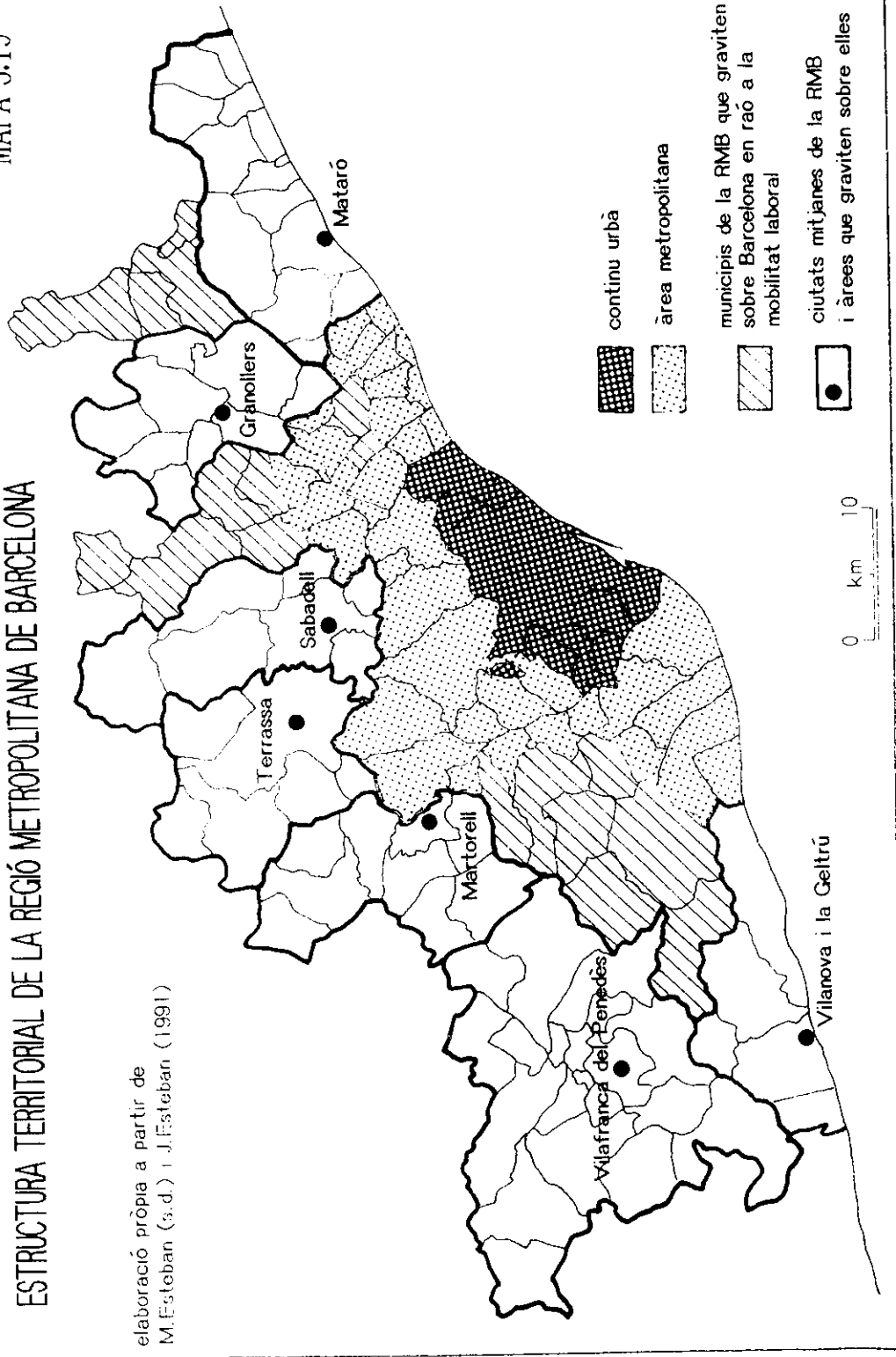


Font: J. Esteban, 1991, p. 94.

MAPA 3.15

ESTRUCTURA TERRITORIAL DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

elaboració pròpia a partir de
M. Esteban (s.d.) i J. Esteban (1991)



A partir dels anys seixanta, a Barcelona i la seva àrea més propera, hi arriba la segona onada immigratòria (amb un saldo migratori d'un milió i mig de persones entre 1960 i 1975), hi comença un període de massiva construcció d'habitatges, s'hi instal·len fàbriques i serveis, i la societat es comença a modernitzar. Amb tot aquest procés, la qüestió de la mobilitat obligada pren una importància cabdal, ja que els desplaçaments entre lloc de residència i treball esdevenen massius i, cada cop, més allunyats en temps i espai (el "commuting").

A l'àrea metropolitana, a més de la conurbació descrita abans, hi ha un sector que es coneix com la primera corona metropolitana i que és una mica més gran que l'antiga Corporació Metropolitana de Barcelona, tal com es pot veure en el mapa 3.15. Aquesta àrea metropolitana és la zona de Catalunya on la influència del continu urbà és més evident. El conjunt de l'àrea metropolitana és un territori d'uns 600 km i d'uns tres milions d'habitants, amb una edificació urbana de diversa morfologia i amb fortes discontinuïtats (Collserola i el delta del Llobregat, en són exemples palesos), que eviten l'ocupació total del sòl per carrers i edificis.

La penúltima figura que apareix en el gràfic 3.4 és la regió metropolitana. En aquest àmbit es troba una segona corona, on la influència de Barcelona persisteix, bé que no d'una manera tan forta com en la primera corona, a causa de la presència d'un seguit de ciutats mitjanes, de diferent grandària poblacional, que fan de contrapès de Barcelona dins de l'estructura territorial de la regió metropolitana. Aquestes ciutats -Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell, Vilafranca del Penedès, Vilanova i la Geltrú- són centres de petites àrees amb una certa personalitat pròpia. Aquestes ciutats han incrementat la seva relació amb el centre metropolità, Barcelona, alhora que han augmentat el seu paper de centre econòmic, social i de serveis.

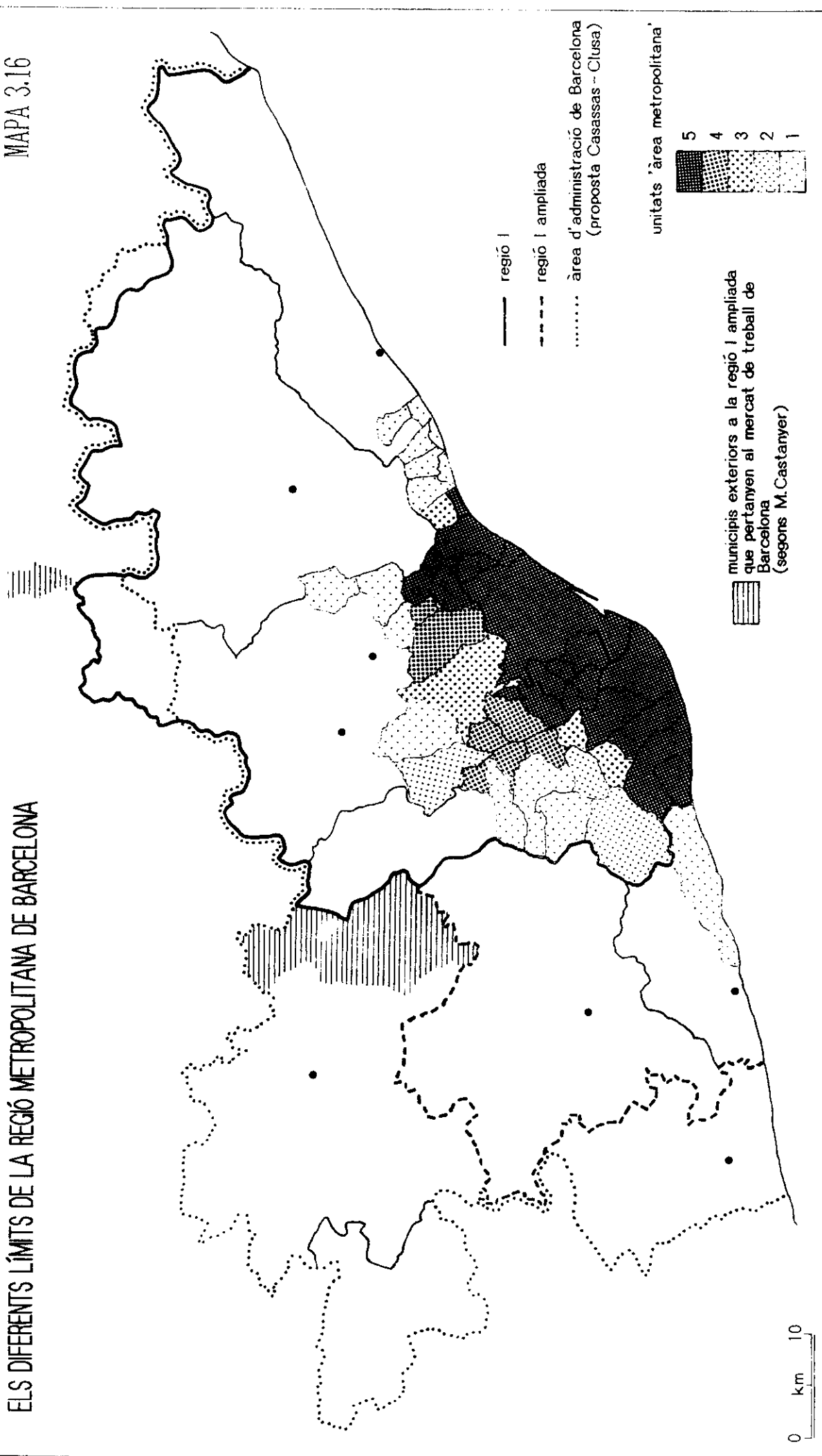
En el conjunt de la regió metropolitana s'ha donat un procés d'interrelació entre activitats productives, amb un important augment de fluxos de tota mena, així com un increment de les relacions vinculades amb el lleure, entre els habitants de les diferents contrades de la regió metropolitana de Barcelona.

Tal com es desprèn del gràfic 3.4, el futur territorial al qual hom vol arribar és el de la ciutat-territori o ciutat-regió. Aquest concepte sorgí de les reflexions de Geddes, Howard o Mumford (urbanistes anglo-saxons de començaments de segle XX), que l'entenen com un territori articulat a partir d'un conjunt d'àrees urbanes separades, però molt interrelacionades. La ciutat-regió supera la idea de la ciutat com un continu edificat que es contraposa a les àrees no ocupades i/o rurals, ja que hom suposa que tota la població d'aquest territori articulat té el mateix nivell de vida, visqui en un nucli urbà gran o en un poble petit. Es tracta, en poques paraules, de la urbanització de tota la societat, sense haver d'edificar tot el territori. Tal com diu Juli Esteban,¹⁵ "s'està expressant la 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 desideràtum de regions metropolitanes com la de Barcelona". De fet, la ciutat-regió es basa en la idea d'una fàcil accessibilitat, sense que sigui necessària la proximitat i la contigüitat territorial.¹⁶

¹⁵ Juli Esteban, 1991, pàg. 4.

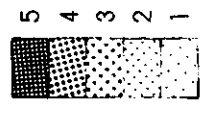
¹⁶ Ribas i Piera, 1991, pàg. 303.

ELS DIFERENTS LÍMITS DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

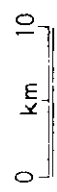


— regió I
- - - regió I ampliada
..... àrea d'administració de Barcelona
(proposta Casassas - Clusa)

unitats 'àrea metropolitana'



municipis exteriors a la regió I ampliada
que pertanyen al mercat de treball de
Barcelona
(segons M. Castanyer)



Segons què s'entengui per àrea d'influència de Barcelona, els límits en seran uns o altres. El mapa 3.16 mostra diverses propostes, cadascuna amb una delimitació diferent, però que es poden simplificar en dues: l'àrea metropolitana, amb uns 400-800 km², o bé la regió metropolitana, amb uns 2.500-4.400 km². El mapa 3.16 utilitza, doncs, un seguit de fonts diverses per delimitar els dos nivells. Pel que fa a l'àmbit territorial de l'àrea metropolitana de Barcelona, s'han considerat cinc possibles unitats: l'antiga Corporació Metropolitana de Barcelona, l'actual Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, l'Entitat Metropolitana de Transports, l'Entitat Metropolitana de l'Aigua i Residus i el mercat de treball de Barcelona definit per Manuel Esteban.¹⁷ Els municipis s'han classificat segons a quantes d'aquestes cinc unitats metropolitanas pertanyen. Pel que fa a l'àmbit territorial de la regió metropolitana, s'han considerat quatre unitats diferents: la Regió I (que inclou les comarques del Baix Llobregat, Barcelonès, Maresme, Vallès Occidental i Vallès Oriental), la Regió I ampliada (que, a les comarques citades, l'Alt Penedès i Garraf), el mercat de treball de Barcelona segons Margarida Castanyer¹⁸ i la regió de Barcelona segons la proposta de Casassas i Clusa.¹⁹ Com es pot veure en aquest mapa 3.16, així com en el mapa 4.2, on es dibuixen els diversos límits de l'àrea metropolitana de Barcelona, aquests són diferents, tant si es refereixen a l'àrea com a la regió. I el que és més interessant: tots tenen una justificació teòrica i territorial que els fa prou bons. A més, sembla convenient recordar que hi ha altres organismes, més o menys públics, que tenen una àrea d'influència real en la planificació territorial

¹⁷ Manuel Esteban, sd.

¹⁸ Castanyer, 1993. De fet, només s'han assenyalat els municipis que no són inclosos en la Regió I ampliada; cal tenir present que una part important dels municipis més exteriors respecte de Barcelona no formen part d'aquest mercat de treball.

¹⁹ Casassas i Clusa, 1981.

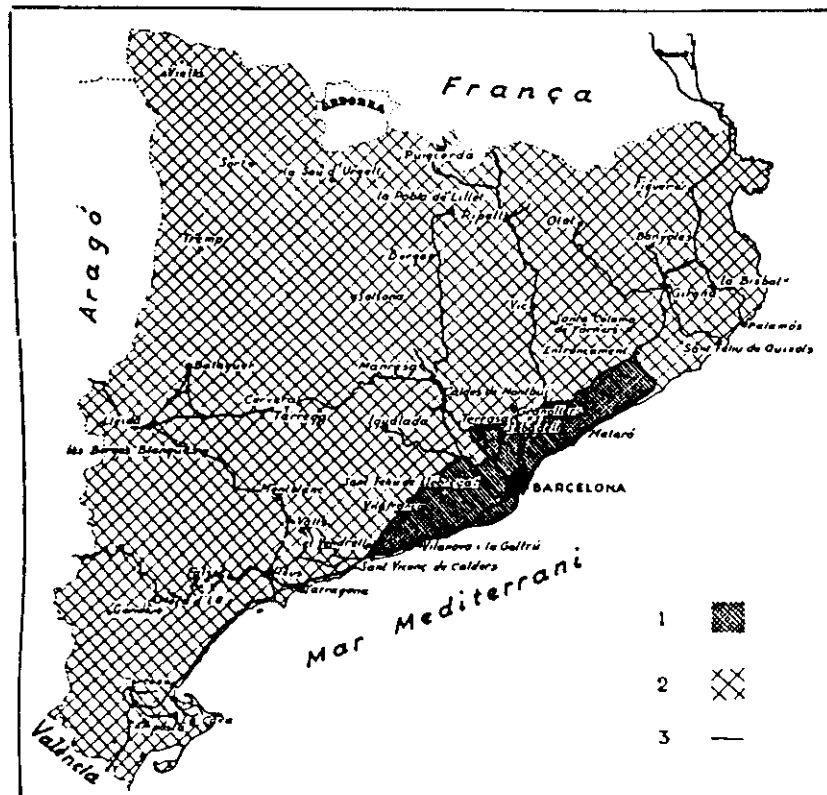
metropolitana que depassa el municipi de Barcelona: el Consorci de la Zona Franca, la Fira de Barcelona o el Port Autònom de Barcelona.

Cal recordar breument quina ha estat la definició territorial de l'espai metropolità. La primera visió s'obté del treball de Pau Vila La fesomia geogràfica de Catalunya, on es dibuixa el "vuit català", àrea que comprèn tot el territori inclòs dins de les línies de ferrocarril que es clouen a Sant Vicenç de Calders i a Massanet; aquest espai metropolità s'assembla a l'àmbit regional (vegi's el mapa 3.17). La segona delimitació en el temps és la del "Plan de Ordenación Urbana de Barcelona y su comarca" del 1953; l'àmbit delimitat és el dels 27 municipis que després formaren la Corporació Metropolitana de Barcelona. La tercera delimitació és la del "Plan Director del àrea metropolitana de Barcelona" de 1966, que inclou les set comarques de la Regió I ampliada. La quarta delimitació és la del Pla General Metropolità de 1976, que agrupa els 27 municipis de la CMB. Finalment, el Pla Territorial Parcial de la Regió I Ampliada, que s'està acabant de perfilar, sota la direcció d'Albert Serratosa, torna a prendre com àmbit territorial la regió.

Així doncs, es pot veure com les diferents delimitacions de l'àmbit metropolità barceloní s'han centrat sobre el que s'ha denominat "àrea metropolitana" o sobre el que s'ha anomenat "regió metropolitana", i que no hi ha hagut cap altra aportació, des de la planificació territorial, amb uns límits diferents.

MAPA 3.17

EL VUIT FERROVIARI CATALÀ

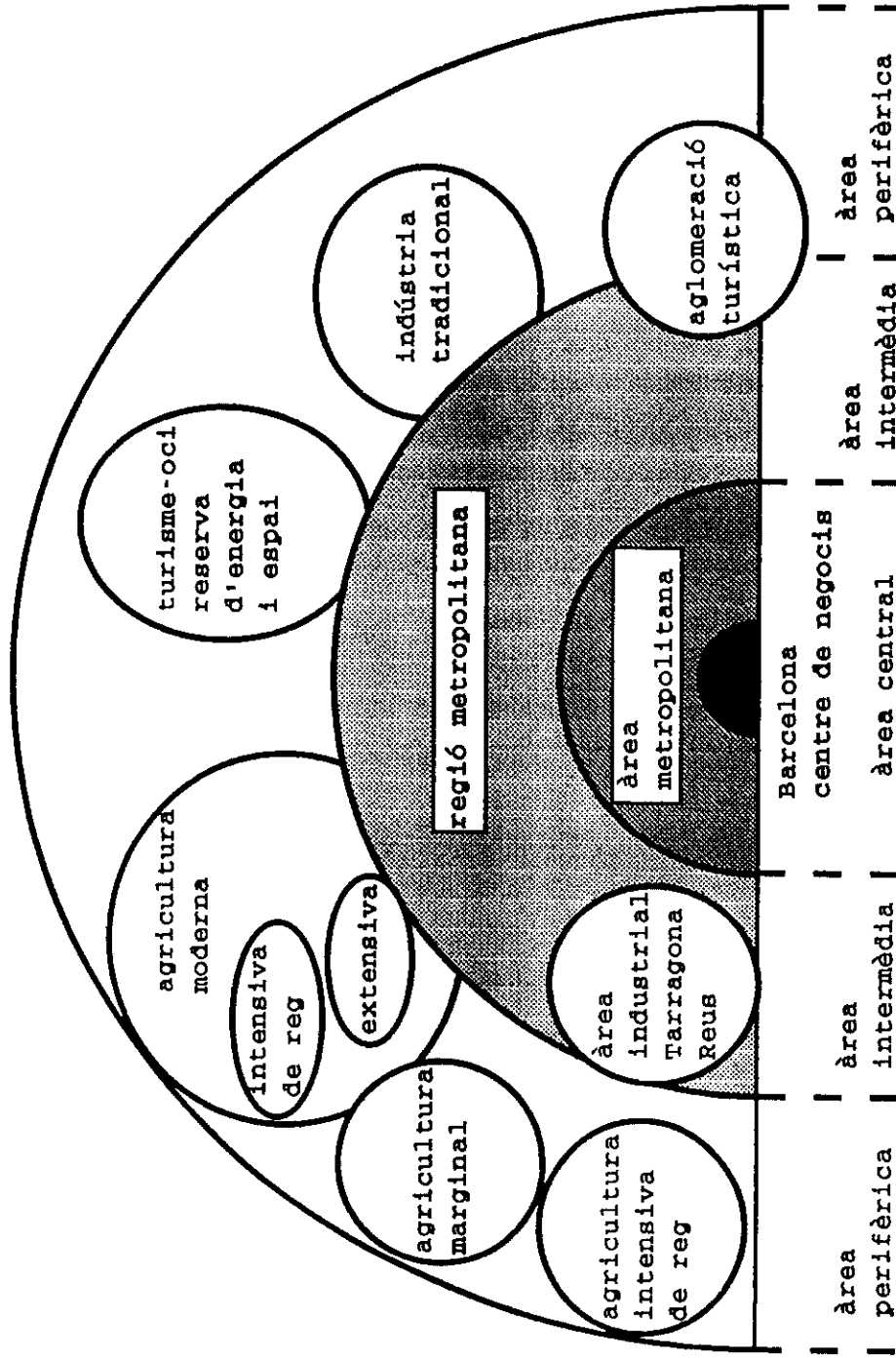


font: Pau VILA (1937, pàg.36)

CROQUIS COMPARATIU DE LA SUPERFÍCIE DEL "VUIT" FERROVIARI
AMB LA RESTA DE CATALUNYA

1. Territori inclòs dins el vuit ferroviari;
2. la resta del territori de Catalunya;
3. ferrocarrils.

Gràfic 3.5 Ús i vocació de l'espai català



Font: J.A. M. (1983)

Tal com es pot veure en el gràfic 3.5, l'estructura territorial de Catalunya és analitzar des d'una perspectiva geoeconòmica molt clara: hi ha tres àrees concèntriques des de Barcelona, amb diferents nivells de desenvolupament; al centre hi ha Barcelona i l'àrea metropolitana abans descrita, amb l'acumulació i concentració d'activitats econòmiques, infraestructures, inversions; la segona àrea és la regió metropolitana de Barcelona, força urbanitzada i amb predomi dels usos industrials, de segones residències i d'agricultura comercial; la tercera àrea és rural i perifèrica, amb activitats econòmiques menys rendibles i menys intensives.

Així doncs, el paper de la regió metropolitana de Barcelona en l'estructura territorial de Catalunya és força clar: el valor de canvi és el topònim Barcelona; tot el que n'estigui a prop o en tingui una accessibilitat fàcil se'n beneficia. Sens dubte, l'allunyament en distància del centre barceloní és un desavantatge. Aquest, doncs, és el paper de Barcelona i de la seva àrea d'influència més directa sobre el territori de Catalunya. El que no és tan clar, però, són els seus límits. En qualsevol cas, en la proposta de regionalització que es fa per a Catalunya en el capítol 6 d'aquest treball, els límits són força similars als que proposen Casassas i Clusa en L'organització territorial de Catalunya.

3.3.3 LES PROPOSTES D'ORGANITZACIÓ INTERNA DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

L'estructura interna de la regió metropolitana de Barcelona

És clar que existeix una regió metropolitana de Barcelona de límits diversos i imprecisos. Malgrat que sigui difícil de

determinar on acaba, la regió metropolitana de Barcelona té una estructura territorial física ben clara, ja que està situada, de manera aproximada, entre la serralada Pre-litoral i la línia de costa, i entre els rius Tordera i Foix. Dins d'aquest àmbit, la serralada Litoral separa la Depressió Pre-litoral (el "carrer major" de Catalunya, segons molts geògrafs) de la petita franja litoral, i els rius Llobregat i Besòs canalitzaen i permeten un accés fàcil cap a l'interior de Catalunya.

L'estructura territorial humana s'ha descrit en l'apartat anterior i només cal recordar, ara, l'existència d'una gradació de la metropolitaneïtat del territori des del centre, el continu urbà de Barcelona, fins als imprecisos límits de la regió metropolitana de Barcelona.

En els paràgrafs següents, es farà un breu resum sobre les diferents propostes d'organització territorial a l'interior de la regió metropolitana de Barcelona: les municipalies de Lluís Casassas i Joaquim Clusa, les unitats funcionals elementals de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, els mercats de treball i les propostes del Pla Territorial General de Catalunya (vegi's els mapes 3.18).

Les municipalies de Lluís Casassas i Joaquim Clusa

En L'organització territorial de Catalunya de Lluís Casassas i Joaquim Clusa, es dedica un especial interès a "les característiques territorials de la gran aglomeració metropolitana de Barcelona, que, per les seves característiques demogràfiques i econòmiques, constitueix un fenomen únic a Catalunya".²⁰ Una anàlisi detallada de la memòria del Pla General Metropolità de 1973, així com el coneixement personal aprofundit de Casassas i Clusa de la regió metropolitana de Barcelona, els porta a dir que dins d'aquesta aglomeració metropolitana cal

²⁰ Casassas i Clusa, 1981, pàg. 130.

delimitar uns "subsistemes o unitats supramunicipals, significatives territorialment i socialment per la planificació urbanística i la gestió urbana".²¹

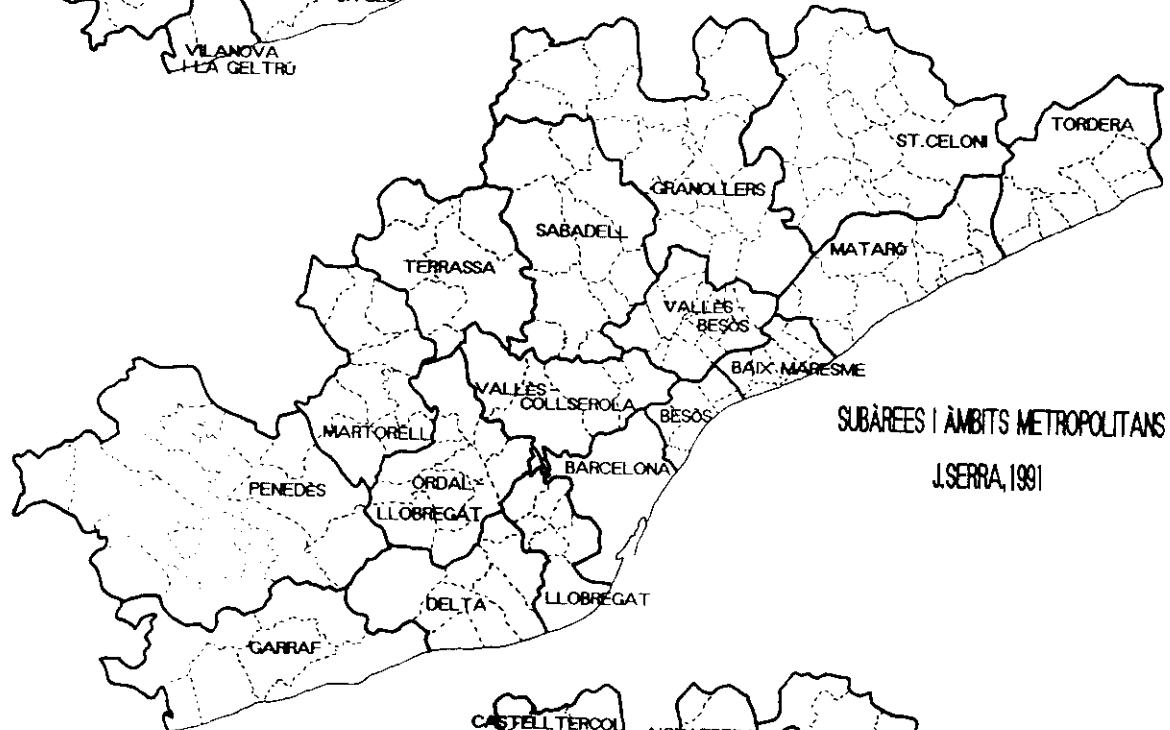
Lluís Casassas i Joaquim Clusa van recomanar un estudi aprofundit per delimitar la regió metropolitana de Barcelona. Malgrat que aquest estudi no es va realitzar, aquests autors van incloure a la regió metropolitana de Barcelona 26 municipals, les quals havien de tenir les mateixes competències que qualsevol altra del país; però Casassas i Clusa van escriure que, a més, la regió metropolitana de Barcelona havia de tenir uns òrgans de govern que permetessin el tractament de la planificació i gestió dels problemes que s'estableixen en l'escala territorial metropolitana. Les competències d'aquesta escala serien, principalment, les del planejament urbanístic general; la captació, depuració i xarxa de sanejament de l'aigua; el transport públic interurbà, els parcs forestals; els hospitals; els escorxadors; els mercats a l'engròs; i l'eliminació d'escombraries.

²¹ Casassas i Clusa, 1981, pàg. 133.

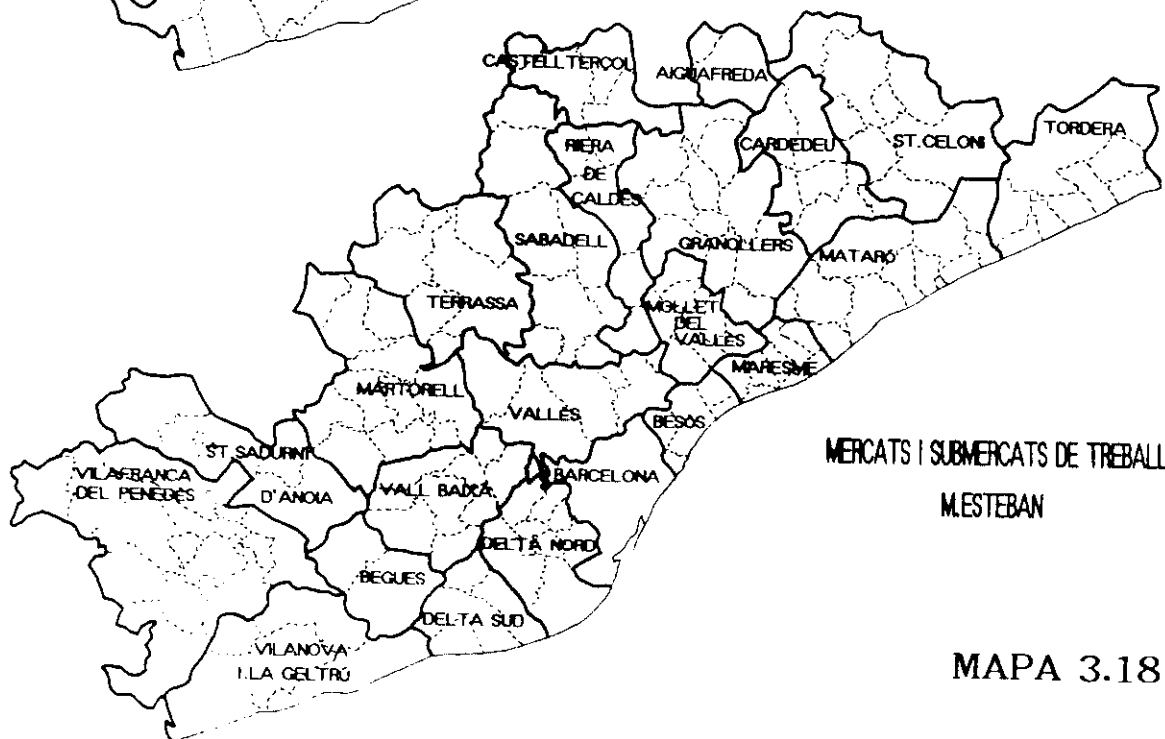
INTERPRETACIONS DE L'ESTRUCTURA
 INTERNA DE
 LA REGIÓ METROPOLITANA
 DE BARCELONA



MUNICIPALIES DE L'ÀREA METROPOLITANA
 L.CASASSAS - J.CLUSA, 1981



SUBÀREES I ÀMBITS METROPOLITANS
 J. SERRA, 1991



MERCATS I SUBMERCATS DE TREBALL
 M. ESTEBAN

MAPA 3.18

Els mercats de treball

Manuel Esteban, en un dels seus estudis sobre la mobilitat entre el lloc de residència i el de treball en la regió metropolitana de Barcelona,²² delimita vint-i-tres unitats, definides "amb el major grau possible d'internalització de les seves relacions laborals fent abstracció de les relacions amb Barcelona".²³ Tal com diu aquest autor, "la delimitació d'aquest tipus d'àrees pot resultar d'interés per una sèrie variada de propòsits relacionats amb el planejament o la gestió de determinats serveis o infraestructures, o fins i tot per implementar alternatives d'organització de l'administració local".²⁴

Les propostes del Pla Territorial General de Catalunya (PTGC)

El PTGC, com es diu en l'apartat 3.5, ha establert un conjunt de 110 àrees urbanes per al conjunt de Catalunya, classificades en sis grans àmbits funcionals. Per a l'àmbit funcional Metropolità, entès aquest com la regió metropolitana de Barcelona, el PTGC inclou vint-i-quatre àrees urbanes. Lamentablement, el PTGC no dóna cap llistat dels municipis que formen cada una de les vint-i-quatre àrees, ni ofereix cap mapa on sigui possible identificar-les territorialment. Així doncs, d'aquestes vint-i-quatre àrees, només se'n saben els noms.

²² Esteban, M. (sense data, b), "Distribució de la mobilitat per treball de la regió metropolitana de Barcelona. Anàlisi dels mercats de treball", *Documents d'Anàlisi Territorial*, n° 3, Barcelona.

²³ Manuel Esteban (sense data, b), pàg. 29.

²⁴ Manuel Esteban (sense data, b), pàg. 29.

Resum

Com a resum de les propostes d'organització interna de la regió metropolitana de Barcelona, es pot dir que els municipis no són ens suficients per ordenar, planejar o planificar el territori. Així, s'ha pogut veure com les unitats territorials que apareixen per a efectuar aquest paper ordenador varien entre disset i vint-i-sis. No cal afegir que l'obra de Casassas i Clusa, L'organització territorial de Catalunya, és la base de la majoria d'aquestes propostes.

3.3.4 EL PAPER DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA EN L'ESTRUCTURA ECONÒMICA DE CATALUNYA

Des d'una perspectiva teòrica, hi ha una sèrie de factors que ajuden al protagonisme de les ciutats en les economies modernes terciaritzades. Les ciutats proporcionen una infraestructura necessària en aspectes com la comunicació, els transports, els serveis avançats i la mà d'obra qualificada. Les ciutats ofereixen una gran capacitat de respostes a les necessitats plantejades pels nous processos productius i les noves tecnologies. La tendència de moltes empreses d'externalitzar funcions de serveis fa necessària la presència de firmes que ofereixin aquests serveis: són necessàries l'accessibilitat als clients i la proximitat als centres de decisió polític-administratius i financers, i això només és possible a les principals ciutats.

Les ciutats han de reunir una sèrie de característiques perquè siguin atractives a les indústries, als negocis i a la mà d'obra. Les infraestructures que garanteixen l'accessibilitat a la pròpia ciutat, al mercat i a la teleinformàtica són

fonamentals. Les ciutats han de tenir una important i eficient dotació de serveis avançats a les empreses; hi ha d'haver una adequada qualificació de recursos humans, fet que es garanteix amb universitats de qualitat i amb centres d'activitats de recerca i desenvolupament. Una important oferta de fires i congressos és un indicador evident d'un bon ambient de negocis. La ciutat i els seus voltants han d'oferir un bon nivell de benestar, concepte confús i poc definit, que sovint acaba identificant-se amb un medi agradable, sense violència ni perills, sense brutícia, sense individus aliens que puguin trencar la seguretat; cal dir, però, que els suburbis de cases adossades i unifamiliars d'altres menes, per molt que disposin d'aquest benestar i d'aquest apropament a la natura domesticada, no presenten altres avantatges, que possiblement sí que es troben en determinats barris i pobles que mantenen, encara ara, un cert ambient mediterrani de comunitat.

Fins l'actualitat, la indústria ha estat un dels principals motors (valgui la metàfora) de la urbanització del territori i de la societat, de l'expansió i creixement de les ciutats i de la reorganització interna de l'espai urbà. És a partir dels anys setanta que aquesta idea descrita abans ha canviat: només cal fixar-se que han aparegut dins de les ciències socials conceptes com els de crisi metropolitana, contraurbanització o desurbanització i desindustrialització. Fins aquests anys, el problema de les ciutats era controlar el creixement metropolità industrial; ara, el problema és què fer amb la indústria existent i com evitar que desaparegui del tot.

De 1950 a 1975, a l'àrea metropolitana de Barcelona es va incrementar el nombre d'establiments i empreses industrials, que amb la millora del transport urbà i interurbà va afavorir i facilitar l'augment dels fluxos laborals i econòmics. Així mateix, les inversions públiques en habitatges, serveis socials, urbanització del sòl (per precària que fos), etc. van fer que les indústries trobessin en l'àrea metropolitana de Barcelona el territori adequat per a instal·lar-s'hi. Com és lògic, les àrees

on la implantació massiva de les fàbriques va ser més forta en aquest període, són les àrees que entre 1975 i 1986, anys de crisi econòmica, patiren l'augment de l'atur i la destrucció de llocs de treball més importants.

En el quadre 3.8 es pot veure l'evolució de la població ocupada per les quatre grans branques d'ocupació per a la Regió I i Catalunya de 1970 a 1991. Per a 1981 no hi ha xifres, perquè els resultats obtinguts eren tan poc fiables que el Consorci de Documentació i Informació de Catalunya no els va publicar mai. En qualsevol cas, en el quadre 3.8 es pot observar com entre 1970 i 1975 i entre 1986 i 1991 hi ha un creixement de la població ocupada, mentre que en el període 1975-1986 hi ha un fort descens, que indica la duresa de la crisi econòmica d'aquells anys.

Pel que fa a la Regió I, es registra, al llarg del període considerat, un descens de la població ocupada a l'agricultura. Per als altres sectors, l'evolució és la mateixa que la del conjunt d'ocupats. Hi ha dues coses que cal destacar: la primera, que els ocupats en la indústria i la construcció de 1991 siguin menys que en 1970 i 1975, mostra evident de la desindustrialització de les regions metropolitanes; la segona, l'important creixement dels ocupats en els serveis els períodes 1970-1975 i 1986-1991, amb prop de 200.000 ocupats cadascun.

La darrera cosa a constatar és el major pes dels ocupats en la indústria i els serveis a la Regió I que els que correspondria sobre el total d'ocupats. Sense dubte, el pes dels ocupats en els serveis, però també el dels actius industrials, mostren una regió metropolitana de Barcelona d'una importància cabdal dins de l'economia catalana.

Quadre 3.8

Distribució de la població ocupada per branques d'activitat, 1970-1991. Regió I i Catalunya

	Regió I			
	1970	1975	1986	1991
agricultura	23776	24741	14610	12783
indústria	605051	691007	492392	574100
construcció	139190	151727	52433	107994
serveis	535134	749699	638949	830611
total	1303151	1617174	1198384	1525488
	resta Catalunya			
	1970	1975	1986	1991
agricultura	142424	120335	83872	70176
indústria	252370	234119	217867	242047
construcció	75720	89610	51220	77687
serveis	200598	228021	261128	340032
total	671112	672085	614087	731933
	Catalunya			
	1970	1975	1986	1991
agricultura	166200	145076	98482	82959
indústria	857421	925126	710259	816147
construcció	214910	241337	103653	185681
serveis	735732	977720	900077	1170643
total	1974263	2289259	1812471	2257421
	Regió I/Catalunya			
	1970	1975	1986	1991
agricultura	14,31	17,05	14,84	15,41
indústria	70,57	74,69	69,33	70,34
construcció	64,77	62,87	50,59	58,16
serveis	72,73	76,68	70,99	70,95
total	66,01	70,64	66,12	67,58

Font: CIDC i IEC, censos i padrons de població

Actualment, la indústria a l'àrea metropolitana de Barcelona és molt diversificada: tèxtil i confecció, transformats metàl·lics, material de transport, química, alimentària. La localització industrial a l'àrea metropolitana de Barcelona ha anat canviant amb el temps: si en els principis de la industrialització es concentrava al Poblenou i a Sant Andreu de Provençals, a la primera meitat del segle XX les fàbriques s'ubicaren al port, a

la Zona Franca i als municipis més propers de l'entorn barceloní; a la dècada de 1960, hi ha un inici d'expulsió de fàbriques fins i tot fora de l'àmbit de la CMB, i actualment hi ha fàbriques al llarg de tots els principals eixos viaris (autopistes, B-30, N-152).

La permanència a l'àrea metropolitana de Barcelona d'una base productiva industrial fa que l'evolució del sector terciari i, sobretot, dels serveis a les empreses, en depengui molt.

En el capítol anterior (3.2), ja s'ha parlat de la importància dels serveis en l'economia i en l'estructura urbana actuals. Les grans àrees metropolitanes afavoreixen un més gran ritme d'avanç dels serveis en general que els nuclis poblacionals aïllats, de mitjana o petita dimensió. No cal dir res més, doncs, sobre el paper fonamental que juguen els serveis en el funcionament de la regió metropolitana de Barcelona i, sobretot, en el seu centre, Barcelona. Només cal tenir present que el 50% de totes les empreses de serveis es localitzen al municipi de Barcelona i el 75% al conjunt de la Regió I.

Les característiques que han de reunir els centres de les regions metropolitanes i el conjunt d'aquestes regions per atraure al sector dels serveis i convertir-se, per tant, en una ciutat -en una regió metropolitana- terciària, es compleixen en el cas de la regió metropolitana de Barcelona, tal com es demostra tot seguit.

Pel que fa als equipaments de serveis a les empreses, el quadre 3.9 és una dada suficient per justificar l'important equipament de la regió metropolitana de Barcelona.

Quadre 3.9

Empreses de serveis a la Regió Metropolitana de Barcelona, 1990

	Barcelona		resta RMB		total
	empreses	%	empreses	%	
aprovisionament	2.759	74,0	969	26,0	3.728
estudis, consulting, management	12.149	80,1	3.020	19,9	15.169
informació, informàtica	1.014	74,5	348	25,5	1.362
publicitat	3.287	80,7	784	19,3	4.071
serveis tècnics	13.626	72,8	5.104	27,2	18.730
associacions professionals	65	71,4	26	28,6	91
formació	171	77,7	49	22,3	220
recerca i desenvolupament	350	74,6	119	25,4	469
agències de viatges	611	69,1	273	30,9	884
comunicació	620	79,5	160	20,5	780
serveis annexos construcció	3.163	76,2	989	23,8	4.152
serveis financers i assegurances	1.659	66,5	835	33,5	2.494
altres	955	61,5	599	38,5	1.554
total	40.429	75,3	13.275	24,7	53.704

Font: Baró, Miralles, Soy i Ursa, 1990, pàgs. 81-82.

Una de les demandes més importants és que el centre -i el conjunt de la regió metropolitana- estiguin ben comunicats. A Barcelona hi ha un aeroport internacional localitzat al Prat de Llobregat, on arriben més de 9 milions de passatgers anuals, dels quals el 40% ho fan en vols internacionals. La xarxa d'autopistes i carreteres de la regió metropolitana, així com les rondes del continu urbà barceloní permeten l'Ajuntament de Barcelona afirmar en un fulletó de propaganda que "es pot arribar a la frontera francesa en menys d'una hora i mitja".²⁵ El

²⁵ Ajuntament de Barcelona, 1991.

sistema ferroviari es pot considerar prou bo, tant pel que fa la connexió amb altres ciutats espanyoles com estrangeres (Talgo, Inter-city), com pel que fa als trens que circulen pel vuit ferroviari; a més, la prevista construcció del TGV millorarà la connexió de Barcelona amb les ciutats europees. Finalment, cal dir que l'equipament en telecomunicacions ha millorat molt amb les infraestructures construïdes arran dels Jocs Olímpics (torres de telecomunicació, conversió de totes les estacions en estacions digitals).

L'ambient econòmic d'una regió metropolitana es respira a través de les fires i congressos que s'organitzen. De fires, se'n convoquen a Barcelona unes 35 l'any, a les quals fan cap més de 9.500 expositors estrangers. De congressos, se n'hi celebren, aproximadament, 375 l'any, dels quals 200 són nacionals i 175 internacionals, amb més cent mil participants.

Aquestes xifres són similars a les de Lió o Milà, per posar exemples propers. A més, s'ha de tenir present que hi ha un gran nombre de companyies transnacionals d'una gran diversitat de sectors, així com de bancs estrangers, que tenen oficines a Barcelona i a la regió metropolitana.

Que la regió metropolitana de Barcelona és un lloc on hi ha centres d'investigació i d'innovació importants és un fet clar: hi ha quatre universitats públiques (Universitat Autònoma de Barcelona, Universitat de Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya, Universitat Pompeu Fabra) i una de privada (Universitat Ramon Llull); hi ha escoles universitàries politècniques a Barcelona, Manresa, Sabadell, Terrassa, Vilanova i la Geltrú; hi ha escoles de management, com ara EADA, EAE, EMI, ESADE, IESE o la seu europea de la Universitat de Xicago; hi ha diversos centres d'investigació tecnològica (Centre d'Intel·ligència Artificial, Centre de Tecnologia Aplicada del Vallès, Centre Nacional de Microelectrònica, Institut de Biotècnica, Laboratori d'Assaigs). Tots plegats són centres reconeguts on les activitats de recerca i de desenvolupament a gran nivell.

Finalment, la qualitat de vida i la millora de les condicions de vida dels ciutadans de Barcelona i la seva regió metropolitana és un altre factor a tenir en consideració. En termes molt esquemàtics, una geògrafa britànica que treballa a la immobiliària Richard Ellis, va definir la qualitat de vida com un ambient net, segur i agradable. Margarita Rivière amplia els adjectius tot dient que "les últimes tendències lliguen la qualitat de vida a conceptes com ara educació, comunicabilitat i comunicació, organització, accessibilitat, seguretat, llibertat de moviments, bona relació qualitat/preu, medi ambient adequat, oportunitats de treball, dinamisme".²⁶ Barcelona i la seva regió metropolitana ofereixen tot això, bé que hi ha diversitat de parers: mentre Margarita Rivière diu que Barcelona és una ciutat amb una molt bona qualitat de vida, algunes associacions de veïns opinen altrament, pensant en determinades capes de la població; és clar que les diferències socials a la regió metropolitana de Barcelona fan que hi hagi grups socials amb una percepció diferent de la qualitat de vida pròpia i quotidiana.

En resum, hom pot dir que el que s'esdevé en l'actualitat a les àrees metropolitanes del món occidental també passa a la de Barcelona: els centres de les àrees metropolitanes són uns punts privilegiats, en tant que atrauen les oficines de decisió (o de transmissió de les decisions de centres superiors) de les grans empreses transnacionals; és al municipi de Barcelona on es localitzen els centres del terciari industrial i les oficines de les empreses industrials, quedant abandonades temporalment les antigues àrees industrials fins que es reconverteixen en àrees d'oficines o d'habitatges de qualitat. Tant en el centre com en la primera corona metropolitana es localitzen les noves indústries de tecnologies netes i avançades, com ara la telemàtica, la transmissió d'informació, la biotecnologia o les arts gràfiques (disseny); els eixos industrials en expansió, les àrees innovadores i els parcs empresarials, però, coincideixen espacialment amb àrees industrials en declivi. Finalment, a la

²⁶ Rivière, 1992, pàg. 68.

segona corona s'instal·len les fàbriques de productes menys innovadors i conviuen amb la indústria difusa tradicional.

3.3.5 EL PAPER DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA EN L'ESTRUCTURA POLÍTICA DE CATALUNYA

Josep Maria Vallès i Oriol Nel·lo es pregunten "per què és necessari un govern metropolità" a la regió de Barcelona?²⁷ Abans de contestar a aquesta pregunta, cal recordar que a molts països s'han suprimit els governs de les àrees metropolitanes, perquè representen un contrapoder dels governs jeràrquicament superiors (tal com es diu en el capítol 3.7 per als casos de Londres i Copenhagen), i no s'ha d'oblidar, també, que els administrativistes Cuchillo i Morata defensen la necessitat de l'existència d'una certa administració territorial sobre aquestes àrees per al seu bon funcionament.²⁸

Les ciutats europees -entenent com a tals ciutats les àrees i regions metropolitanes i no les circumscrites a estrictes límits administratius municipals- tenen tres problemes bàsics: la fragmentació administrativa, la insuficiència i inadequació de competències i recursos, i la manca de projectes globals per a les ciutats reals.

En el cas de la ciutat real de Barcelona, les administracions que hi actuen són les següents: l'Estat espanyol, la Generalitat de Catalunya, la Diputació de Barcelona, els Consells Comarcals (entre 1 i 7), els municipis (entre 1 i 162), els organismes metropolitans (3) i les diverses mancomunitats. Aquesta fragmentació administrativa suposa, sovint, una descoordinació i competència entre les diferents administracions, amb una pèrdua

²⁷ Vallès i Nel·lo, 1992, pàg. 47.

²⁸ Cuchillo i Morata, 1991.

de capacitat de negociació davant de tercers, a causa, justament, de la diversitat de projectes. A més, la fragmentació suposa una menor arribada de recursos financers provinents d'altres nivells administratius (central i europeu). "L'existència del govern metropolità és necessària, doncs, per tres raons: la correcció de les desigualtats socials i territorials, la solució dels dèficits d'eficiència en la gestió dels serveis i en el planejament del territori, i la reforma institucional que permeti resoldre els dèficits democràtics i administratius".²⁹

L'àrea metropolitana de Barcelona, amb uns 600-800 km², necessita un òrgan de gestió urbana dels equipaments i de la planificació, més que no pas territorial. En canvi, la regió metropolitana de Barcelona, amb uns 2.600-3.500 km², sí que hauria de tenir un òrgan per a la gestió de la planificació territorial. Els temes d'abast metropolità sobre els quals hauria de tenir competències aquest ens d'administració, són segons Vallès i Nel.lo,³⁰ els següents: els transports i la xarxa viària, perquè han de donar resposta a una mobilitat quotidiana intensa i perquè han de servir a un territori econòmicament integrat; la política del sòl i de l'habitatge; els espais lliures i el medi ambient, ja que el conjunt d'habitants de la regió metropolitana de Barcelona genera unes demandes específiques que no es poden solucionar en el nivell municipal; la xarxa de sanejament; la promoció econòmica. Només cal afegir que aquesta proposta de Vallès i Nel.lo per a la regió metropolitana de Barcelona hauria de ser idèntica per a les altres quatre regions de Catalunya (a saber, Girona, Lleida, Manresa i Reus-Tarragona) que es defineixen en la proposta d'aquest estudi. Per tant, el paper polític de la regió metropolitana de Barcelona en el conjunt de Catalunya ve donat per les diferències demogràfiques i econòmiques entre les

²⁹ Vallès i Nel.lo, 1992, pàg. 48.

³⁰ Vallès i Nel.lo, 1992, pàg. 40-50.

diverses regions i no pas perquè la regió de Barcelona sigui metropolitana i les altres no.

3.3.6 CONCLUSIONS

En aquest capítol s'han tractat tres temes: l'estructura territorial de Catalunya i els imprecisos límits de la regió metropolitana de Barcelona; el paper d'aquesta regió en l'economia catalana; i una primera proposta d'ens administratiu per a les regions de Catalunya, entre les quals, la metropolitana de Barcelona.

Sobre els límits: "es pot dir que la Regió Metropolitana de Barcelona 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 (...), que abasti una bona part de Catalunya o que fins i tot l'excedeixi".³¹

Les dimensions territorials de Catalunya permeten que les activitats dels seus habitants s'efectuïn lluny del seu lloc de residència, amb una periodicitat gairebé setmanal: les activitats d'oci relacionades amb les segones residències fan que la mobilitat de la població sigui prou important, com ja s'ha assenyalat en el capítol 3.5, perquè aspectes com les infraestructures de distribució d'energia o d'aigua, la protecció del medi o les actuacions econòmiques s'hagin de planificar i ordenar des de perspectives territorials més àmplies que les estrictament metropolitanes de Barcelona "La metròpoli, en sentit ampli, no es podrà, doncs, definir per límits físics sinó

³¹ Juli Esteban, 1991, pàg. 102.

per intensitats. Com més densa i més intensa sigui la xarxa de relacions, més grau de 'metropolitaneïtat'".³²

Sobre el paper en l'economia: la regió metropolitana de Barcelona ha experimentat, en els anys de crisi econòmica, un procés de canvi fonamental, ja que s'ha terciaritzat molt, tot i que continua sent una important regió industrial. Cal, però, recordar que al municipi de Barcelona es troben els serveis a les empreses (els serveis innovadors), mentre que els serveis a les persones (derivats del que s'ha anomenat estat del benestar) es difonen arreu, tot provocant la urbanització del conjunt de la societat catalana. El procés difusor de les noves activitats econòmiques des del centre de la regió metropolitana -Barcelona- vers la resta de la regió i Catalunya, no ha de fer oblidar que també s'han expulsat les indústries que no han pogut -o volgut- competir amb d'altres negocis terciaris i de serveis en augmentar el preu del sòl.

Sobre el govern metropolità: la necessitat d'un govern metropolità és una qüestió indefugible per tal de millorar la qualitat de vida dels habitants. Que aquest govern tingui unes determinades competències, uns determinats òrgans de govern, uns determinats nivells de finançament, no vol dir que les altres regions de Catalunya no disposin de les respectives competències, òrgans i finançaments corresponents. Amb això, cal tornar a recordar, però, que "Catalunya ha fet d'una part del seu territori, metròpoli. I, al seu torn, aquesta metròpoli ha fet -fa- de Catalunya, nació".³³

³² Vallès i Nello, 1992, pàg. 36.

³³ Vallès i Nello, 1992, pàg. 36.

3.4 LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA: LA XARXA VIÀRIA I LES DIVISIONS SUPRACOMARCALS

3.4.1 LA FORMACIÓ DE LA XARXA DE CARRETERES DE CATALUNYA

Consideracions generals de partida

Valorar la xarxa viària catalana actual exigeix conèixer el seu procés de formació, per cercar, si més no, una explicació a la major part de les seves mancances i disfuncions. Cal subratllar, a més, que l'anàlisi topològica convencional revela la geometria d'una xarxa viària, però no explica les causes de la seva configuració. A partir d'aquestes premisses i tenint present que les infraestructures són un "capital social fix" o bé un "patrimoni col·lectiu acumulat", cal pensar que la formació d'aquest patrimoni és fruit d'un procés llarg, complex i sotmès a un gran nombre de condicionants de naturalesa diversa. És a dir, no hi ha una causa única i inequívoca que permeti explicar les característiques de la xarxa viària o ferroviària d'un territori en un moment concret.

Entre els condicionants físics, hi ha la situació i la posició de Catalunya, la configuració del relleu, la distribució territorial dels assentaments de població, en particular dels grans centres urbans, i, fins i tot, l'existència de recursos naturals. Tots aquests factors geogràfics han influït, amb més o menys intensitat, en la configuració i distribució territorial de la xarxa viària del present.

Els condicionants humans, per la seva banda, són molt diversos (econòmics, polítics, administratius). Cal destacar-ne, entre d'altres, la influència del progrés tècnic, amb les successives

"revolucions" del transport, que han transformat tan les infraestructures com els mitjans de transport; el paper dels governs en cada moment històric, que han dissenyat i aplicat els diversos plans d'obres públiques; la significació dels grups de pressió (oligarquies agràries, grans empreses industrials, financeres o constructores), que han influït en l'execució de les obres concretes; i d'altres aspectes significatius, com el paper de les burgesies locals -molt important a Catalunya-, a l'hora de finançar i impulsar els nous mitjans de transport de cada etapa històrica (navegació a vapor, ferrocarrils, carreteres i autopistes).

Tampoc no s'ha d'oblidar la influència de les divisions administratives, sobretot si es té present que l'aplicació concreta dels plans de carreteres a Catalunya s'ha fet gairebé sempre des de marcs provincials aïllats, excepte en els períodes de la Junta Delegada de Carreteres de Catalunya (1848-1868), de la Mancomunitat de Catalunya (1914-1923), de la Generalitat republicana (1931-1939) i de l'etapa autonòmica actual.

D'acord amb tot això, en els apartats següents es realitza una valoració breu del procés de formació de la xarxa viària i ferroviària de Catalunya i també de la possible influència de les divisions administratives, pel que fa a la seva configuració territorial.

El paper dels condicionants físics

Els trets físics del territori català han influït de maneres oposades en el procés de formació i evolució territorial de la xarxa viària del país. Com a tret que històricament ha afavorit la circulació, cal destacar la posició privilegiada de Catalunya, a l'istme de la península Ibèrica. Així mateix, la facilitat amb què es pot travessar l'extrem oriental del Pirineu -el coll del Portús només té 270 m de altitud- i l'existència de la Depressió Pre-litoral, un autèntic passadís, que Pau Vila

definí amb el nom ben expressiu de "carrer major" de Catalunya, han contribuït al fet que la franja mediterrània del país hagi estat, en tot temps, un lloc de pas obligat entre la península Ibèrica i la resta d'Europa.

Fins el moment present, però, no s'ha aprofitat degudament aquesta renda generada per la posició geogràfica: es manté encara la discontinuïtat ferroviària amb Europa, a causa de la diferent amplada de via, i la permeabilització de la frontera pirinenca queda lluny de l'òptim desitjable. Descomptant la frontera amb Andorra, que té un trànsit gairebé exclusiu de cap de setmana, actualment, una gran part del trànsit transfronterer de Catalunya es canalitza per la Jonquera (autopista A-2 i carretera N-II). Passa el mateix amb el ferrocarril, ja que la línia de Barcelona a Puigcerdà -l'única que travessa la part central del Pirineu- només té una oferta de cinc serveis diaris de connexió amb la xarxa francesa (línia Tolosa de Llenguadoc-Puigcerdà) i tots amb un índex d'utilització molt baix, tant pel que fa al transport de passatgers com de mercaderies. En aquestes condicions, gairebé tot el transport ferroviari entre Catalunya i Europa es canalitza per la línia de Portbou-Cervera de la Marenda.

En canvi, i com a tret que ha obstaculitzat la circulació, cal considerar la configuració orogràfica de Catalunya, amb una potència i disposició del relleu que dificulta la circulació i que comporta un cost suplementari per a la construcció i conservació de les obres públiques. En aquest sentit, val a dir que més del 50% del territori català queda a una altitud superior als 600 m i prop del 20% a més de 1.000 m. Per altra banda, la disposició perpendicular dels cursos fluvials respecte als eixos orogràfics principals provoca la fragmentació i compartimentació del territori. Amb aquestes condicions, els rius que aboquen les seves aigües a l'Ebre, procedents del Pirineu, i gairebé tots els que desguassen directament a la Mediterrània (Ter, Llobregat, Francolí), tenen un curs epigenètic que dóna peu a la formació de valls estretes i

nombroses gorges; fins i tot, el mateix curs del cabalós Ebre, des de Mequinensa fins a Tortosa, no és més que un llarg congost.

Per tot això, Catalunya té pocs corredors de circulació paral·lels als cursos fluvials i els pocs que hi ha no tenen continuïtat. En el mapa 3.19, partint d'interpretacions de diversos autors (entre els quals, Pierre Vilar i Lluís Casassas), s'ha volgut representar gràficament aquest joc d'obstacles i passadissos del territori català. Entre els corredors naturals de circulació destaca, sobretot, el format per la Depressió Pre-litoral, del qual surten d'altres de secundaris que faciliten l'accés al Pirineu i a l'interior peninsular. Així mateix, diversos geògrafs catalans (Carreras Candi, Lluís Casassas, Pau Vila i Solé Sabarís, entre d'altres) han destacat la confluència d'aquest ventall de passadissos naturals en el rerapaís de Barcelona, en el tram mitjà de la Depressió Pre-litoral, la qual cosa ha estat causa i efecte, al mateix temps, de la consolidació de la ciutat com a principal centre organitzador i vertebrador del territori català.³⁴ Cal subratllar, finalment, que la major part d'aquests camins naturals constitueix, encara avui, el suport dels principals eixos viaris del país.

³⁴ Vegi's Casassas, 1977.



RM

La formació històrica de la xarxa viària

Tot i que en aquest treball només es fa una aproximació als aspectes més destacats del procés de formació de les xarxes d'infraestructures de transport de Catalunya, cal subratllar, d'entrada, que una bona part de les seves disfuncions actuals són més un resultat de les polítiques aplicades fins el moment present que no conseqüència dels obstacles o les limitacions imposats pel medi físic. D'altra banda, aquest procés també reflecteix la influència decisiva de les divisions administratives, ja que cada província va intentar vertebrar el seu territori a partir de la xarxa viària.

En el quadre 3.10 s'esmenten els plans de carreteres que s'han aplicat fins avui, tant els redactats des d'una òptica general espanyola com els que s'han promulgat des de Catalunya. Pel que fa a l'evolució de la xarxa viària, una bona part de les carreteres del país es construï entre la Restauració (amb la promulgació del Plan General de Carreteras del 1877 i dels plans provincials) i la Segona República (Pla de Camins de la Generalitat del 1935). Anteriorment, però, s'havien promulgat els plans estatals de 1860 i 1868, precedits del conegut decret de Carles III (1761), que va representar l'inici de la coneguda i criticada disposició radial de les principals carreteres espanyoles.

Respecte d'aquestes carreteres radials, s'ha de remarcar, en primer lloc, que a Catalunya van coincidir amb camins naturals històricament consolidats. Les carreteres de Madrid a la frontera de la Jonquera -per Lleida, Barcelona i Girona- i de Barcelona a Tarragona i València, van reproduir l'esquema viari de les vies romanes: un eix paral·lel al front costaner, des de la Jonquera fins a Alcanar, que resseguia l'antiga Via Augusta, i un segon eix, de penetració cap a la vall de l'Ebre, des de Barcelona a Lleida. En tot cas, la consolidació d'aquests dos

itineraris no va introduir canvis significatius en l'esquema viari tradicional que, de fet, també ha estat reproduït, malgrat que amb algunes modificacions de detall, pels ferrocarrils del segle XIX i per les autopistes actuals (vegi's el mapa 3.19).

Quadre 3.10

Plans de carreteres aplicats a Catalunya

any	plans generals d'Espanya	plans de Catalunya
1761	R.D. para expedir caminos	
1805		Pla de Camins de l'Intendent
1815	Plan de la D.G. de Correos	
1816		Pla Junta Comerç Catalunya
1848		Pla Junta Carreteres Cat.
1860	1er. Plan de Carreteras	
1864	2º Plan de Carreteras	
1877	3er. Plan de Carreteras	
1878		Plans Prov. Diputacions
1914	4º Plan de Carreteras	Plans de la Mancomunitat
1924		Plans de la Mancomunitat
1926	Circ.Nal.Firmes Especiales	
1930		Pla de Camins Veïnals
1935		Pla d'Obres Púb. Generalitat
1941	5º Plan de Carreteras	
1950	Plan de modernización	
1961	6º Plan de Carreteras	
1967	Plan Nal. de Autopistas	
1967	Programa REDIA	
1971		Pla d'accessos Costa Brava
1974		Pla Arterial, A.M. Barcelona
1984	Plan Gr1. Carre. y Autovías	
1985		Pla de Carret. de Catalunya

Font: *Pla de carreteres de Catalunya, 1987 (ampliat)*

La xarxa viària catalana tenia uns 800 km a mitjan segle XIX, ja que només hi havia construïdes les carreteres radials de l'època

de Carles III i algunes més que, en algun cas, només eren camins carreters tradicionals, més o menys condicionats, com és ara el de Manresa al Bruc per can Massana. Entre aquestes carreteres, cal destacar les que unien Barcelona amb algunes ciutats interiors (Sabadell, Terrassa, Granollers i Vic) i d'altres centres comercials i manufacturers (Reus, Vilafranca del Penedès, Girona) amb els ports més propers, en aquella època importants centres de la navegació de cabotatge.

L'evolució de la xarxa viària va ser lenta durant la segona meitat del XIX i va estar molt condicionada pel ferrocarril; de fet, es van abandonar les carreteres estatals paral·leles a les línies fèrries, fins i tot alguna tan transitada com la de Montcada a Sabadell i Terrassa, i el conjunt de la xarxa es va orientar en funció de l'accés a les estacions de ferrocarril.

El 1868 s'havien construït uns 1.700 km de carreteres i no es van superar els 4.000 km fins el segle XX (1910). A partir de aquest moment, que coincideix amb l'aparició de l'automòbil i la consegüent revalorització de la carretera, el ritme de les construccions s'incrementà i, el 1935, ja hi havia 8.500 km de carreteres. Des d'aleshores fins ara (1993), la xarxa viària s'ha ampliat d'uns 3.000 km, dels quals prop de 900 són autovies i autopistes. Actualment, la xarxa oficial s'apropa als 11.500 km.

D'acord amb les xifres anteriors, l'etapa amb més activitat constructiva, deixant de banda l'últim decenni, va de 1910 a 1935, any aquest últim en què ja van quedar configurats els trets bàsics de la xarxa viària del país. Cal tenir present, en aquest sentit, que les actuacions posteriors s'han concentrat més en la millora de vials ja existents (afermat, rectificació de traçat, eliminació de travessies urbanes) i, en particular, dels grans eixos viaris (construcció de d'autopistes, autovies i desdoblament de carreteres), que no pas en l'ampliació territorial de la xarxa viària.

La millora selectiva d'alguns itineraris es va iniciar amb la Mancomunitat, que va pavimentar les primeres carreteres del país, i va consolidar-se amb l'aprovació, el 1926, del pla del Circuito Nacional de Firmes Especiales, durant el directori militar de Primo de Rivera; l'execució d'aquest pla va suposar que les carreteres de Madrid a la Jonquera, per Lleida, Barcelona i València, i de Barcelona a València (excepte en algun tram, com el dels revolts del Perelló), es convertissin en les primeres carreteres modernes del país. Posteriorment, amb els plans de desenvolupament dels anys seixanta i setanta, aquests corredors de circulació -saturats constantment, com a resultat del continuat increment del trànsit- han conegut millores successives, amb l'aplicació del programa Red de Itinerarios Asfálticos (REDIA) i del Plan Nacional de Autopistas (PANE), dels anys seixanta i setanta, i dels plans actuals del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente (MOPTMA). Tant el Pla de Carreteres de Catalunya,³⁵ com el Plan General de Carreteras 1984-1991 de l'Estat,³⁶ van criticar aquesta concentració de les actuacions en els grans corredors de circulació, mentre que, paral·lelament, la resta de la xarxa viària millorava molt lentament.

Les deficiències de la xarxa viària heretada: causes i conseqüències.

Els defectes principals de la xarxa viària heretada tenen dues causes principals: per una banda, la seva concepció administrativa, que es va mantenir en els diversos plans dels segles XIX i XX, i, per altre cantó, la marginació de la xarxa secundària (carreteres locals i provincials), que ha perdurat gairebé fins l'actualitat, a causa de la concentració de les actuacions en els grans corredors de circulació.

³⁵ Vegi's Generalitat de Catalunya, 1987.

³⁶ Vegi's Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), 1986.

La major part d'estudis sobre la xarxa viària espanyola posen de relleu que els diversos plans de carreteres van donar més importància a la divisió administrativa del país que no pas als aspectes funcionals. Això va tenir com a conseqüència la configuració d'una xarxa viària que va primar la interconnexió dels centres administratius, a tots els nivells, amb la qual cosa la concepció radial general es va reproduir a totes les escales: les carreteres conflueixen cap a la capital de l'Estat, en un primer nivell, cap a les capitals de província, en un segon nivell, i cap a les capitals de partit judicial, en un tercer nivell. A Catalunya, aquest esquema va ser deformat per la configuració territorial del 'camins naturals' i l'efecte polaritzador de Barcelona, que van contribuir a mantenir una xarxa viària de fesomia radial i confluent a la capital del Principat.

No obstant això, la fesomia radial també es detecta a escala provincial, ja que cada demarcació provincial va anar aplicant els plans estatals i provincials en funció de l'articulació i vertebració del seu respectiu territori. Cal dir, en aquest sentit, que hi ha uns quants exemples de carreteres que van quedar interrompudes durant molt de temps en un límit provincial, perquè alguna de les dues províncies va frenar la construcció del seu respectiu tram, tant de temps com va poder (també hi ha documents -antics i recents- que titllen d'"antiprovincials" algunes carreteres). Aquesta concepció provincialista s'ha mantingut fins avui, malgrat que de formes més encobertes, i contribueix a explicar perquè algunes comarques properes, però pertanyents a províncies diferents, pràcticament romanen incomunicades per carretera, com són els casos d'Osona respecte de la Selva i la Garrotxa, i el d'algunes comarques lleidatanes meridionals en relació amb les tarragonines.³⁷

³⁷ Vegi's Font i Garolera, 1991.

Així i tot, la configuració radial -considerada a escala general de Catalunya i a escala provincial- no és el defecte principal de la xarxa viària heretada del passat. Cal tornar a subratllar, en aquest sentit, la bona posició de Barcelona, respecte a la xarxa de camins naturals i històrics del país i el seu paper com a centre vertebrador de Catalunya. Les tres capitals de província restants -Girona, Tarragona i, sobretot, Lleida-, per la seva banda, també s'emplacen en destacades cruïlles de camins històrics. En funció d'això, es pot establir que almenys en aquest nivell hi ha alguna coherència entre els trets geogràfics del país i la geometria de la xarxa viària.

La pobresa, esquematisme i baixa connectivitat de la xarxa viària del present té l'origen en l'oblit i la marginació històrica de la xarxa de vies secundàries. La causa d'això es troba en les lleis i plans de carreteres del segle XIX i principis del XX, que atorgaven la responsabilitat de la xarxa secundària -carreteres locals i provincials- als ajuntaments i les diputacions, sense establir cap sistema de finançament. En aquestes condicions -i a manca d'un règim econòmic especial com el de les províncies basques i Navarra, per exemple-, les entitats locals no disposaven de recursos per bastir aquesta xarxa secundària. A Catalunya, en concret, només la Diputació de Barcelona va poder subvencionar carreteres locals, d'enllaç amb la xarxa general, i construir vies provincials que completessin l'esquemàtica xarxa estatal. En canvi, la Diputació de Lleida tenia uns recursos econòmics més limitats i pràcticament no va poder construir vials d'aquesta mena. Això es pot comprovar en el quadre 3.11, on hi ha reflectit el pes de la xarxa de les diputacions en relació amb el conjunt de la xarxa viària de cada província, en el moment en què s'aprovà el Pla de Carreteres de Catalunya, avui vigent (1985).

En aquestes condicions, només durant l'etapa de la Mancomunitat de Catalunya (1914-1924), es va generalitzar la construcció de vies locals, en posar-se en comú els recursos econòmics de les quatre diputacions catalanes. És en aquesta època, que

coincideix amb l'inici de les grans obres hidroelèctriques, a la capçalera del Ter i de la Noguera Pallaresa, que les carreteres van arribar a les valls principals del Pirineu; la que uneix la Val d'Aran amb la resta de Catalunya, pel port de la Bonaigua, s'obrí al trànsit el 1923,³⁸ però la vall de Boí no va tenir carreteres fins els anys cinquanta.

Quadre 3.11

Xarxa de carreteres de les Diputacions catalanes

Diputació provincial	Vies provincials		resta carreteres		total	
	km	%xarxa	km	%xarxa	km	%xarxa
Barcelona	2012,8	56,2	1568,6	43,8	3581,4	100,0
Girona	733,1	32,2	1540,4	67,8	2273,5	100,0
Lleida	862,7	32,4	1799,5	67,6	2664,5	100,0
Tarragona	976,5	37,4	1637,0	62,6	2613,5	100,0
Catalunya	4585,1	41,2	6545,4	58,8	11130,9	100,0

Font: "Pla de Carreteres de Catalunya", Generalitat de Catalunya: 1987. Elaboració pròpia

Tot això queda reflectit en les xifres del quadre 3.11: la província de Barcelona, que representa el 23% del territori català, concentra el 44% de la xarxa viària local i provincial (2.012,8 km sobre un total de 4.585,1). L'endèmica falta de recursos per finançar i conservar les vies locals també explica, per altra banda, que el 1935 hi haguessin a Catalunya més de 600 nuclis urbans (de més de 50 habitants) sense un accés per carretera; la major part pertanyia a la província de Lleida. Avui, encara no s'ha resolt satisfactòriament aquest problema.

³⁸ Vegi's Majoral, 1988.

En definitiva, en aprovar-se l'actual Pla de Carreteres, el 1985, la Generalitat es trobà amb una xarxa viària esquemàtica, a causa de la pobresa de la xarxa secundària, radial i confluent a Barcelona, en un primer nivell, i a la resta de capitals provincials, en un segon nivell. La seva qualitat era acceptable pel que fa als grans eixos viaris (autopistes i carreteres radials), però molt baixa respecte a les vies secundàries.

Apunt sobre la formació de la xarxa ferroviària

La construcció de la xarxa de ferrocarrils de via ampla va ser ràpida a Catalunya, ja que pràcticament va quedar enllestida el 1887, amb la inauguració de la línia de Reus a Saragossa, que va completar l'anomenat "ferrocarril directe" de Barcelona a Madrid (fins llavors el trajecte de Barcelona a Madrid se'l repartien les companyies Norte -tram Barcelona-Saragossa- i MZA -tram Madrid-Saragossa). En tot cas, aquesta línia "directa" és un bon exemple de la irracionalitat territorial del procés de formació de la xarxa ferroviària espanyola, ja que s'obria una altra línia entre Barcelona i Saragossa i cap de les tres (la "directa", per Vilanova i la Geltrú, Reus i Móra d'Ebre, i les dues anteriors, per Manresa i Lleida, i per Valls, les Borges Blanques i Lleida) seguia l'itinerari més lògic des d'una perspectiva geogràfica, per Martorell, Igualada i Lleida, seguint un itinerari paral·lel a l'actual carretera N-II.

Aquesta línia "directa" fou l'última de via ampla construïda per companyies privades, que no les consideraren rendables. A partir d'aquest moment, només l'Estat en construí de noves: la de Tortosa a Alcanyís (o ferrocarril de Saragossa al Mediterrani) i els dos transpirenencs de Catalunya, el de Ripoll a Puigcerdà, inaugurat el 1929, i el de Lleida a Sent Gironç; aquest darrer, el 1951, va quedar interromput a la Pobla de Segur, a uns 80 km de la frontera amb França. La primera d'aquestes línies (Tortosa-Alcanyís) va tenir una vida útil molt curta, ja que s'inaugurà el 1940 i es tancà el 1968, mentre que els

transpirenencs tenen un futur incert, sobretot el mai acabat de Lleida a Sent Gironç per la Pobla de Segur.

Els ferrocarrils de via estreta, per la seva banda, es construïren entre el darrer terç del segle XIX i les dues primeres dècades del XX. Gairebé tots foren impulsats per ciutats petites i mitjanes del país. Reus, Manresa, Igualada, Olot, Sant Feliu de Guixols, Palamós, Banyoles i Tortosa, entre d'altres ciutats, van comptar amb ferrocarrils d'aquest tipus. En general, eren línies curtes, de connexió amb la xarxa principal de via ampla, o bé línies que donaven servei a valls industrialitzades, com les del Llobregat i l'Anoia (línies de Manresa a Berga i de Martorell a Igualada). Tal com és conegut, gairebé tots aquests ferrocarrils es van clausurar a finals dels seixanta i avui només en funcionen els que conflueixen a Barcelona; són els que formen la xarxa de FFCC de la Generalitat i que tenen un paper destacat en la canalització del trànsit pendular entre Barcelona i l'entorn metropolità de les comarques del Vallès Occidental i el Baix Llobregat.

La distribució territorial de la xarxa ferroviària mereix un estudi detallat per ella mateixa, ja que la seva configuració és un resultat de les estratègies d'ocupació del territori de les companyies que la van crear i de la deixadesa de l'Administració, que els va atorgar les concessions sense tenir en compte la racionalitat de l'esquema general. En nacionalitzar-se la xarxa ferroviària, el 1940, la Renfe va haver de gestionar un conjunt de línies deficitàries, amb trajectes duplicats o triplicats, i mal interconnectades.

Això explica, almenys en part, l'endèmic dèficit econòmic de la Renfe, la pèrdua continuada de pes específic del transport ferroviari, tant de passatgers com de mercaderies, respecte als altres mitjans de transport, i que una bona part de les actuacions de la companyia s'haguessin de centrar en la racionalització de la xarxa, mitjançant la interconnexió de línies, procés que encara no es pot donar per acabat; tot això, a més de procedir a una modernització general del conjunt de la

xarxa. Actualment, totes les línies de Catalunya són electrificades, excepte la de Lleida a la Pobla de Segur, malgrat que algunes han anat quedant envellides, com és el cas de la de Vic a Puigcerdà. El conjunt de la xarxa de via ampla té avui uns 1.500 km i manté un esquema radial i confluent a Barcelona, que forma el conegut "vuit ferroviari català", definit per Pau Vila els anys trenta. Cal subratllar, en relació amb això, que la xarxa d'autopistes tendeix a reproduir aquest esquema ferroviari, la qual cosa podria reflectir la persistència dels fets geogràfics.

3.4.2 LA SITUACIÓ ACTUAL: L'ACTUACIÓ DE LA GENERALITAT I EL MOPTMA

Consideració preliminar

En el transcurs del darrer decenni, les infraestructures viàries de Catalunya han millorat notablement. Al mateix temps, la perspectiva de la implantació a mig termini del ferrocarril de gran velocitat i de l'acabament d'obres emblemàtiques com el túnel del Pimorent o l'Eix Transversal, fan pensar que aquesta millora general continuarà en els propers anys, malgrat la recessió econòmica actual, que afecta, amb més o menys intensitat, tots els països europeus. De fet, totes les administracions que intervenen en les infraestructures (europea, estatal, autonòmica i local) han considerat prioritari mantenir i, en algun cas, incrementar el programa d'inversions en aquest camp.

La xarxa viària: divisió administrativa i plans en execució

Actualment, tal com es pot observar en el quadre 3.12, la xarxa viària de Catalunya supera els 11.000 km, dels quals prop de 900 corresponen a autopistes, autovies i carreteres desdoblades. La seva gestió, per altra banda, correspon a l'Estat (el 16% de la xarxa), la Generalitat (el 43%) i les quatre diputacions provincials (el 41%). A part d'aquesta xarxa oficial o catalogada, hi ha d'altres vials, no inclosos en el catàleg oficial, que pertanyen a d'altres administracions públiques (ajuntaments i Generalitat -algunes pistes forestals pertanyen a la Direcció General de Medi Natural, per exemple), entitats privades (estacions d'esquí, empreses hidroelèctriques) o particulars.

Quadre 3.12

Xarxa de carreteres (tipus de vies i titularitat)

tipus de via	Estat	Generalitat	Diputació	Total
autopista de peatge	492,8	112,2		605,0
autopistes lliures	11,1	39,5		50,6
autovies	53,8	77,5	14,4	145,7
carretera doble calçada		74,4		74,4
total grans vials	577,7	303,6	14,4	875,7
resta de carreteres	1247,9	4772,0	4598,4	10618,3
xarxa total	1805,6	5075,6	4612,8	11494,0
% de la xarxa	15,71	44,16	40,13	100,00

Font: "Anuari Estadístic de Catalunya, 1992". Elaboració pròpia

L'Estat té al seu càrrec les carreteres incloses a la Red de Interés General del Estado (RIGE), de la qual formen part els principals eixos viaris del país (el 70% d'autopistes, autovies i carreteres desdoblades). És a dir, les autopistes A-7 (del Mediterrani) i A-2 (de l'Ebre) i les carreteres N-II (de Madrid a França, per la Jonquera), N-340 (de Cadis a Barcelona, per València i Tarragona), N-240 (de Tarragona a Sant Sebastià, per Lleida i Osca), N-230 (de Lleida a la Val d'Aran) i la N-260 (de Roses a Hondarribia, també anomenada Eix Pirinenc), entre d'altres de menys significació (N-420, de Tarragona, a Reus, Alcanyís...). La Generalitat, per la seva part, gestiona l'antiga xarxa de carreteres de l'Estat a Catalunya, excepte les integrades a la RIGE; es tracta de carreteres "nacionals", comarcals i provincials, segons la denominació oficial vigent, que tenen una importància molt desigual, ja que aplega grans vials com l'Eix del Llobregat i un gran nombre de vies d'importància exclusivament local. Finalment, les quatre diputacions tenen al seu càrrec la xarxa de carreteres locals i provincials.

Cal ressaltar, en relació amb això, que tant la nomenclatura d'una carretera com la seva pertinença a una o altra administració, no sempre informen sobre la seva importància funcional o intensitat de trànsit: n'hi ha de locals amb un trànsit intens, com és el cas de la de Sant Cugat del Vallès a Terrassa, i n'hi ha de "nacionals" amb un trànsit baix, com la N-141, de Cervera a Girona -antecedent immediat de l'Eix Transversal-, que té diversos trams inconnexos i pendants de construcció des dels anys trenta.

Tota aquesta problemàtica es vol resoldre mitjançant la nova Llei de carreteres de Catalunya (Llei 7/1993, de 30 de setembre), que preveu el traspàs de les carreteres de les diputacions a la Generalitat, l'elaboració del Catàleg de carreteres de Catalunya i la coordinació de les actuacions de les diverses administracions. No obstant això, el

desenvolupament de la llei depèn d'acords entre les administracions que tenen competències sobre la xarxa viària (Estat, Generalitat i diputacions provincials).

Finalment, i pel que fa als programes o plans que es porten a terme, actualment s'apliquen el Pla de Carreteres de Catalunya de la Generalitat (aprovat el 1985 i amb un horitzó situat a l'any 2001) i el Plan General de Carreteras (1984-1991) de l'Estat, que avui és en procés de revisió i ampliació (nou Plan General de Infraestructuras, 1993-2007). A més d'aquests plans, les diputacions també continuen gestionant les seves xarxes, almenys fins que la Generalitat no n'assumeixi la competència, tal com preveuen les disposicions transitòries la i 2a de la Llei de Carreteres.

Les actuacions recents de l'Estat (MOPTMA)

El Plan de carreteras 1984-91, actualment ampliat, és conegut per la seva posició inicial a favor de les autovies i el desdoblament de carreteres i en contra de les autopistes de peatge. No obstant això, el continuat increment del trànsit durant el quinquenni 1985-90 (gairebé del 50%) va obligar el MOPT a fer un replantejament de la seva posició inicial i a revisar a l'alça les seves previsions, amb la qual cosa els desdoblements de carreteres i les autovies inicialment previstos es van anar convertint en autèntiques autopistes. Aquest fet, positiu en si mateix, ha provocat, però, la configuració d'una Espanya de peatge (el nord-est de la península Ibèrica, des del País Basc al País Valencià) i una altra de lliure pas (la resta del territori, si s'exceptuen les autopistes Sevilla-Cadis, Campomanes-Lleó, Villalba-Adanero i de l'Atlàntic, a Galícia).

Els resultats de l'aplicació del pla estatal a Catalunya han estat desiguals: per una banda, hi ha hagut millores notables com l'obertura de les noves rondes i accessos de Barcelona, la construcció de l'autovia Martorell-Lleida (inacabada encara) i

d'altres millores a la resta de carreteres de la RIGE, sobretot a l'Eix Pirinenc (N-260) i la construcció de diverses variants (Girona, Sant Carles de la Ràpita, etc.). Tot això ha representat una inversió que supera els 200.000 milions de pessetes. D'altra banda, però, les indecisions de la política estatal han provocat molta polèmica. La més intensa, a conseqüència de la renúncia de l'Estat a la construcció de l'autopista lliure de peatge de Mataró a Palafolls (l'autopista del Maresme, que forma part de la N-II), prevista pel pla d'autovies, quan ja s'havia sotmès a informació pública i s'havien iniciat les expropiacions.

L'Estat, en aquest cas i en virtut d'un conveni firmat a finals de 1990, va cedir la concessió de l'autopista del Maresme a ACESA (empresa que té la concessió de la major part d'autopistes de peatge de Catalunya). ACESA construeix actualment (1994) l'autopista del Maresme a canvi de l'ampliació dels terminis de reversió a l'Estat de la resta de les seves concessions, que han estat prorrogats fins el 2016, i la imposició d'un peatge, anomenat "tou", en el tram nou. En qualsevol cas, l'ampliació de la concessió a ACESA sembla difícil de justificar quan a la resta del territori espanyol s'està construint una xarxa d'autovies de lliure utilització, que són equirables a autèntiques autopistes.

L'actuació de la Generalitat

L'actuació de la Generalitat es concreta en el Pla de Carreteres de Catalunya (1985), que es redactà bo i tenint en compte totes les carreteres de Catalunya, independentment de la seva titularitat. La seva concepció formal, des d'un punt de vista metodològic, és rigorosa: parteix de la base d'un estudi històric de la xarxa viària ja existent i estableix els objectius "instrumentals", "funcionals" i "territorials" que cal aconseguir amb la seva aplicació. Després fa una exhaustiva anàlisi topològica de la situació anterior al pla (1983) i dels

resultats previstos amb la seva execució (horitzó 2001), tot aplicant un model que considera la interconnexió de 113 zones del territori català, definides per un centroide, amb 50 punts bàsics, interns i externs. La proposta definitiva es concreta en dos tipus de carreteres: les incloses a la xarxa bàsica, que es divideix en xarxa bàsica primària i xarxa bàsica complementària, i les incloses a la xarxa comarcal i local. La xarxa bàsica s'articula a partir d'uns eixos bàsics que formen una malla ortogonal sobre el territori; és a dir, uns eixos paral·lels al front costaner, anomenats eixos transversals, i uns eixos de direcció mar-muntanya, anomenats eixos verticals. L'objectiu final del pla es dotar el conjunt del territori d'uns mínims d'accessibilitat a partir d'aquesta xarxa ortogonal, que hom contraposa a la xarxa radial tradicional.

El pla té dos defectes principals: d'una part, la seva indefinició respecte a la xarxa comarcal, el disseny de la qual s'ajorna per a una fase posterior d'aplicació, que avui encara no s'ha iniciat a efectes d'aquesta xarxa, i, per altre cantó, una certa obsessió per la geometria dels eixos bàsics estructuradors del territori -eixos transversals i de mar a muntanya-, als quals es dóna més importància que no pas a les característiques geogràfiques concretes; també pot ser discutible, per altra banda, que un dels objectius del pla sigui "frenar" o "contenir" el creixement de l'àrea metropolitana de Barcelona.

El predomini de la concepció geomètrica porta al plantejament d'obres de dubtosa rendibilitat, com per exemple l'anomenat Eix Occidental de Catalunya, que ha de travessar la serra del Montsec, la construcció del qual pot ser un dispendi innecessari, si es considera que ha de discórrer paral·lel a la carretera N-230, de Lleida a la Val d'Aran, i que forma part de la RIGE. Aquesta concepció geomètrica, en canvi, oblida importants vials, perquè tenen un traça discordant amb la geometria dels eixos bàsics, com és el cas del tram Lleida-Ponts de la carretera C-1313 (o Eix del Segre), que és una peça

fonamental de cara a la vertebració de les comarques lleidatanes. No hi ha dubte que aconseguir la isotropització territorial, mitjançant una xarxa ortogonal, pot ser un fi a perseguir a llarg termini, però cal tenir en compte que es disposa d'uns recursos econòmics escassos i que es parteix de la base d'una xarxa viària insuficient i molt envellida. En qualsevol cas, com que la nova Llei de Carreteres preveu la revisió del pla, dins un termini de sis mesos, comptats a partir de la promulgació de la llei, es podrien resoldre algunes d'aquestes mancances.

Malgrat això, però, l'aplicació del Pla de Carreteres ha tingut resultats positius i la xarxa viària del país ha millorat notablement els darrers deu anys. D'entre les millores més significatives s'han de destacar les actuacions a l'Eix del Llobregat, amb la millora de la C-1411 i la construcció de les autopistes de Rubí a Terrassa, de Terrassa a Manresa i el túnel del Cadí, totes, però, de peatge; el desdoblament de la carretera N-152 (autovia de Vic) i de la carretera de Banyoles a Girona (C-150); la millora dels accessos al Pirineu (carreteres N-152, C-1411, C-1313 i C-147); i d'altres actuacions, com és el cas de l'Eix de l'Ebre.

Així mateix, també cal destacar la contribució de la Generalitat a la millora de xarxa arterial de Barcelona i l'impuls que s'ha donat a les autopistes de peatge, de les quals s'han posat en funcionament més de 100 km els darrers anys (túnels de Vallvidrera, túnels del Garraf i les ja citades que uneixen Barcelona amb Terrassa i Manresa). D'entre les obres més emblemàtiques en curs d'execució, s'han de destacar l'Eix Transversal (tram Vic-Girona), el sector Mataró-Granollers del Quart Cinturó, el túnel de Bianya (a la carretera C-153, entre Olot i Ripoll) -que caldria denominar de Collabós, segons la Secció Filològica de l'Institut d'Estudis Catalans-, i l'Eix de l'Ebre.

Valoració global de la situació actual

La millora que ha conegut la xarxa viària catalana en els darrers deu anys és indubtable. Això queda reflectit en una enquesta recent de les Cambres de Comerç catalanes, que li atorga una puntuació de 5,23 punts sobre 10,³⁹ i en un estudi de l'Asociación Española de la Carretera, que li dóna 6,9 punts, també sobre 10, i situa Catalunya dins el grup de comunitats autònomes espanyoles més ben qualificades. Finalment, un treball comparatiu de l'Institut Català pel Desenvolupament del Transport,⁴⁰ posa de relleu que els indicadors d'oferta viària de Catalunya se situen per sobre de la mitjana de les regions de la CEE-12, pel que fa a autopistes i xarxa bàsica de carreteres, però, en canvi, queden molt per sota d'aquesta mitjana, si es té en compte la xarxa total. Aquest últim indicador posa en evidència el que s'ha dit sobre la baixa connectivitat de la xarxa de carreteres secundàries de Catalunya.

En funció d'això, i com a consideració general, es pot establir que la situació actual és bona, però no òptima, pel que fa als grans eixos o grans corredors de circulació. De fet, una gran part de les inversions dels darrers anys s'ha concentrat en aquests vials, en detriment de les vies secundàries. És a dir, la xarxa capil·lar continua tenint una connectivitat molt baixa i, al mateix temps, és molt envellida, ja que moltes carreteres comarcals i locals mantenen els traçats originals, de finals del segle XIX i principis del XX.

Aquesta baixa connectivitat de la xarxa, considerada en general, unida a la baixa qualitat de les carreteres secundàries, determina que el trànsit tendeixi a concentrar-se en uns pocs corredors principals de circulació, que gairebé sempre se saturen, sobretot a les zones més poblades del país. Els principals eixos viaris de Catalunya suporten una intensitat de

³⁹ Vegi's CCOCCIN, 1991.

⁴⁰ Vegi's Izquierdo, 1986.

trànsit molt superior a la mitjana espanyola. Gairebé no hi ha itineraris alternatius; el tràfic de llarg recorregut i el d'agitació o local circulen gairebé sempre per les mateixes vies.

En aquestes condicions, les actuacions més urgents, en relació amb la xarxa viària, haurien de concentrar-se també en la millora de les carreteres secundàries (xarxa capil·lar), després d'unes dècades en què els grans eixos han capitalitzat una gran part de les inversions en infraestructures viàries. Dins d'aquest mateix capítol, d'altra banda, tot nucli habitat hauria de comptar amb un accés viari, inclòs en el catàleg oficial general de la xarxa viària estatal o autonòmica, amb la qual cosa quedaria garantida la seva conservació. Actualment, per exemple, els municipis amb diversos nuclis de població no disposen de recursos per tenir cura de la conservació i millora de les carreteres d'accés en aquests nuclis. No hi ha dubte que aquestes mesures contribuirien a la millora de la viabilitat, a l'assoliment del necessari reequilibri territorial i, en definitiva, a l'augment de la qualitat de vida del conjunt dels habitants del país.

Obres recents i divisions territorials

Les obres noves -ja acabades, en curs d'execució o només proposades- que podrien tenir una particular influència en relació amb l'establiment de futures divisions administratives del territori són, entre d'altres: l'Eix Transversal, l'Eix Pirinenc, l'Eix de l'Ebre, el túnel de Bianya o de Collabós i la nova carretera de Vic a Olot pel túnel de Bracons; d'altres de significatives són els túnels de la Bonaigua i de Salau.

L'Eix de l'Ebre, des de Sant Carles de la Ràpita a Lleida, ja construït, pot contribuir a vertebrar les comarques de l'Ebre, sobretot la Ribera d'Ebre amb el Baix Ebre, que pràcticament romanien incomunicades per carretera fins que no es va obrir al

trànsit el nou tram de carretera de Xerta a Móra d'Ebre. Això podria contribuir a trencar la tradicional basculació de la Ribera d'Ebre i la Terra Alta cap a l'àrea d'influència de Reus.

L'Eix Transversal (actualment, s'està construint el tram Vic-Girona) pot jugar un paper decisiu en l'articulació de les comarques interiors -interconnexió de Manresa i Vic-, malgrat que s'hauria de complementar amb la nova carretera de Manresa a Igualada, prevista pel Pla de Carreteres. Cal tenir, en compte, en aquest sentit, que la proposta del MOPTMA de construir una autovia d'Abrera a Hostalric, pot fer perdre a l'Eix Transversal part del seu interès com a via de connexió entre Lleida i Girona, per l'interior del país. En aquestes circumstàncies, la seva funció principal consistirà a interconnectar les ciutats de l'interior del país, principalment Manresa, Girona i Vic; Igualada no n'hauria de quedar al marge.

El túnel de Bianya o Collabós, per la seva part, contribueix a reforçar la centralitat de Girona, sobretot respecte al Ripollès, la qual cosa podria confirmar el que s'ha dit sobre la prioritat que de fet s'ha donat a aquelles carreteres que tendeixen a articular un territori provincial. En canvi, s'ha anat ajornant indefinidament la construcció de la nova carretera de Vic a Olot pel túnel de Bracons, que sobre el paper i segons les previsions del Pla de Carreteres tindria un trànsit molt superior al previst pel túnel anterior.

Quant a l'Eix Pirinenc, que construeix el MOPTMA, a llarg termini podria contribuir a una millor vertebració interna de les comarques pirinenques, la qual cosa podria donar una certa versemblança a la reivindicació d'una circumscripció administrativa específica per a aquestes comarques. En aquest àmbit pirinenc, també s'ha de tenir en compte la influència del túnel del Cadí, respecte la basculació de la Cerdanya cap a l'àrea de Manresa. De tota manera, fins el moment present no hi ha cap estudi que demostrï aquesta plausible basculació. Així i tot, tal com es veurà més endavant, el projecte de Pla Territorial General de Catalunya (PTGC) ha inclòs la Cerdanya

dins l'Àmbit Funcional Territorial (AFT) de les Planes Intermèdies, conjuntament amb la resta de comarques de la Catalunya interior (Osona, Bages, Anoia, Solsonès i Berguedà).

Finalment, respecte a d'altres obres plantejades a llarg termini, cal fer una menció del túnels de la Bonaigua i de Salau. El primer té poca incidència de cara a l'establiment d'una circumscripció territorial pirinenca, ja que la Seu d'Urgell, que reinvidica la capitalitat de les comarques pirinenques occidentals, quedaria encara molt allunyada de Vielha; aquesta foradada, però, apropiaria considerablement la Val d'Aran a Barcelona, amb tot el que això pugui representar de cara a la intensificació del desenvolupament turístic d'aquesta comarca. Probablement, també contribuiria a estendre aquest desenvolupament turístic cap a la Vall d'Àneu, que té un paisatge alpí d'alta qualitat i una orientació meridional, i que quedaria molt pròxima a Vaqueira-Beret. El túnel de Salau, per la seva banda, tindria una incidència menor, ja que connectaria el Pallars Sobirà amb una vall molt secundària i força remota del Pirineu francès (la ciutat més propera és Sent Gironç). Aquestes dues obres aconsellen, en qualsevol cas, un estudi molt acurat dels impactes mediambientals que podrien provocar.

3.4.3 LA XARXA VIÀRIA I LA FUTURA DIVISIÓ ADMINISTRATIVA DEL TERRITORI EN REGIONS O VEGUERIES

La situació actual: adaptació a la divisió provincial

Valorar la inserció i l'adequació de les polítiques d'infraestructures en el marc d'una nova divisió territorial de Catalunya en regions o vegueries, exigeix fer una recapitulació prèvia de la situació actual. En aquest sentit i fins el moment present, tant l'Administració estatal com l'autonòmica i la

local, mantenen la divisió provincial vigent, pel que fa a la gestió de la xarxa viària.

L'Estat, en concret, actua a través de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña del MOPTMA, que compta amb un servei central a Barcelona i delegacions a cada una de les quatre capitals de província. La Generalitat, per la seva banda i sota la denominació de Serveis Territorials de Carreteres del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, manté també l'estructura provincial, a la qual s'adapta cada servei territorial. Finalment, les diputacions continuen actuant dins de l'àmbit provincial que els és propi. Els diferents departaments i serveis d'aquestes administracions s'encarreguen de la construcció i conservació de les carreteres, però també d'altres aspectes com la senyalització, la seguretat vial i la mesura de la intensitat del trànsit (aforaments).

A part del que s'ha vist, cal tenir en compte que la responsabilitat de la gestió del trànsit recau en la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior, que efectua la vigilància de les carreteres i organitza el trànsit en els accessos a les grans ciutats, com és el cas de la programació de les operacions de sortida o retorn a Barcelona. Els ajuntaments, per la seva banda, tenen competència en les vies urbanes, com és ara la gestió del trànsit i obres de millora.

Les divisions territorials supracomarçals del Pla de Carreteres i del Projecte de Pla Territorial General de Catalunya

El Pla de Carreteres de Catalunya i el Projecte de Pla Territorial General de Catalunya fixen divisions territorials d'àmbit supracomarçal, que han de servir de marc d'aplicació i de desenvolupament d'aquest plans.⁴¹ En canvi, la nova Llei de

⁴¹ Vegi's Generalitat de Catalunya, 1987 i 1992.

Carreteres de Catalunya (Llei 7/1993, de 30 de setembre) no preveu cap divisió territorial, fora del conjunt de Catalunya i de les comarques.

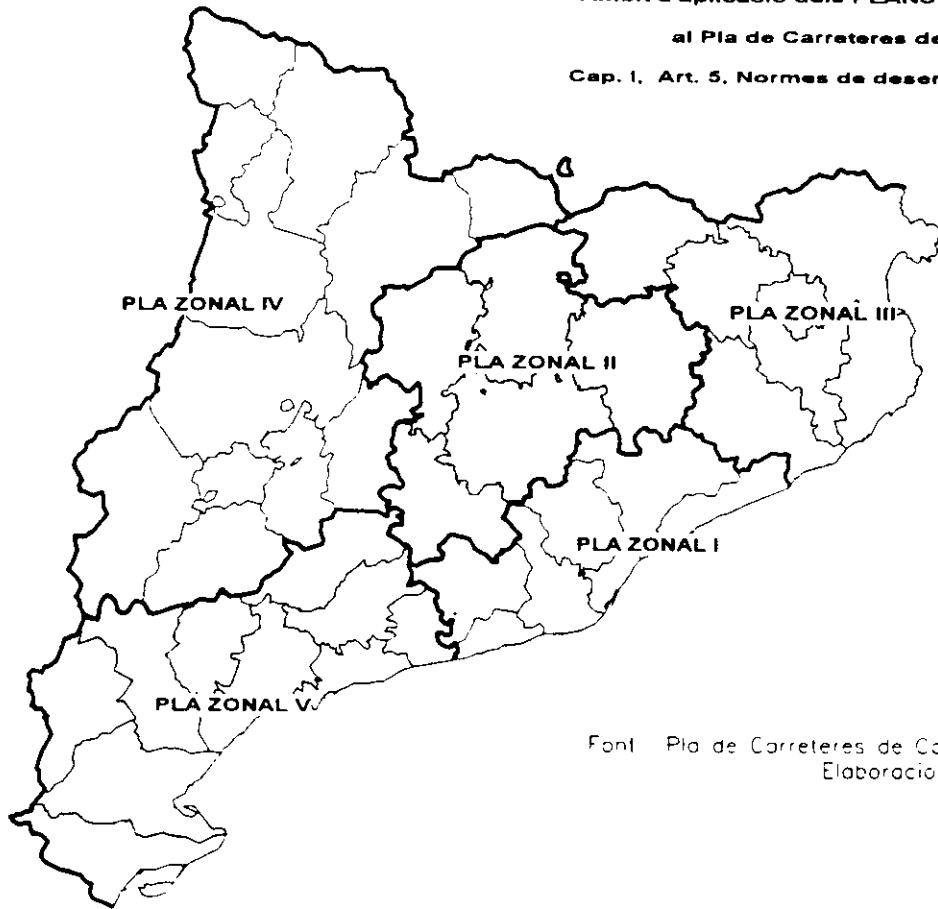
Pel que fa al Pla de Carreteres, en concret, el capítol I de les Normes de desenvolupament del pla (articles 3r a 7è) preveu l'elaboració de cinc plans zonals que s'han d'ajustar als àmbits supracomaricals que s'estableixen en l'article 5è i que s'han d'adaptar a uns continguts prèviament determinats (definir la xarxa viària comarcal i local, establir el programa d'actuació, etc.). L'àmbit territorial de cadascuna d'aquestes zones queda reflectit en el mapa 3.20. Tal com s'hi pot observar, les cinc zones s'ajusten a la divisió provincial actual, excepte la província de Barcelona, que es divideix en dues àrees, una formada per les comarques metropolitanes (Barcelonès, Baix Llobregat, Garraf, Alt Penedès, Vallès Oriental, Vallès Occidental i Maresme) i l'altra per les comarques interiors (Anoia, Bages, Berguedà i Osona), a les quals s'afegeix el Solsonès, que pertany a la província de Lleida (aquest darrer és l'únic cas en què es modifica la divisió provincial).

Per la seva banda, la Memòria del Projecte de Pla Territorial General de Catalunya -actualment, en fase d'estudi de les al·legacions que se li van formular després de ser sotmès a informació institucional-, estableix sis Àmbits Territorials Funcionals (AFT) que han de servir de marc per a la redacció dels Plans Territorials Parcialis que complementaran aquest pla general; cal subratllar que un dels objectius d'aquests plans territorials parciais es fixar la xarxa viària comarcal i local.

MAPA 3.20

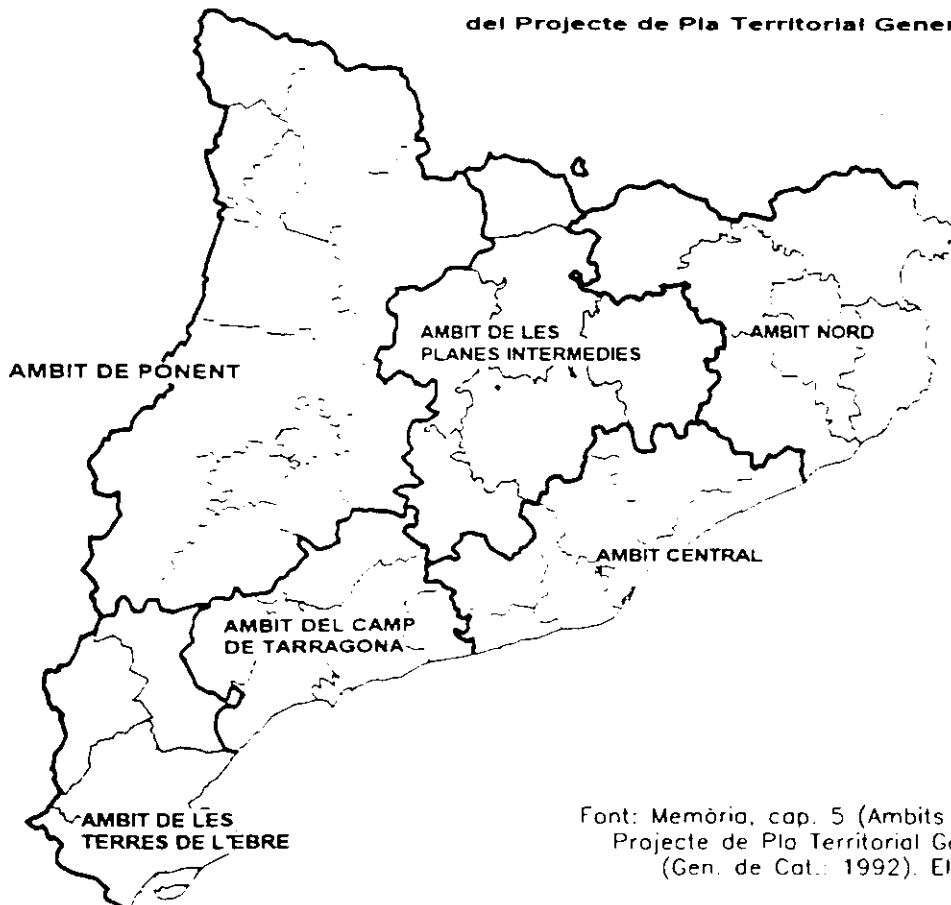
Ambit d'aplicació dels PLANS ZONALS previstos
al Pla de Carreteres de Catalunya

Cap. I, Art. 5, Normes de desenvolupament del Pla



Font: Pla de Carreteres de Catalunya, Gen. de Cat. 1987
Elaboració pròpia

Proposta d'AMBITES FUNCIONALS TERRITORIALS
del Projecte de Pla Territorial General de Catalunya



Font: Memòria, cap. 5 (Ambits Funcionals Territorials)
Projecte de Pla Territorial General de Catalunya,
(Gen. de Cat.: 1992). Elaboració pròpia.

L'àmbit territorial dels diversos AFT queda reflectit en el mapa 3.20. Tal com s'hi pot observar, aquest mapa és gairebé coincident amb l'anterior, excepte a la província de Tarragona, en què apareix l'AFT de les Terres de l'Ebre, integrat per les comarques del Montsià, Baix Ebre, Ribera d'Ebre i Terra Alta, que divideix en dues parts l'àmbit del Pla Zonal V previst pel Pla de Carreteres, i per la inclusió de la Cerdanya dins l'AFT de les Planes Intermèdies; aquest darrer AFT, fora d'això, coincideix amb la Zona II de la divisió territorial del Pla de Carreteres. Les altres demarcacions són invariables a les dues propostes.

Finalment, la nova llei de carreteres (Llei 7/1993, de 30 de setembre) no estableix cap divisió territorial fora de l'àmbit general de Catalunya i la citació explícita de les comarques, a les quals la Generalitat, que té la titularitat legal de totes les carreteres de Catalunya, excepte les de la RIGE, podrà traspasar algunes carreteres, d'acord amb la disposició transitòria segona. No obstant això, la nova llei de carreteres accepta implícitament la divisió territorial establerta pel Pla de Carreteres -de cara a la redacció dels plans zonals-, ja que el seu títol segon (art. 11) el defineix com a instrument bàsic de l'ordenació del sistema de carreteres. En tot cas, però, fins el moment present no s'han realitzat aquests plans zonals i la mateixa llei preveu la revisió del pla, dins d'un termini de sis mesos a comptar des del moment de la seva publicació.

Cal subratllar, d'altra banda, que no es tenen notícies que hi hagi hagut cap posicionament respecte a la proposta dels cinc àmbits territorials, previstos com a marc de desenvolupament dels plans zonals del Pla de Carreteres. Així mateix i en funció de les consultes que realitzades als partits polítics amb representació al Parlament de Catalunya (CiU, PSC, IC, PP i ERC), val a dir que cap no va presentar esmenes sobre a aquesta qüestió durant el procés de discussió de la llei. Això pot fer pressuposar, tal com s'ha dit, que hi ha una acceptació implícita d'aquesta divisió.

En canvi, la proposta dels sis Àmbits Funcionals Territorials del PTGC va ser contestada des d'instàncies molt diverses (consells comarcals, ajuntaments, partits polítics). Cal destacar, en aquest sentit, les al·legacions presentades des d'algunes comarques pirinenques, que reclamaven la creació d'un AFT específic per a aquestes contrades, i les que van cursar-se des d'altres comarques, generalment en desacord amb la seva adscripció o bé sol·licitant la creació d'altres AFT (Osona, Baix Camp, etc.). S'ha de tenir en compte, finalment, que actualment s'està acabant el Pla Territorial Parcial de la Regió Primera, l'àmbit territorial de la qual coincideix amb les divisions territorials establertes pel Pla de Carreteres (Zona I) i pel PTGC (AFT Central).

En definitiva, la poca repercussió pública que ha tingut la divisió territorial del Pla de Carreteres i el fet que ja s'estigui acabant de redactar el Pla Territorial Parcial de l'AFT Central (segons la denominació del PTGC), fan pensar que a nivell oficial hi podria haver una acceptació implícita d'aquestes divisions supracomarcals. En tot cas, sembla que hom vol donar un tractament específic a les comarques de l'Ebre (reconegut explícitament pel PTGC) i que la reivindicació de les comarques pirinenques depèn de la resolució de les al·legacions del PTGC. D'altres casos, com la creació d'unes àrees supracomarcals centrades per Reus i Vic, representarien la introducció de canvis més radicals en les divisions estudiades fins aquí, les quals, en tot cas, no deixen de ser una reforma o adaptació de la divisió provincial.

Consideracions finals

L'opinió respecte les diverses divisions supracomarcals existents -les quatre províncies- o bé les proposades pel PTGC -sis AFT- i pel Pla de Carreteres -cinc zones-, no pot ser categòrica i exigeix, en tot cas, un estudi més aprofundit.

Des de la perspectiva de l'organització funcional de la xarxa viària, el manteniment de la divisió provincial té al seu favor la inèrcia d'un segle i mig de vigència. Això podria contribuir a perpetuar una certa tendència històrica de valorar les actuacions viàries en funció de l'articulació dels territoris provincials. Tal com s'ha dit, la prioritat que s'ha donat al túnel de Bianya o Collabós, respecte a d'altres actuacions previstes al Pla de Carreteres, podria ser un exemple en aquest sentit.

Quant a la divisió en cinc zones establerta pel Pla de Carreteres, cal dir que pràcticament no modifica la divisió provincial, ja que només contempla dividir la província de Barcelona en dos àmbits, un de litoral i pre-litoral (la Regió I) i un altre d'interior, al qual hi ha inclòs el Solsonès. Aquesta divisió, des del punt de vista de l'organització i gestió de la xarxa viària, té una certa coherència, ja que permet un tractament específic de les infraestructures viàries de l'entorn metropolità de Barcelona, que tenen una problemàtica molt diferent a les de la resta del país. Aquest àmbit ja s'ha reconegut, d'alguna manera, a nivell oficial, amb l'elaboració del Pla Territorial Parcial de la Regió I. Com a inconvenient més remarcable, es pot destacar la manca d'un reconeixement explícit de les comarques pirinenques que, de la mateixa manera que l'entorn metropolità de Barcelona, tenen una problemàtica d'infraestructures viàries molt particular.

Respecte als sis AFT del PTGC, el seu principal inconvenient rau en l'oposició d'algunes comarques a la seva implantació. És el cas de les comarques pirinenques, sobretot de les occidentals, que no queden reconegudes en aquesta divisió. En tot cas, un pensa que, si el PTGC reconeix l'especificitat de l'AFT de les Terres de l'Ebre, també ha de reconèixer l'especificitat de les comarques pirinenques, sobretot si es considera des del punt de vista de les infraestructures viàries. D'altres aspectes discutits, com la resistència osonenca a incorporar-se a l'AFT de les Planes Intermedies, tenen una solució més fàcil des del

punt de vista del present treball, ja que la problemàtica d'infraestructures viàries d'Osona és força similar a la del Bages o l'Anoia.

En qualsevol cas, la solució dels problemes actuals de les infraestructures i del transport no depèn del continent, sinó dels continguts. És a dir, el principal problema a resoldre no és l'establiment d'una nova divisió territorial, sinó que prèviament s'hauria de racionalitzar l'organització general de les polítiques viàries (delimitar les competències entre les administracions que intervenen en la planificació viària, coordinar les actuacions concretes i la gestió diària de les infraestructures en aspectes com accessos a les grans ciutats, aforaments del trànsit i seguretat viària, per exemple) i establir polítiques inequívokes en aspectes concrets com el peatge o el finançament de les carreteres no incloses en el catàleg oficial (les que accedeixen a nuclis petits de població o bé a explotacions agràries, moltes de les quals depenen de subvencions esporàdiques).

La situació actual, pel que es refereix als diferents nivells competencials, fa que tant la planificació com les obres de construcció i conservació de les infraestructures, o bé la gestió diària del trànsit, siguin ineficients en alguns casos i sempre més costoses econòmicament. Sovint i malgrat les declaracions d'intencions, el predomini en última instància de la 'raó administrativa' sol portar a l'aplicació pràctica de polítiques poc integrades o fins i tot contradictòries. Com a exemples d'això i sense voluntat d'exhaustivitat, hom pot esmentar els següents: l'opció inicial del MOPT per les autovies lliures i la reconsideració d'aquesta opció en el cas de l'autovia del Maresme, que serà una autopista de peatge; el mateix es pot dir de la Generalitat, amb una opció inicial per les autopistes de peatge i la reconsideració d'aquesta decisió en el cas del Quart Cinturó de Barcelona (tram Mataró-Granollers). Dins d'aquest mateix camp, també s'hauria de valorar si és més rendable socialment construir una segona autopista en un itinerari

similar (cas de l'autovia Martorell-Lleida, pràcticament acabada, i de la proposta de prolongació del Quart Cinturó, d'Abrera a Sant Celoni) o bé recuperar la concessió de l'autopista de peatge prèviament existent. Tampoc no s'han d'oblidar, per altra banda, les actuacions desfasades en itineraris que pertanyen a més d'una administració, amb la qual cosa la possible millora perd part de la seva efectivitat.

Respecte a d'altres infraestructures, també es pot citar aquí la diversitat d'opinions i opcions respecte terminis i traçat del ferrocarril de gran velocitat i, així mateix, la limitació, per part del MOPT, de l'autonomia dels ports autònoms de Barcelona i Tarragona, o bé que la planificació i gestió diària del transport metropolità de Barcelona, per ferrocarril, depengui de la Renfe (xarxa de rodalies), dels Ferrocarrils de la Generalitat i dels Ferrocarrils Metropolitans de Barcelona, sense oblidar la manca d'una autoritat única de cara a la gestió dels accessos i les noves rondes de Barcelona. La signatura recent del Pla d'Infraestructures del delta del Llobregat, per part de les diverses administracions implicades (Generalitat, MOPTMA i diverses institucions locals), no hauria de ser un fet excepcional, sinó el primer pas cap a una racionalització de les polítiques d'infraestructures.

En definitiva, partint de la interrelació creixent entre les infraestructures i el desenvolupament regional, la societat actual es caracteritza per una alta mobilitat de les persones, les mercaderies i la informació, i res no fa pensar que hi hagi una inversió d'aquesta tendència a curt o a mig termini, amb la qual cosa el paper de les infraestructures serà cada vegada més decisiu.

Així mateix, el constant increment de la mobilitat individual, tant l'obligada, per motiu d'estudi o treball, com de la no obligada, per raons de lleure o compres, ha incrementat, en una gran mesura, els desplaçaments pendulars des del lloc de residència fins als centres laborals, d'estudi o d'esbarjo, i ha contribuït decisivament a saturar les xarxes viàries a les hores

i dies punta. Aquest fenomen és propi de l'àrea metropolitana de Barcelona, entesa en un sentit ampli, però també es produeix diàriament en els accessos a les ciutats petites i mitjanes d'arreu del país. A més, cal no oblidar la saturació periòdica, els caps de setmana i els períodes de vacances, de les vies que menen als principals centres d'atracció turística.

Aquesta situació exigeix nous enfocaments de la planificació, que han de ser integradors i han de tenir en compte la intermodalitat, tant en el transport de mercaderies com en el de persones. Molts problemes actuals del transport no depenen tant de les infraestructures com d'una adequada gestió logística. Amb tot això, no es pretén defensar aquí la unanimitat, la uniformitat o la limitació de competències en algun nivell de l'administració pública, sinó l'aplicació pràctica d'una política d'infraestructures que miri més enllà dels aspectes conjunturals i que inverteixi, de la manera més eficaç possible, uns recursos públics escassos.

Al capdavant, des del punt de vista les infraestructures de transport, l'establiment d'una nova divisió territorial, demana una racionalització prèvia dels diversos nivells competencials actuals i la definició d'un marc general de referència inequívoc. A partir d'aquí, es podrà començar a pensar en els continents o marcs territorials més idonis d'aplicació de les polítiques concretes, bo i tenint en compte la racionalitat general. En tot cas, hom creu que no seria prudent introduir marcs territorials supracomarcals nous si no se suprimeixen els antics, si totes les administracions públiques no s'hi adapten i si no s'aplica el principi de subsidiarietat. Tal com deia Lluís Casassas, tot allò que es pugui realitzar o gestionar des de l'àmbit territorial més proper al ciutadà no s'ha de fer des d'un de més allunyat.

3.5 LA MOBILITAT DELS HABITANTS DE CATALUNYA

3.5.1 INTRODUCCIÓ

Un dels aspectes que presenta més dificultats a l'hora de realitzar estudis territorials és l'anàlisi de la mobilitat de la població i de les relacions entre les diferents localitats que configuren el territori quotidià dels individus. Així doncs, moltes vegades l'estudi de la mobilitat queda només apuntat.

En aquest capítol es farà un resum dels treballs que han tractat aquesta temàtica pel territori que ens afecta, Catalunya, així com per l'objectiu de l'encàrrec, el de l'organització territorial de l'administració pública a Catalunya.

Estudiar el territori quotidià, l'espai de vida, dels habitants d'una àrea determinada vol dir analitzar en quins àmbits territorials concrets es realitzen determinades activitats. Per espai de vida, hom entén la porció del territori on l'individu efectua les seves activitats. Aquesta noció engloba els llocs d'estada principals (com són el lloc de residència o el de treball) i de pas (l'espai que es travessa quan hom viatja entre diferents llocs), així com també tots aquells altres llocs amb els quals l'individu entra en relació (els llocs de compra habituals i no habituals, els llocs on es va a passejar, els llocs on hom es relaciona amb altres individus).

El coneixement de l'espai de vida és bàsic per ordenar el territori i establir quins són els usos més profitosos per a la qualitat de vida dels seus habitants: la localització espacial de determinats equipaments (escoles, hospitals, pistes esportives) o serveis (botigues, restaurants, bancs i caixes d'estalvi) estan relacionats directament amb la població que els

utilitza, que no és només, gairebé mai, la població empadronada al municipi, ja que la mobilitat dels individus és molt elevada.

La societat en la qual vivim, sense cap mena de dubte, es caracteritza per una mobilitat de la població molt important: els canvis de residència, la mobilitat quotidiana per raons de treball, la circulació habitual, són elements típics de les zones urbanitzades i industrials del món, dins de les quals s'ha d'enquadrar Catalunya.

En qualsevol cas, es pot afirmar que una de les característiques bàsiques i fonamentals dels éssers humans és, precisament, la seva mobilitat, la qual els permet de relacionar-se entre ells en un territori concret.

Els desplaçaments dels individus al llarg del seu espai de vida no es fan pas amb desordre ni caòticament. Estan organitzats a l'entorn de les relacions socials del treball, de la freqüentació dels llocs de concentració dels béns de consum i de totes les ocasions informals de trobada amb d'altres individus.

Hom pot veure, dins de cada comunitat social, els principals fluxos, valorar les distàncies i reconèixer els llocs de trobada. Tots aquests trajectes mostren la mobilitat dels individus en relació a l'organització social i l'organització espacial. En altres termes, els moviments pendulars de treball i els desplaçaments dels llocs on es consumeixen béns i serveis condicionen la creació dels espais socials. Aquesta mobilitat quotidiana es realitza dins d'un espai, on els seus límits s'expliquen per la combinació dels fets culturals, de classe i de la localització territorial dels llocs de treball, de residència i de lleure: en resum, l'espai de vida.

3.5.2 LA MOBILITAT OBLIGADA PER TREBALL

La mobilitat obligada per raó de treball és una de les variables que s'han utilitzat més vegades a l'hora de definir els límits d'una regió metropolitana, com ja s'ha assenyalat en el capítol 3.3. Així mateix, la mobilitat obligada entre el lloc de residència i el de treball ha estat utilitzada en diferents estudis i treballs per analitzar el comportament dels individus del territori, per planificar certs serveis públics, i per formular diverses propostes per millorar el funcionament de la societat. Tot seguit, es farà un breu repàs d'aquesta mena de treballs aplicats a Catalunya.

Les diferències de la mobilitat obligada segons el sexe

Isabel Clos realitzà un treball a partir de les dades de mobilitat obligada, extretes de la *Encuesta Domiciliaria en la Conurbación de Barcelona*, feta el 1981, sobre una mostra de 1.191 famílies residents al territori que hom acostuma a definir com el continu urbà de Barcelona, el qual inclou, a més de Barcelona, els municipis de Badalona, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern i Santa Coloma de Gramenet. Els resultats obtinguts demostraven que els homes es desplacen més lluny i dediquen, per tant, més temps a fer el viatge entre el lloc de residència i el de treball que no pas les dones. Així mateix, es veia com els homes utilitzaven molt més el transport privat (cotxes i motos) que no pas les dones, les quals utilitzaven molt més el transport públic (metro i autobús) o anaven a peu.

Els resultats obtinguts per Isabel Clos coincideixen amb molts altres de diferents àrees metropolitanes.⁴² Aquests resultats s'han de tenir presents no només per remarcar les diferències socials per raons de sexe, sinó per facilitar la mobilitat dels individus entre el lloc de residència i el de treball. Tal com apunta Isabel Clos, per al cas del continu urbà de Barcelona, la diferent mobilitat entre les dones i els homes pot ser deguda al diferent tipus de treball que realitzen. Les dones acostumen a treballar en el sector dels serveis, cosa que en pot condicionar la mobilitat, ja que aquests llocs de treball solen estar situats al centre de la ciutat o en altres llocs fàcilment accessibles amb transport públic.

La mobilitat del treball com aproximació a l'estructura d'un territori

Joan Nunes utilitza les dades de mobilitat entre lloc de residència i lloc de treball extretes del cens de 1981, per tal d'identificar els sistemes urbans diaris de la regió metropolitana de Barcelona, així com la seva estructura territorial.

A partir de l'aplicació d'una tècnica estadística força senzilla (ja que es basa en un algoritme d'agrupació de nodes a partir de la teoria de grafos, és a dir, de distàncies físiques), el conjunt dels municipis que formaven l'Àrea Metropolitana de Barcelona de 1968 (a saber, tots els municipis de les comarques de l'Alt Penedès, Baix Llobregat, Barcelonès, Garraf, Maresme, Vallès Occidental i Vallès Oriental) s'agrupen en una sèrie de sistemes urbans diaris força clars.

El principal sistema urbà diari, sense cap mena de dubte, és el de Barcelona. Així mateix, hi ha tot un altre conjunt de

⁴² Per exemple, per al cas de París, vegi's Fagnani, 1987-1988, o per a la mateixa regió metropolitana de Barcelona vegi's el treball de Mendizàbal, 1993.

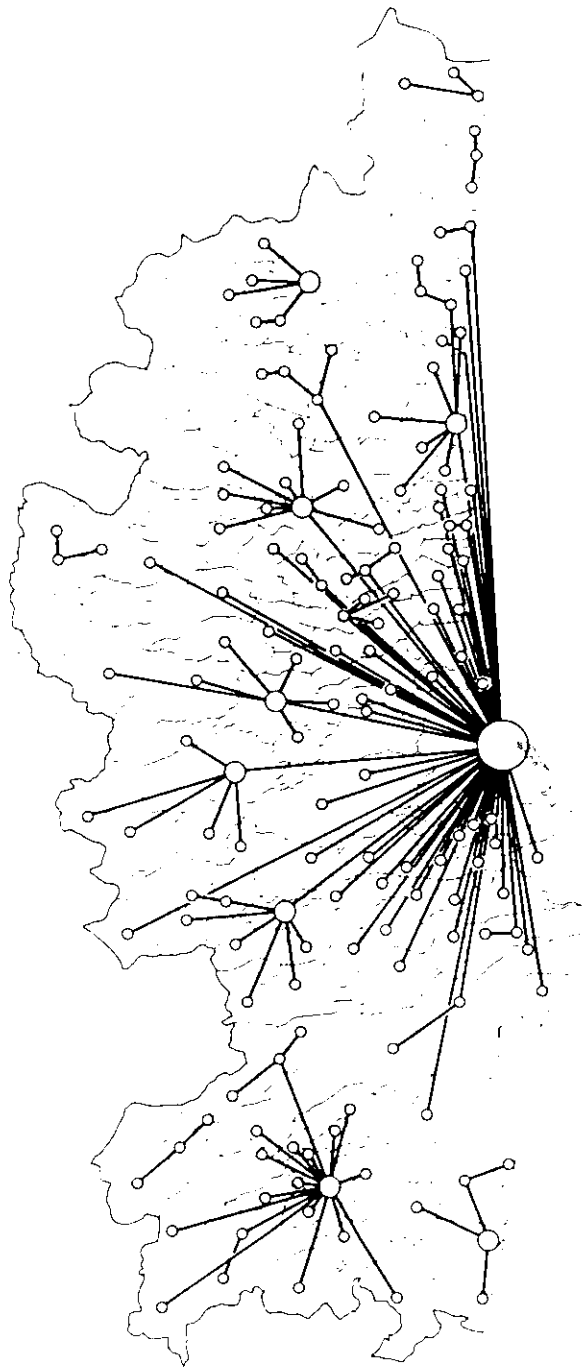
sistemes urbans diaris, que estan centrats en una sèrie de ciutats mitjanes, això sí, de diversa grandària territorial i poblacional: Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedès, Martorell, Terrassa, Sabadell, Mollet del Vallès, Granollers, Sant Celoni i Mataró.

Finalment, a més de delimitar els sistemes urbans diaris, els relaciona entre si, tot mostrant que, a l'Àrea Metropolitana de Barcelona de 1968, hi ha una part que està poc interrelacionada: per a Joan Nunes, els límits de la regió metropolitana de Barcelona es trobarien en l'arc format per Sitges, Martorell, Sabadell, Granollers, Mataró i Arenys de Mar. L'Alt Penedès, Garraf, la part del Vallès Oriental centrada en Sant Celoni i els municipis del Maresme situats al nord d'Arenys de Mar no formarien part de la regió metropolitana de Barcelona.

Es pot dir, doncs, que l'anàlisi de la mobilitat obligada per raó de treball permet mostrar l'estructura territorial de la regió metropolitana de Barcelona, tot definint-ne un centre, a saber, l'àrea de Barcelona, i una sèrie d'unitats territorials amb ciutats mitjanes com a pols d'atracció, algunes de les quals no tenen gaire relació ni amb Barcelona ni amb d'altres de les unitats delimitades. Així mateix, el treball de Nunes demostra com, entre 1970 i 1981, aquestes unitats territorials delimitades a partir de la mobilitat obligada canvien de límits, ja que la localització dels llocs de treball i dels lloc de residència dels treballadors també varia.

PRIMERA RELACIÓ LABORAL EXTERIOR
REGIÓ METROPOLITANA

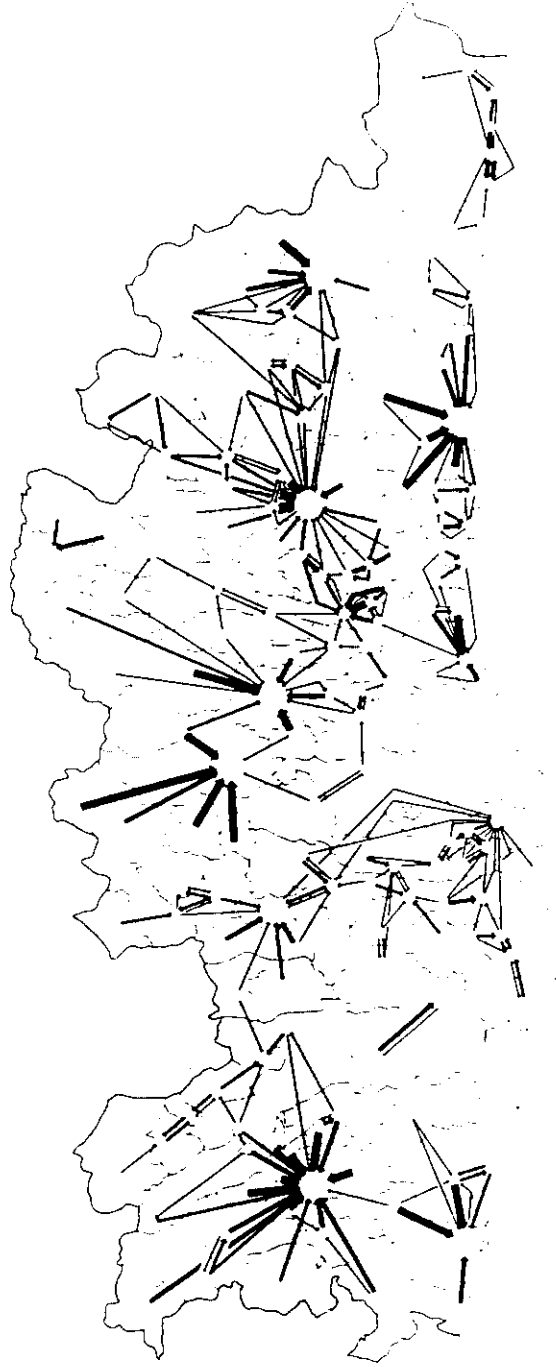
MAPA 3.21



font: M. ESTEBAN (s.d., pàg. 14)
Font: Elaboració sobre: CIDC - Padróns Municipals d'Habitants 1986.

MAPA 3.22

GRAU D'INTERRELACIÓ LABORAL A LA REGIÓ METROPOLITANA



Percentatge de desplaçaments per treball entre A i B en ambdós sentits respecte al total de desplaçaments de A (interns + externs)*

- A — del 5 al 10%
- A — del 10 al 20%
- A — del 20 al 30%
- A — > del 30%

(*) per raons de claretat no hi figuren els moviments relacionats amb Barcelona

font: M. ESTEBAN (s.d., pàg.15)

Font: Elaboració sobre: CIDC - Padrons Municipals d'Habitants 1986.

La mobilitat obligada en relació a l'anàlisi dels mercats de treball i a la planificació del transport públic

Diversos estudis fets per l'extinta Corporació Metropolitana de Barcelona (CMB) i l'actual Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (MMAMB) han utilitzat les dades de mobilitat obligada entre el lloc de residència i el de treball, per realitzar els seus programes de planificació territorial. Manuel Esteban ha realitzat dos treballs d'aquesta mena, un centrat en l'àmbit territorial de l'antiga CMB i l'altre en l'Àrea Metropolitana de Barcelona de 1968. Es pot dir, sense por a equivocar-se gaire, que els viatges per mobilitat obligada donen informació sobre la totalitat dels viatges en hores punta i, per tant, el seu estudi i coneixement esdevé una eina bàsica de la planificació de la xarxa de transport públic, així com de la millora de la xarxa de carrers. Les mateixes dades de mobilitat obligada possibiliten anàlisis territorials relacionades amb l'activitat econòmica, sobretot en el coneixement dels mercats de treball i de les relacions que s'estableixen entre ells. Els estudis de Manuel Esteban permeten delimitar els mercats i submercats de treball de la regió metropolitana de Barcelona, delimitar l'àrea d'influència directa del municipi de Barcelona, així com assenyalar els límits de la regió metropolitana de Barcelona, d'acord amb aquesta variable de mobilitat obligada.

Els resultats obtinguts per Manuel Esteban no són gaire diferents dels que mostra el treball de Joan Nunes, citat en el subapartat anterior: la presència abassegadora de Barcelona en una àrea central de la regió metropolitana de Barcelona, on la seva influència és directa; l'aparició d'una sèrie de submercats de treball que tenen unes fortes relacions entre els municipis que els componen, alhora que mantenen unes fortes relacions amb Barcelona; uns sistemes urbans clars que són, en certa mesura, autònoms de Barcelona i que tenen una ciutat mitjana important

que aglutina les relacions entre el lloc de treball i el de residència. Aquests resultats es poden veure en els mapes 3.21 i 3.22.

Finalment, cal tenir present la magnitud dels viatges per raó de treball que s'efectuen a Catalunya, en diferents àmbits, ja que no es tracta de xifres minses: el 1986 hi havia 1.818.849 persones que tenien treball segons les xifres padronals, dels quals menys d'un 1% treballava en el propi domicili; per tant, el 1986 hi havia un milió vuit-centes mil persones que es movien diàriament per raó laboral. Aproximadament hi havia 1.290.000 persones que treballaven en el propi municipi, mentre que 530.000 canviaven de municipi. Facilitar el moviment de tot aquest contingent d'actius exigeix una important planificació en infraestructures i serveis de transport.

El Pla Territorial General de Catalunya

El Pla Territorial General de Catalunya (PTGC) defineix un model territorial a partir de l'objectiu de redistribuir la població de Catalunya, tot desconcentrant l'àrea metropolitana de Barcelona en favor de la resta de Catalunya. Així mateix, el PTGC determina els anomenats sistemes de proposta, que són les diferents categories en què s'han classificat els municipis de Catalunya per tal d'aplicar una política territorial comuna i als quals s'assigna una determinada funció territorial, que no és cap altra que la de resoldre els desequilibris territorials ocasionats tant per les zones congestionades com per les zones deprimides.

Per definir el model territorial i els sistemes de proposta, el PTGC ha utilitzat fonamentalment dues variables: la primera és la mobilitat obligada entre el municipi de residència i el municipi de treball (en el cas que siguin diferents); i la segona és la distribució actual de la població i com es voldria que estigués distribuïda a l'horitzó temporal de l'any 2026.

Així doncs, en el volum que recull els estudis previs per a l'elaboració del PTGC, hi ha un capítol, el 8, dedicat a l'anàlisi de les àrees de mercats de treball, de les àrees de cohesió i de la centralitat.⁴³ El que es tracta d'escatir amb l'estudi dels mercats de treball és la diversitat d'àrees dins les quals hi ha més interacció absoluta o relativa (entenent per interacció la mobilitat entre el lloc de residència i el de treball), que engloba aquests viatges residència-treball per sobre d'uns llindars determinats. Les àrees de cohesió són aquelles àrees en què, prenent com a base els fluxos d'entrada i de sortida de la mobilitat obligada de cada parella de municipis, hi ha, com a mínim, un 15% dels viatges en una o en les dues direccions. El concepte de centralitat s'estableix a partir del primer flux per mobilitat laboral obligada dels ocupats d'un municipi que van a treballar a un altre municipi; l'àrea de centralitat està composta per un centre que rep un o més fluxos i pel conjunt de municipis que envien aquests fluxos al centre.

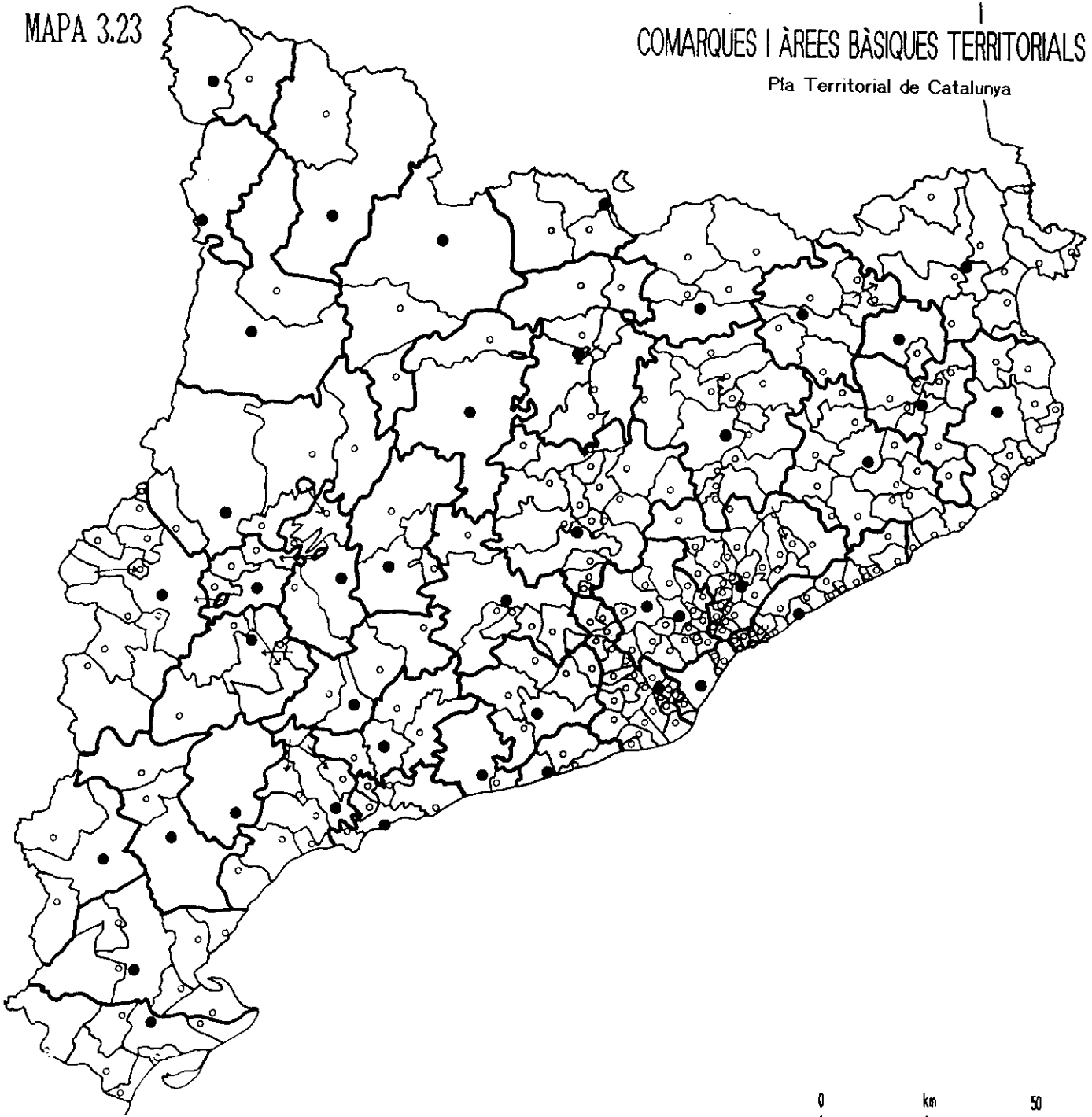
Tot aquest capítol del PTGC, doncs, tracta amb la mobilitat obligada del cens de 1991 i del padró de 1986; els resultats obtinguts mostren que tot Catalunya està afectada per aquest tipus de mobilitat, això sí, amb diversos graus d'intensitat, i que la interrelació dels municipis és molt elevada. Amb un llindar d'autosuficència del 75%, aplicat a les dades de 1991, hi ha 88 mercats de treball, que abasten 893 municipis i més de 5,9 milions d'habitants; només resten fora de qualsevol mercat de treball 49 municipis. Pel que fa a les àrees de cohesió, aquestes apleguen més del 90% de la població catalana. I pel que fa a la centralitat, han aparegut 207 centres atractors de fluxos de mobilitat obligada; evidentment, els centres d'atracció van des d'aquell que només rep un flux fins aquells que en reben més de quaranta (Barcelona, Lleida, Girona, Figueres, Reus, Tarragona).

⁴³ Aquest capítol del PTGC es basa en un treball de Margarida Castañer, reelaborat per a realitzar la seva tesi doctoral amb el títol *Una nova dimensió de la xarxa urbana de Catalunya: àrees de cohesió*.

MAPA 3.23

COMARQUES I ÀREES BÀSIQUES TERRITORIALS

Pla Territorial de Catalunya



Els objectius del PTGC, pel que fa referència a la localització territorial dels equipaments, s'orienten a potenciar aquells nuclis de població que polaritzen l'atracció de la població d'una certa àrea. L'anàlisi realitzada en el PTGC sobre la mobilitat de la població i la delimitació de les àrees de cohesió i centralitat, se suposa que ha servit per delimitar les 288 àrees bàsiques territorials de referència que tenen un mínim de població per poder establir una unitat de cada equipament considerat (sanitaris d'assistència primària i hospitalària, esportiu, cultural, assistencials, administratiu, ensenyament, abastament i serveis tècnics). En el mapa 3.23 es poden veure dibuixades aquestes àrees bàsiques territorials, que es poden identificar amb una de les múltiples maneres de veure l'espai de vida dels habitants de Catalunya. Així mateix, en el quadre 3.7 de l'annex, es pot veure la classificació de les àrees urbanes i grans àmbits funcionals, on apareixen els topònims dels municipis principals de les àrees urbanes, en nombre de 110.

*El treball de Lluís Casassas i Joaquim Clusa sobre
L'organització territorial de Catalunya*

Com ja s'ha dit en la introducció del present estudi, el llibre de Lluís Casassas i Joaquim Clusa, *L'organització territorial de Catalunya*, és l'obra que serveix de base per tot el que s'està desenvolupant ací. Aquest treball va suposar un autèntic punt de ruptura dins de la sèrie d'estudis dedicats a l'organització territorial de Catalunya i les propostes de divisions territorials, perquè fins la publicació d'aquest assaig el que s'acostumava a discutir eren els límits de les comarques de la Generalitat Republicana, sense qüestionar la validesa d'aquestes demarcacions administratives per al bon govern de Catalunya i de la seva societat. I això és el que pretén, justament, el treball de Casassas i Clusa.

Casassas i Clusa defineixen l'estructura territorial tradicional de Catalunya existent en el temps de la Ponència dirigida per Pau Vila com "una piràmide tradicional urbana (...) reflex d'una jerarquització ben simple: els nuclis de població (...) es relacionaven directament amb els seus caps de rodalia (...) Aquestes poblacions depenien dels caps de comarca (...) que hom considerava, funcionalment i jeràrquicament del mateix nivell. Les comarques s'agrupaven en regions, de les quals, el cap, disposava de serveis més generals que no es trobaven en els esglaons més inferiors (...) El vèrtex de la piràmide era Barcelona".⁴⁴ Però aquesta estructura tradicional havia desaparegut l'any 1981, data de publicació del llibre: cal no oblidar que, entre 1940 i 1975, va haver un creixement explosiu de la població a Catalunya, que passà de 2.890 mil habitants a 5.662 mil; que, només entre 1960 i 1975, el saldo migratori va ser de més de 950 mil persones; que tot aquest creixement demogràfic es va concentrar principalment a Barcelona i al seu rodal; que entre 1950 i 1975 es va donar la darrera migració quantitativament important del camp català a les zones urbanes, que ajudà a emmotllar aquell concepte de "comarques a tancar"; que aquesta concentració demogràfica va anar acompanyada de la concentració en les inversions i de la ubicació de les noves empreses també a Barcelona i al seu redós, mentre que la resta de Catalunya s'anava esllanguint i convertint-se en la "Catalunya del silenci".⁴⁵

Casassas i Clusa mostren que la Catalunya actual és un territori heterogeni, on no hi ha una jerarquia urbana clara, a excepció de Barcelona, en el vèrtex superior. A Catalunya es poden trobar, segons aquests autors, les següents estructures territorials: sistemes urbans clars, unitats en les quals és determinant l'existència d'una ciutat de més de 10.000 habitants i que tenen unes relacions diàries de residència-treball significatives; àmbits sense centres clars, unitats en les quals

⁴⁴ Casassas i Clusa, 1981a, pàgs. 153.

⁴⁵ Casassas, 1977, pàgs. 18-20.

no apareix un centre aglutinador, però que la seva cohesió ve donada per motius històrics o psicològics; territoris d'estructura comarcal, que són les entitats en les quals hi ha un nucli que és la capital i que la resta de nuclis mantenen amb la capital pròpia una relació feble, però directa, i anterior a qualsevol altre tipus de relació amb nuclis de fora de l'àmbit comarcal; sistemes metropolitans, que són les unitats incloses dins dels sistemes metropolitans, que mantenen relacions de residència-treball i de serveis amb les respectives capitals (vegi's el mapa 1.1).⁴⁶

D'aquest treball sorgeix la proposta d'organitzar Catalunya en municipalies, unitat territorial és definida com un conjunt de nuclis de població dins dels quals es produeixen relacions humanes quotidianes i que hauria de ser l'únic esglaió de govern local autònom a Catalunya, amb totes les competències d'administració local.

Els criteris de delimitació de les municipalies són els següents: existència d'un àmbit territorial significatiu de relacions quotidianes, distàncies que no superen el sis quilòmetres entre els nuclis de població compactes, uns mínims poblacionals de 10.000 habitants sempre que sigui possible. La metodologia utilitzada per a l'elaboració d'aquest treball s'ha basat en la mobilitat obligada, en la mobilitat no obligada i en les trucades telefòniques. Aquest mètode d'anàlisi ha estat aplicat per estudiar l'organització interna de diversos municipis, com ara Barcelona, l'àrea de Girona-Salt-Sarrià de Ter i Sant Boi de Llobregat.⁴⁷ Hom diu que el país no varia: el que canvia és l'ús que del país en fa la gent. La mobilitat actual de la població fa veure, segons Casassas i Clusa, que les unitats territorials que sortien en les seves anàlisis no eren les comarques tradicionals que estem acostumats a veure en els

⁴⁶ Casassas i Clusa, 1981, pàg. 155.

⁴⁷ Vegi's els altres treballs de Casassas i Clusa dels anys 1981b, 1982 i 1983.

mapes que s'han divulgat, sinó unes unitats formades per petits conjunts de municipis, que tenen prou població i potència econòmica per gestionar conjuntament els serveis, sense aclaparar, però, les competències polítiques de cadascun dels municipis que en formen part. Casassas i Clusa defensaven la idea que les municipalies podien rebre moltes de les competències d'àmbit local que avui en dia tenen les Diputacions, així com rebre d'altres competències de la Generalitat. Les municipalies, val a dir-ho, són el resultat d'una anàlisi acurada del territori català.

Resum i conclusió

La importància de la mobilitat obligada per raó de treball és cabdal a l'hora de fer qualsevol mena d'estudi territorial. Només cal dir que el 1986 hi havia a Catalunya 1.818.849 ocupats, dels quals 535.506 canviaven de municipi per anar a treballar; que 926 municipis catalans (dels 938 que existien en la data de realització del padró de 1986) rebien o enviaven treballadors d'altres municipis i que només dotze no en rebien o no n'enviaven.⁴⁸ En aquest apartat s'ha repassat una petita mostra d'estudis geogràfics i territorials que utilitzen l'anàlisi de les dades de mobilitat obligada, així com els resultats obtinguts, els quals demostren les recents transformacions territorials i socials de Catalunya.

⁴⁸ Els municipis de Castell de l'Areny (Berguedà, 34 habitants el 1986), Castell de Mur (Pallars Jussà, 146 habitants), Cava (Alt Urgell, 50 habitants), Sant Jaume de Frontanyà (Berguedà, 23 habitants) i Vilamós (Val d'Aran, 87 habitants) no envien treballadors a d'altres municipis; Arnes (Terra Alta, 557 habitants), Caseres (Terra Alta, 343 habitants), Colldejou (Baix Camp, 205 habitants), Fígols i Alinyà (Alt Urgell, 377 habitants), Margalef (Priorat, 165 habitants), la Palma d'Ebre (Ribera d'Ebre, 481 habitants) i la Vilella Alta (Priorat, 140 habitants) no reben treballadors d'altres municipis. Les dades del cens de 1991 sobre el mateix aspecte, encara ara no són a disposició del públic, malgrat que en el PTGC han estat utilitzades. En el PTGC es diu que el 1991 només hi ha tres municipis que no tenen cap flux laboral vers l'exterior; són els de Cava (Alt Urgell), Palmerola (Ripollès) i Sant Jaume de Frontanyà (Berguedà).

3.5.3 LA MOBILITAT A PARTIR DE LES XARXES DE CARRETERES I DE TRANSPORT PÚBLIC

Les activitats dels individus en la societat actual exigeixen un elevat nombre de trasllats entre els diversos indrets dels seus espais de vida, i generen una demanda molt elevada de desplaçament de mercaderies i informació. Les infraestructures de transport, doncs, són el suport de les relacions espacials entre els diferents llocs i de la mobilitat de les persones i de les mercaderies. Tenint en consideració que el sistema econòmic dominant actual es fonamenta, cada cop més, en la internacionalització de tots els elements econòmics, en els centres de producció i de mercat cada vegada més dispersos, resulta obvi afirmar que la facilitat de la mobilitat dels individus, de les mercaderies, de la informació és indispensable per a l'èxit econòmic de la societat. Sembla ser, a més, que hi ha una clara coincidència entre els llocs on hi ha una més alta mobilitat i on hi ha un major desenvolupament econòmic i índex més alt de benestar.

El trànsit per la xarxa de carreteres

Una de les fonts estadístiques bàsiques per avaluar el trànsit de la xarxa de carreteres és la que proporcionen les estacions d'aforament, que permeten saber-ne la intensitat mitjana diària anual (IMD). Segons la Estadística Anual 1990 del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, l'any 1990 hi havia 432 estacions d'aforament; la principal informació que es pot extreure d'aquesta font, és que només en dues de les estacions d'aforament ha disminuït la IMD entre 1985 i 1990, mentre que en totes les altres la IMD ha augmentat (vegeu l'annex 3.6). Així mateix, la diferència entre la IMD més elevada i la més baixa és molt important: 137.567 vehicles a Barcelona per només 24 a la Febró. No hi ha cap mena de dubte sobre com les IMD estan

distribuïdes pel territori català: les vint-i-una IMD més elevades (totes les que depassen els 25.000 vehicles diaris) es localitzen a les estacions d'aforament de la regió metropolitana de Barcelona, amb una única excepció, que és Lleida. Les estacions que enregistren entre 10.000 i 25.000 vehicles dia es troben principalment a la regió metropolitana de Barcelona, a la Costa Brava i Gironès, i a comarques limítrofes a la regió metropolitana de Barcelona, com el Bages, Osona, Anoia, Alt Penedès, Garraf, o a les de l'àrea metropolitana de Tarragona; així mateix, també es donen en algunes ciutats de les terres de ponent (Lleida, Mollerussa).

Per finalitzar, cal parlar de les magnituds sobre el tràfic: si se sumen tots els vehicles registrats per les estacions d'aforament, s'obté la xifra de 3.042.797 vehicles de mitjana diària anual. Si es compara aquesta xifra amb la del parc de vehicles matriculats, que el 31 de desembre de 1990 era de 2.918.122, es pot veure com totes dues xifres pràcticament coincideixen. Aquest fet, però, no ha de fer creure que tots els vehicles matriculats a Catalunya es mouen tots i cadascun dels dies de l'any, ja que les IMD també inclouen tots els vehicles estrangers enregistrats en èpoques de vacances, així com el fet que un mateix vehicle pot ser registrat més d'una vegada el mateix dia per diferents estacions d'aforament. En qualsevol cas, la mitjana de més de tres milions de vehicles que diàriament es registren a les carreteres catalanes demostren una mobilitat de la població molt elevada.

La mobilitat segons el servei d'autobusos de línia a Catalunya

L'existència de línies regulars d'autobusos significa que hi ha una relació notable entre els diversos indrets del territori que comuniquen. Per això, no és gens estrany que en l'*Atlas comercial de Catalunya*, publicat per la Cambra de Comerç de Barcelona, hi aparegui el mapa que es reproduïx aquí (mapa

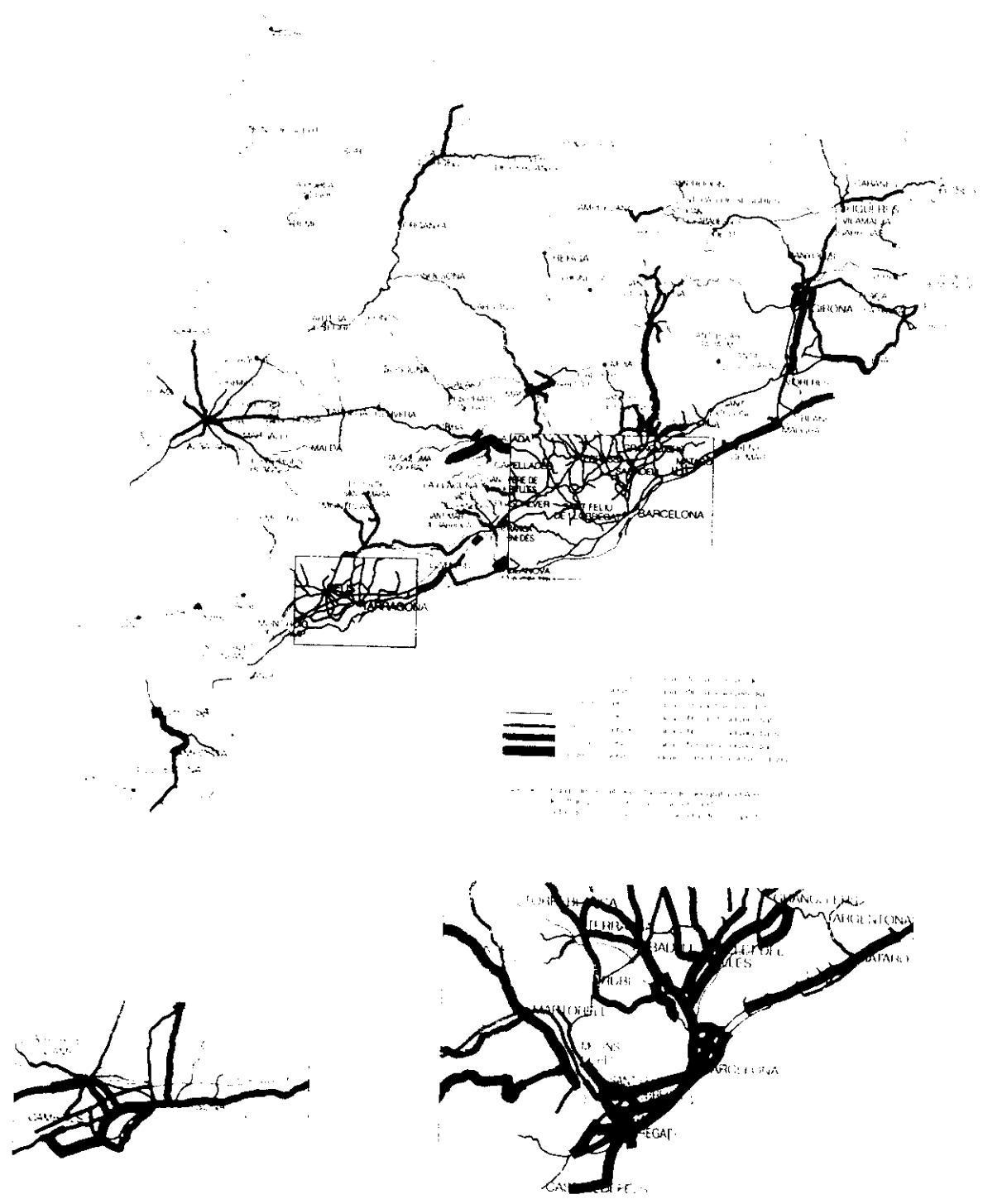
3.24), on s'assenyala la intensitat de trànsit del 1991 per als serveis d'autobusos de línia.

El mapa 3.24 és molt clar i, possiblement, més evident que qualsevol comentari escrit: les màximes intensitats dels serveis d'autobusos de línia estan directament correlacionades amb la població resident, que, evidentment, és qui utilitza aquestes línies. Així doncs, les màximes intensitats es donen dins de la regió metropolitana de Barcelona, així com en la incipient àrea metropolitana de Tarragona. També s'hi pot veure com l'estructura urbana de la Catalunya no directament metropolitana marca uns punts d'atracció: Figueres, Girona, Igualada, Lleida, Manresa, Ripoll, la Seu d'Urgell, Tortosa i Vic. El fet que a les àrees de Barcelona i Tarragona hi hagi més de 64 serveis diaris entre diverses localitats d'aquestes contrades, significa que en hores laborables es fa, com a mínim, un viatge cada vint minuts (ja que entre les 11 de la nit i les 6 del matí no acostuma haver-hi serveis). En canvi, en molts sectors de les línies regulars de la Catalunya interior es fa, a tot estirar, un viatge diari.

Per tant, hom pot veure com l'oferta de viatges està directament relacionada amb la demanda: la debilitat demogràfica de gran part del territori català fa que les línies de transport no s'emprin tant per a la mobilitat quotidiana sinó per a una mobilitat de raons molt específiques, com poden ser els serveis molt especialitzats. A les àrees més urbanes i, no cal dir-ho, a les metropolitanes, la mobilitat quotidiana, ja sigui per treball, ja sigui per activitats molt habituals, el transport públic és molt utilitzat.

MAPA 3.24

Mapa 14.19 SERVEI D'AUTOBUSOS DE LÍNEA A CATALUNYA. INTENSITAT DE TRÀNSIT. ANY 1991



3.5.4 L'ESPAI DE VIDA: UN EXEMPLE D'ESTUDI A LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

La informació necessària per a estudiar la localització territorial dels individus segons l'activitat que realitzen, és a dir, per construir-ne l'espai de vida, no apareix en els censos. Per aquesta raó, s'han de buscar altra mena de fonts o bé crear-les. En aquest apartat, resum d'un altre treball més ampli,⁴⁹ la font bàsica que s'ha utilitzat és l'Enquesta Metropolitana de Barcelona 1990. Aquesta enquesta és un instrument periòdic de recollida d'informació (la primera es va realitzar el 1985) sobre distints àmbits de la vida social, de les condicions de vida i dels hàbits de la població de la Regió Metropolitana de Barcelona. La informació que s'ha utilitzat de l'EMB 1990 és la localització territorial de 23 activitats diferents (que tracten sobre quatre grans àmbits: treball, aprovisionament, oci i relacions socials); aquesta localització territorial de les activitats s'ha creuat amb una sèrie de variables socials, econòmiques i demogràfiques dels individus entrevistats: sexe, edat, relació amb l'activitat, nivell d'estudis acabats, categoria socio-econòmica, tipus de municipi de residència (classificats a partir del número d'habitants). Amb el creuament d'aquestes variables amb les localitzacions territorials de les activitats, es pot demostrar com l'ús del territori és diferent segons les característiques de l'individu.

L'espai de vida tipus dels habitants de la Regió Metropolitana de Barcelona el 1990 es pot veure en el quadre 3.13. Els resultats d'aquest mostren el percentatge d'activitats que es

⁴⁹ Vegi's Mendizàbal, E. (1993), *L'espai de vida dels habitants de la Regió Metropolitana de Barcelona*, Barcelona, Institut d'Estudis Metropolitans (volum 8 de l'Enquesta de la Regió Metropolitana de Barcelona 1990).

realitzen en cada localització sobre el total de possibles activitats.

Quadre 3.13

L'espai de vida tipus dels habitants de la Regió Metropolitana de Barcelona, 1990

Domicili	1,2
Barri de residència	31,6
Centre de la població	9,1
Altres barris	18,5
Barcelona	6,8
Ciutats intermèdies (Granollers, Mataró, Sabadell, Terrassa)	1,3
Resta 1a Corona Metropolitana	2,2
Resta 2a Corona Metropolitana	2,8
Altres localitzacions fora de la RMB	10,0
Indistintament	16,4
No sap/no contesta	0,1

font: MENDIZÀBAL, 1993

Els trets més destacats del quadre 3.13 són els següents: un terç de les activitats es realitzen al barri de residència i acostumen a ser les més quotidianes (compra de menjar i de roba, passejar, relacions amb amics i parents); una altra tercera part de les activitats es realitzen a la resta de la població, al centre les més lúdiques (l'oci relacionat amb cinemes, bars, discoteques, pubs) i les que comporten una participació en entitats o associacions (polítiques, culturals, religioses, ONG, professionals, excursionistes), mentre a la perifèria s'acostuma a realitzar el treball, ja que s'hi solen ubicar els polígons industrials; l'altra tercera part restant d'activitats, o bé no tenen una localització espacialment fixa (són els enquestats que responen indistintament) o bé es realitzen als llocs centrals de la Regió Metropolitana de Barcelona (a Barcelona, que atrau a molta població per desenvolupar tota mena d'activitats, i les ciutats intermèdies, a saber, Granollers, Mataró, Sabadell i Terrassa, que ofereixen el mateix que Barcelona, però, evidentment, a una escala territorial molt menor); finalment, cal destacar que les activitats de lleure relacionades amb les

vacances s'acostumen a localitzar fora de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Pel que fa a les diferències sobre l'espai de vida segons les diverses categories de cada variable independent, hom assenyalar el següent:

a) Hi ha dues variables independents que mostren una relació directa entre el fet de disposar d'un espai de vida més ampli (és a dir, quan es realitza un nombre més gran d'activitats fora del barri de residència) i estar en "millor" situació dins de la categoria: les persones que han cursat estudis universitaris o que pertanyen a les categories socio-econòmiques altes, efectuen les seves activitats en una àrea molt més àmplia i dispersa dins i fora de la RMB que no les que tenen estudis primaris -i no cal dir-ho de les qui no en tenen- o que pertanyen a les categories socio-econòmiques baixes.

b) La variable edat mostra una evolució seqüencial pel que fa referència a l'amplitud i dispersió territorial de les activitats: les persones que són joves i que encara viuen a casa dels seus pares, són les que més activitats fan lluny del barri de residència, mentre que les que són al final del cicle de vida (persones velles, que generalment viuen soles, per raons de viduïtat) són les que fan més activitats al barri de residència. A mesura que es va construint l'entramat familiar (parella, fills), cosa que s'esdevé com més va amb els anys, el fet d'allunyar-se del barri de residència per efectuar les diferents activitats disminueix.

c) Les tres variables restants que queden per comentar mostren aspectes interessants. Per exemple, les diferències entre sexes posen de relleu que les dones realitzen moltes més activitats que els homes al barri de residència, ja que continuen fent la part més important del treball de reproducció, cosa que exigeix una major proximitat al domicili familiar. Pel que fa a les diferències de l'espai de vida segons la relació amb l'activitat, es barregen qüestions d'edat i de cicle de vida

(els jubilats són vells i els estudiants, joves), de gènere (les persones encarregades del treball de la llar són dones), de salut (els incapacitats). Els que tenen l'espai de vida més ampli són els estudiants (són joves, a l'inici dels seus cicles de vida) i els que el tenen més reduït són les mestresses de casa, els jubilats i els incapacitats. Els aturats i els ocupats tenen una situació intermèdia. Un aspecte important a destacar és la diferència de l'espai de vida segons la categoria del municipi de residència: com més habitants té el municipi, més activitats s'hi realitzen; així, mentre que els barcelonins fan el 69% de les seves activitats en el propi municipi, el conjunt d'individus dels municipis de menys de 2.000 habitants realitzen prop del 41% de les seves activitats en el propi municipi. Sense cap mena de dubte, això és degut al fet que els municipis petits ofereixen menys possibilitats que els grans, cosa que obliga els habitants d'aquests darrers a desplaçar-se fora del municipi per satisfer les seves necessitats.

3.5.5 LA POBLACIÓ ESTACIONAL EN ELS MUNICIPIS DE CATALUNYA

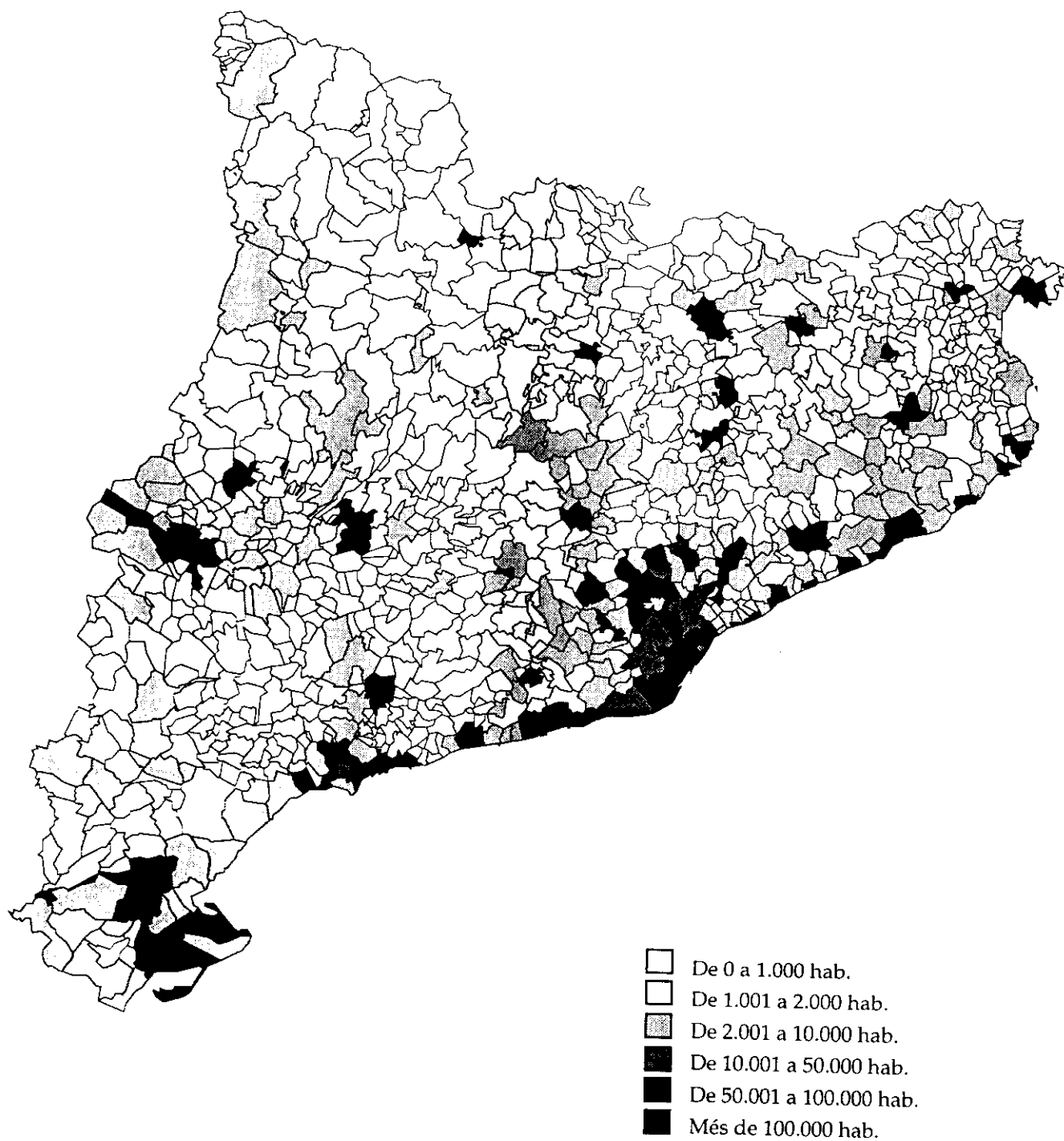
El Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya va encarregar al Centre d'Estudis Demogràfics un estudi,⁵⁰ amb l'objecte de conèixer com va canviant en el de curs de l'any el nombre de població de tots els municipis de Catalunya existents el 30 d'abril de 1993.

El treball es basa en tres ritmes temporals diferents: el diari, el setmanal i l'annual. Les activitats quotidianes marquen el ritme diari de la mobilitat dels individus, sent les dades de mobilitat obligada que surten en els censos i padrons les que permeten obtenir una aproximació a aquest ritme diari de la població per municipis. El ritme setmanal es basa en la idea de

⁵⁰ Mendizàbal, E., Ajenjo, M., Blanes, A., Sánchez, E. (1993), *La població estacional als municipis de Catalunya*, Bellaterra (mimeo).

cinc dies de treball i dos de festa; per saber qui es queda i qui marxa de cada municipi els caps de setmana, es relaciona la població censada amb la possessió i l'ús de les segones residències. El ritme anual diferencia el temps de treball respecte al de vacances. Hom pot suposar quin és el percentatge de possessió i d'ús de les segones residències i de gent que fa vacances i en quines èpoques de l'any a partir de la informació de l'Enquesta Metropolitana de Barcelona de 1990 i de l'*Atlas comercial de Catalunya*.

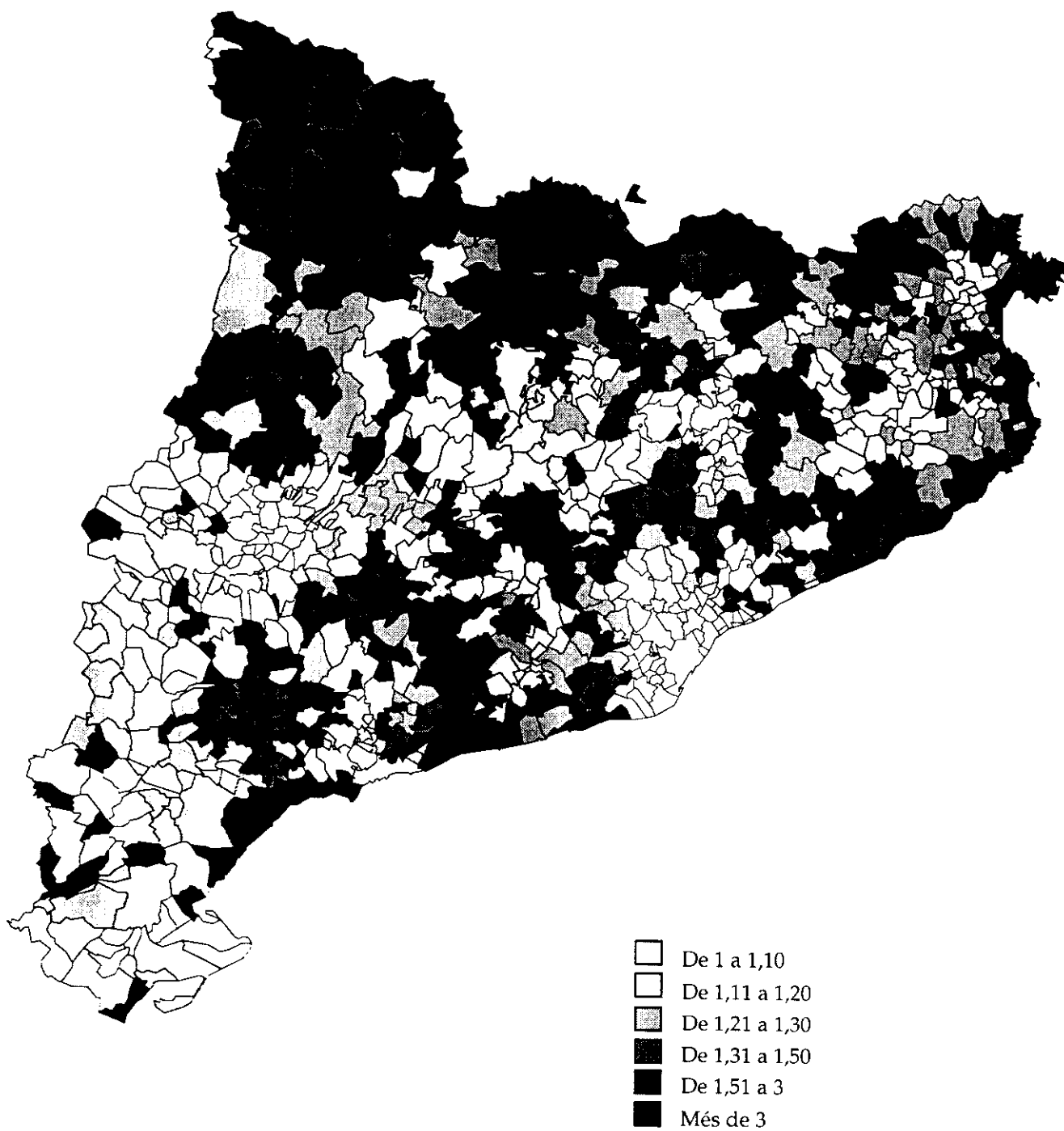
Aquest treball sobre la població estacional té una base de dades a partir de la qual s'han efectuat una sèrie d'operacions per tal d'obtenir l'evolució de la població al llarg de l'any. La primera sèrie d'operacions ha estat la de convertir les cambres d'hotels, les unitats d'acampada i els habitatges secundaris en nombre de places, per tal de poder identificar una plaça amb una persona. La segona sèrie d'operacions ha estat la de valorar quina és la població que deixa temporalment el seu municipi de residència els caps de setmana i els períodes de vacances. Per valorar aquesta població, s'ha elaborat una tipologia segons dues variables: la comarca on es troba el municipi i la grandària de població d'aquest municipi, fins establir 26 possibilitats diferents. El tercer càlcul efectuat ha estat determinar la població d'entrada de cada municipi, a partir de sis classes diferents. Amb aquests tres càlculs, doncs, s'obté una base de dades sobre la qual s'aplica una sèrie de fórmules que permeten obtenir diversos tipus d'informació sobre la població en cada municipi: la població censada, la capacitat màxima d'acollida i la distribució de la població al larg de l'any, cosa que permet de calcular una mitjana de persones/dia per a tots i cadascun dels municipis de Catalunya.



De la població censada, ja se n'ha parlat en el capítol 3.1 i, per tant, no cal afegir-ne res més que no es pugui desprendre de l'observació del mapa 3.25. La capacitat màxima de cada municipi s'ha calculat sumant a la població censada, la població que cap a les residències secundàries, als hotels, als càmpings i a les cases de colònies.

El mapa 3.26 mostra la relació entre la capacitat màxima i la població censada, i els resultats són força il·lustratius. Els municipis on aquesta relació és baixa són de dos tipus: els metropolitans de l'àrea barcelonina i propers al municipi de Barcelona, els de l'interior de la província de Tarragona, gran part dels del Segrià, Pla d'Urgell i Garrigues, així com diversos municipis del Bages, Solsonès, Segarra i Berguedà. En canvi, la relació és elevada, és a dir, la capacitat màxima és molt superior a la població censada, al litoral turístic, als municipis de la muntanya pirinenca, a les zones de segones residències de Lleida a la Noguera i en els amplis arcs centrats per Barcelona i Tarragona, des del Montseny fins al Baix Penedès i des d'ací al Priorat.

Aquests mapes donen idea de la magnitud de població que poden contenir tots i cadascun dels municipis de Catalunya. Cal, doncs, tenir present la següent xifra: a Catalunya, si tothom que hi està censat romangués al seu municipi i tots els altres possibles llocs fossin ocupats, hi podria haver 9.803.431 habitants, és a dir, 3.743.937 persones més de les censades l'any 1991.



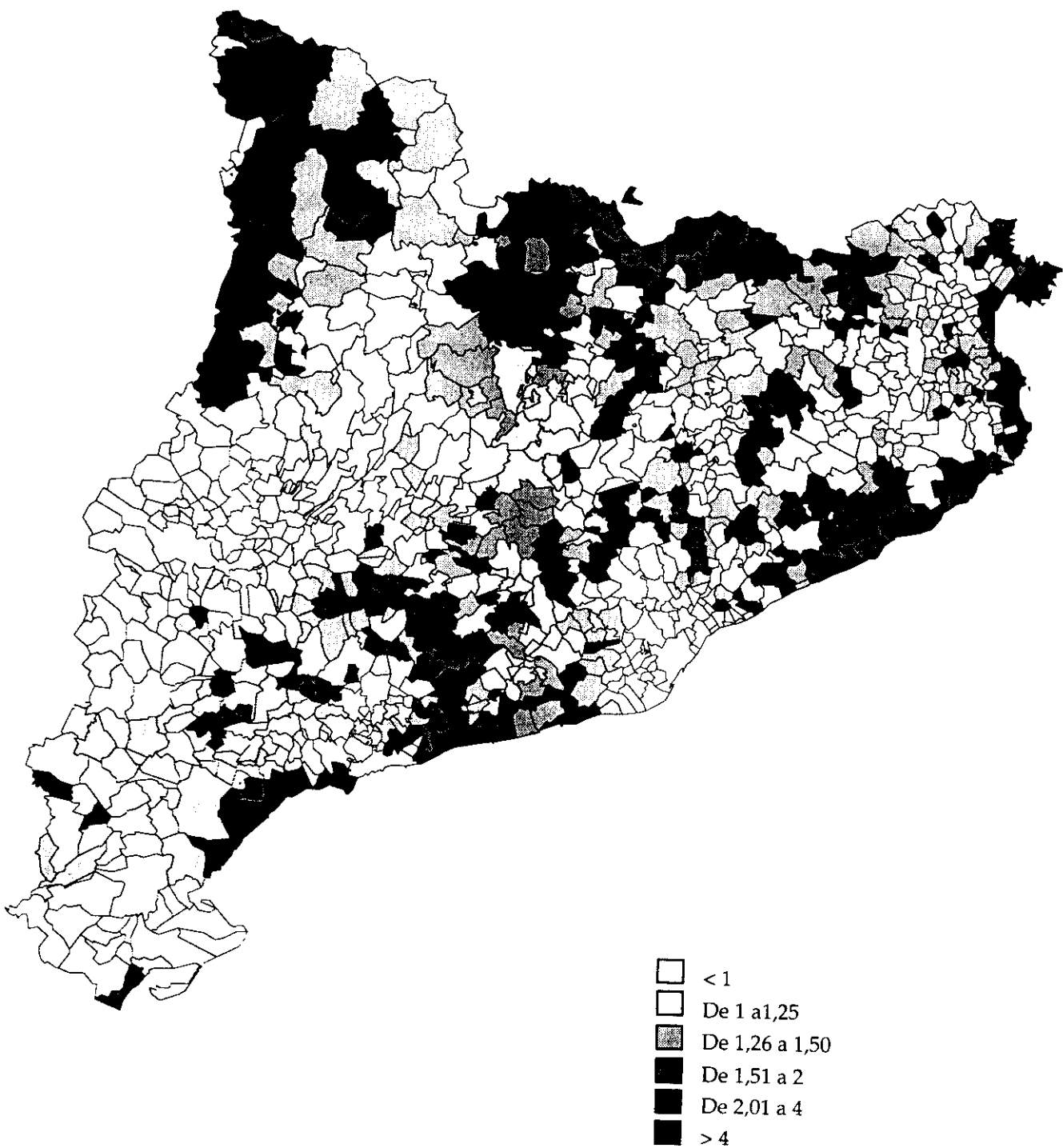
El mapa 3.27 sobre la relació entre la població mitjana anual i la població censada demostra que gairebé tots els municipis de Catalunya tenen una població superior a la censada si tota la població que va a fer-hi activitats estigués distribuïda homogèniament al llarg de l'any. Només hi ha 44 municipis que tenen menys població mitjana anual que la censada; aquests municipis només són el 4,7% del total, però representen el 63% de la població censada a Catalunya. D'aquests municipis, dotze són de l'antiga Corporació Metropolitana de Barcelona, altres tretze són de la Regió I (entre els quals, hi ha Granollers, Mataró, Sabadell i Terrassa), hi ha quatre grans ciutats (Girona, Lleida, Manresa i Reus), i els setze municipis restants o bé són municipis molt urbanitzats que formen part de ciutats importants (Salt, de Girona; Canovelles, de Granollers; Santa Margarida de Montbui i Vilanova del Camí, d'Igualada; Sant Joan de Vilatorrada, de Manresa) o bé són municipis rurals petits. Cal tenir present, però, les següents dades: les diferències entre la població mitjana anual i la censada representen menys del 4% de la població censada a 21 municipis, entre el 4% i el 8% a 14 municipis i només representen més del 8% (i fins el 15%) als nou municipis restants.

Quadre 3.14

Classificació dels municipis de Catalunya segons la relació entre la població censada i la població mitjana anual

Municipis	relació pob.mitjana anual/pob.1991	població censada	població mitjana anual
33	>4	67.533	392.105
78	2,01-4,00	171.053	471.653
143	1,51-2,00	204.068	350.713
185	1,26-1,50	277.175	376.189
459	1-1,25	1.546.919	1.685.363
44	<1	3.792.746	3.460.481

Font: Mendizàbal, Ajenjo, Blanes i Sánchez, 1994



En el quadre 3.14 es mostren els resultats expressats al mapa de la relació entre la població mitjana anual i la censada. En aquest quadre 3.14 es pot veure com hi ha una majoria de municipis amb una població mitjana anual molt similar a la censada, que ocupen la part central de l'àrea metropolitana de Barcelona, l'interior de les comarques gironines, gairebé tota la Depressió Central i gran part de la província de Tarragona. A l'altre extrem, hi ha una minoria d'un centenar de municipis amb una població mitjana anual que duplica de bon tros la censada. Com és de suposar, aquests municipis són al litoral, a les contrades relacionades amb l'esquí i a les àrees amb residències secundàries; així mateix, aquests municipis acostumen a no tenir gaire habitants censats i, per tant, és fàcil que la població arribi a duplicar-se, cosa molt més difícil als municipis amb més població: és la diferència entre passar de 200 a 400 habitants o de 10.000 a 20.000.

En aquest apartat s'ha pogut veure com la mobilitat de la població fa que la seva distribució territorial sigui molt diferent segons l'hora del dia, segons el dia de la setmana i segons el mes de l'any. I això s'ha de tenir molt present a l'hora de determinar quins són els nuclis de població que han de jugar un cert paper com a centres d'administració pública territorial.

3.5.6 EN RESUM

La mobilitat dels individus crea un espai d'ús quotidià, l'espai de vida. La mobilitat dels individus, si d'alguna cosa no es pot qualificar, és de caòtica i desordenada: en aquest capítol s'ha explicat com, segons les característiques socials, econòmiques i demogràfiques dels individus, i segons quin tipus d'activitats realitzen (treball, aprovisionament, oci, relacions socials), la mobilitat és diferent i, per tant, la seva distribució en

l'espai varia al llarg del dia, de la setmana i de l'any. Els equipaments de tota mena (públics i privats) han de tenir en compte la mobilitat de la població perquè totes les persones puguin obtenir i gaudir de totes les oportunitats que ofereix qualsevol territori.

3.6 LES DIVISIONS ADMINISTRATIVES DE CATALUNYA

Les diverses administracions i empreses públiques empren una gran diversitat de divisions territorials per assegurar la seva presència arreu de Catalunya. Per tal de fer una aproximació a la realitat de la implantació territorial de l'administració i els serveis públics a Catalunya, s'han seleccionat setze funcions, que semblen prou representatives (vegi's el quadre 3.8 de l'annex).

A partir d'aquesta mostra, es poden distingir tres nivells d'anàlisi: superior, intermedi i local. Pel que fa a l'organització d'ordre superior, generalment està formada en base a les quatre províncies, per bé que en alguns casos hi ha una organització regional diferent, en un nombre d'unitats mai superior a vuit. A nivell intermedi, s'analitzen vuit organitzacions territorials que fan servir un nombre de polaritats pròxim al de les actuals 41 comarques, situat, en tots els casos, entre les 26 i les 54. Finalment, es comenten altres vuit tipus de funcions, que contempnen un nombre de districtes força elevat, superior, sempre, als 75, i que en el cas extrem arriba als 288.

Cal observar que, d'aquesta manera, es distingeix un total de 347 municipis que presenten algun grau de centralitat

administrativa. La xifra, tot i ser elevada, representa ja un primer nivell de selecció, ja que permet excloure de l'anàlisi el 63% dels 944 municipis catalans.

3.6.1 LES DIVISIONS D'ORDRE SUPERIOR O REGIONAL

El domini de l'organització provincial

L'únic nivell territorial que és emprat tant per l'administració estatal com per l'autonòmica és el provincial; rarament s'usen altres divisions d'ordre regional diferents de les províncies.

La major part dels departaments i organismes depenents de la Generalitat tenen una implantació provincial, bé que aquest terme -província- sigui eufemísticament substituït. A Barcelona, Girona, Lleida i Tarragona hi ha delegacions territorials del Govern de la Generalitat, dependències territorials dels Mossos d'Esquadra, delegacions territorials del Departament d'Economia i Finances, serveis territorials de les demarcacions d'Urbanisme, representacions territorials de la Secretaria General de l'Esport, serveis territorials de les demarcacions de Transports, serveis territorials d'Arquitectura i Habitatge, serveis territorials d'Agricultura, Ramaderia i Pesca, delegacions territorials de Treball, serveis territorials d'Indústria i Energia, serveis territorials de Comerç, Consum i Turisme, delegacions territorials de Benestar Social (els sectors regionals no han estat definits), delegacions territorials de Sanitat i Seguretat Social... Tarragona només cedeix a Reus la seu d'una delegació, és el cas del Servei Territorial de Carreteres.

Hi ha, però, alguns serveis que empren una divisió territorial no coincident amb la provincial. Així, Tortosa compta amb un

Servei Territorial de Cultura, diferenciat del de Tarragona. Per la seva banda, els serveis de la Junta d'Aigües de Catalunya s'organitzen en conques: del Nord (Girona), del Centre (Barcelona), del Sud (Tarragona), Ponent (Lleida) i Terres de l'Ebre (Tortosa).

Pel que fa a Ensenyament, a la província de Barcelona hi ha quatre delegacions territorials: Baix Llobregat-Anoia (amb seu a Sant Feliu de Llobregat), Vallès Occidental (Sabadell), Barcelona-ciutat i Barcelona-comarques (ambdues amb seu a Barcelona). Particularment absurda, resulta la demarcació de Barcelona-comarques, aplec dels retalls resultants de les altres tres unitats (àrea tramada del mapa 3.28).

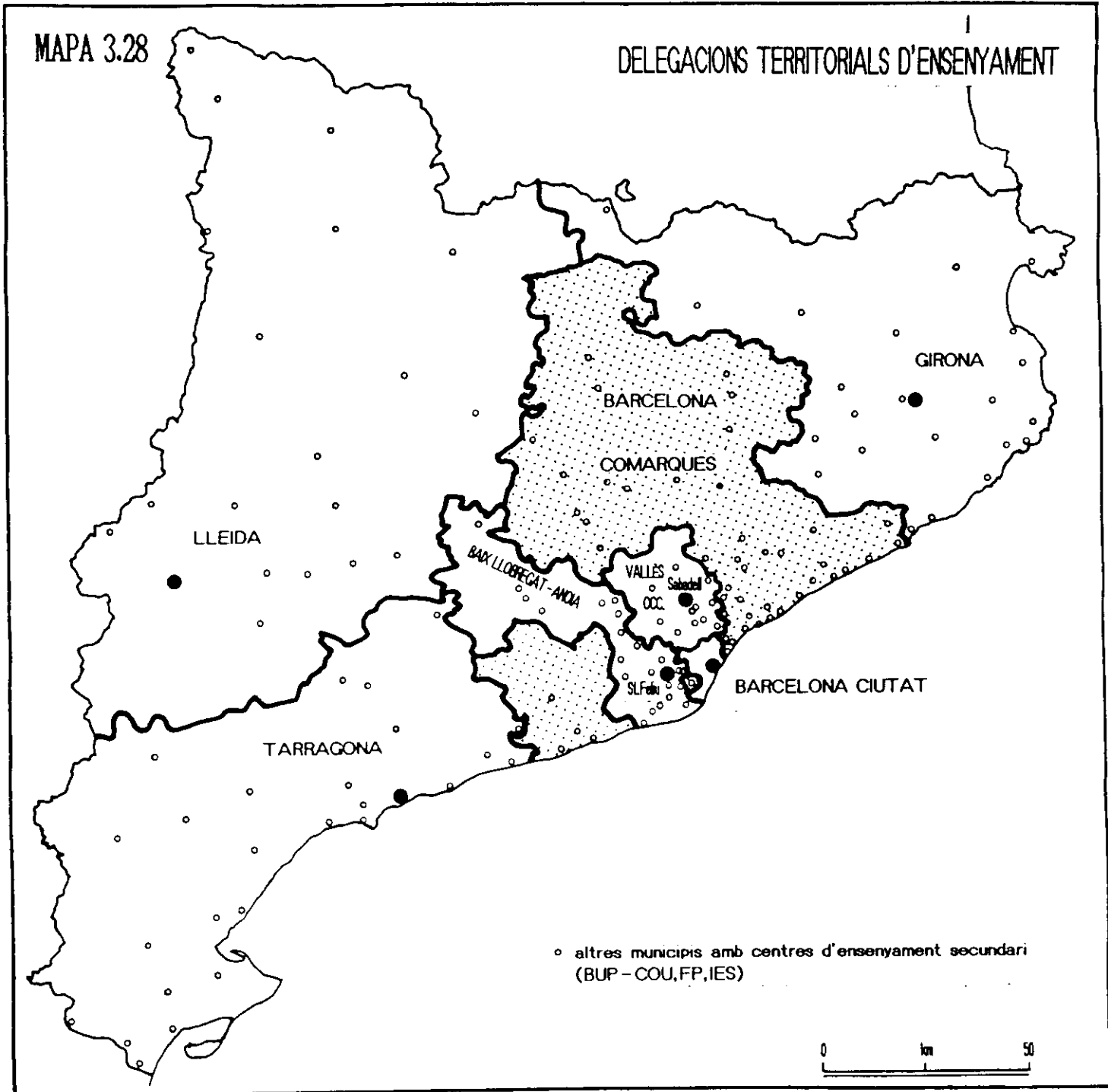
Finalment, el Servei Català de la Salut s'organitza territorialment en vuit regions sanitàries: Lleida, Tarragona, Tortosa, Girona, Costa de Ponent (amb centre a l'Hospitalet de Llobregat), Barcelonès Nord i Maresme (Badalona), Centre (Terrassa) i Barcelona-ciutat (mapa 3.29). Les seves demarcacions són resultat de l'agregació de les àrees bàsiques de salut (ABS), per la qual cosa no sempre coincideixen amb els confins comarcals.

Les disfuncions en la divisió provincial

La major part de les divisions civils de Catalunya s'ajusten estrictament als límits provincials. Hi ha, però, algunes petites discordances en algun dels casos estudiats, concretament a les províncies telefòniques i postals, així com a les regions sanitàries. Aquestes anomalies tenen un cert interès, ja que sovint assenyalen indrets on els confins provincials entren en contradicció amb la xarxa viària, amb l'estructura física del territori o amb el sistema urbà. A banda de les discordances existents entre la divisió comarcal i la provincial (com ara a la Cerdanya), les principals disfuncionalitats observades són les següents:

MAPA 3.28

DELEGACIONS TERRITORIALS D'ENSENYAMENT



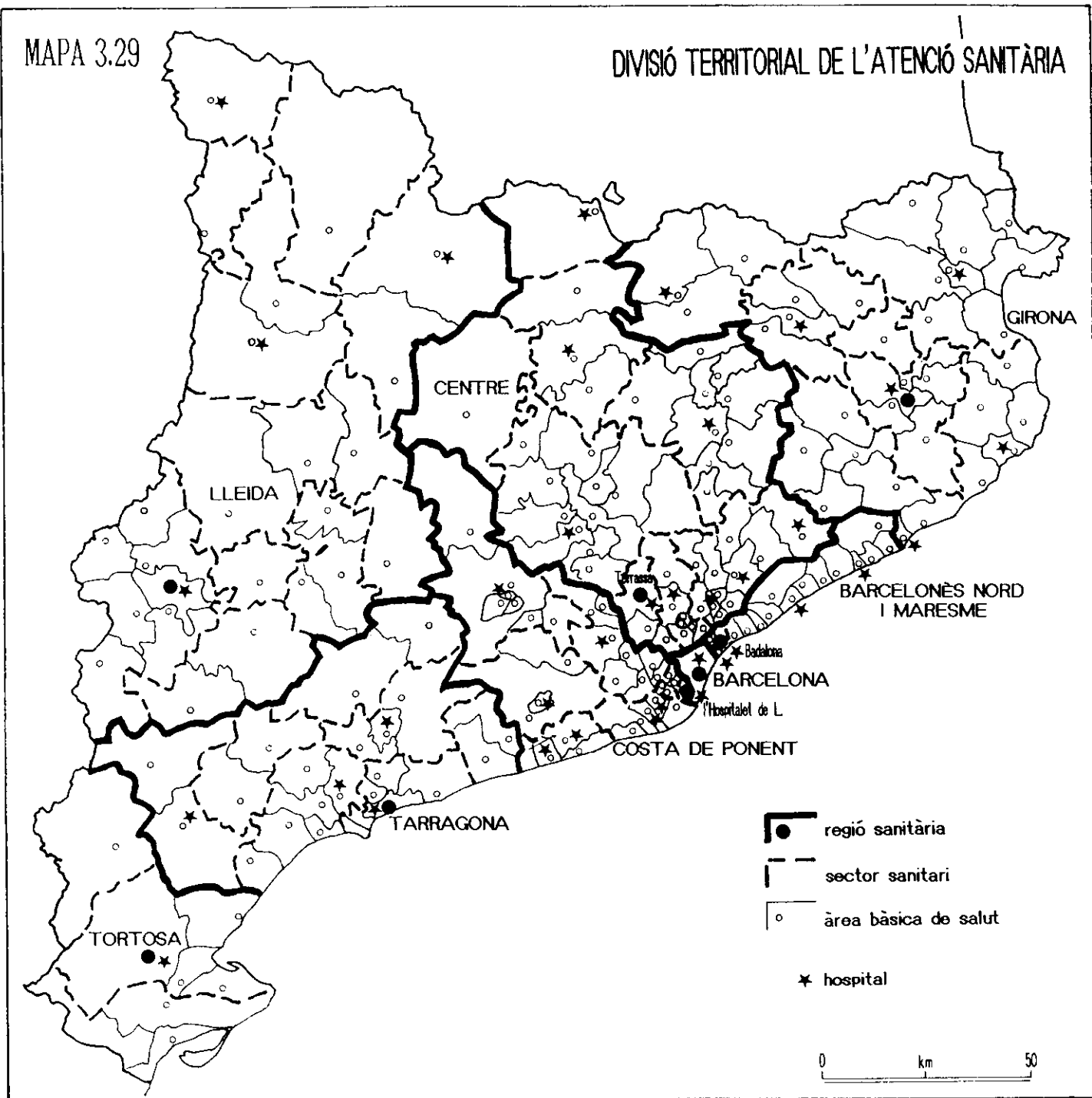
◦ altres municipis amb centres d'ensenyament secundari (BUP-COU, FP, IES)



- El sector lleidatà de Torà forma part de l'ABS de Calaf (regió de la "Costa de Ponent"). La Molsosa també depèn de Calaf pel que fa a l'àrea postal.
- El municipi tarragoní de Passanant forma part de l'ABS de Tàrrrega (regió de Lleida).
- El municipi lleidatà de Gósol pertany a l'ABS de l'Alt Berguedà (regió Centre). Aquest municipi i el poble de Josa de Cadí depenen de l'àrea postal de Berga.
- El municipi gironí de Vidrà depèn, pels tres serveis esmentats (Correus, Telefònica i Salut), dels nuclis urbans de la Plana de Vic, així com el nucli de la Farga de Bebié (les Lloses), excepte per al correu.
- El municipi lleidatà dels Omells de na Gaia forma part de l'àrea postal tarragonina de l'Espluga de Francolí.
- El municipi barceloní de Bellprat depèn, per a totes tres funcions, de Santa Coloma de Queralt (Tarragona).
- La poca justificació dels límits que migparteixen el Penedès queda de manifest en la dependència del municipi de Castellet i la Gornal (Alt Penedès), a tots tres efectes, d'unitats administratives tarragonines (si bé aquesta dependència és major en el cas del nucli de la Gornal). En sentit contrari, Cunit (Baix Penedès) forma part de l'ABS de Garraf-rural.
- Els municipis gironins d'Espinelves i Viladrau fan part d'unitats administratives barcelonines, pel que fa a Telefònica i a l'Institut Català de la Salut.
- L'ABS de la Cerdanya prescindeix de la divisió provincial, de manera que tota la comarca pertany a la regió sanitària Centre. També el municipi lleidatà de Prats i Samsor depèn de Puigcerdà pel que fa a Telefònica.
- El poble gironí de Viabrea pertany telefònicament al districte barceloní de Sant Celoni.
- L'antic municipi gironí de Palmerola forma part de l'àrea postal barcelonina de Berga.

MAPA 3.29

DIVISIÓ TERRITORIAL DE L'ATENCIÓ SANITÀRIA



A banda d'això, cal recordar les anomalies existents entre el mapa comarcal i el provincial, que en bona lògica han de repercutir en l'organització territorial d'aquells departaments que s'organitzen en comarques (com ara el d'Agricultura). Excepte en el cas de Fogars de Tordera (província de Barcelona i comarca de la Selva), la resta de les discordances d'aquesta mena ja han estat detectades a partir dels tres serveis abans esmentats; així:

- Viladrau, Espinelves i Vidrà (Girona) pertanyen a Osona,
- Gósol (Lleida) pertany al Berguedà,
- Bellver de Cerdanya, Lles, Montellà i Martinet, Prats i Sansor, i Prullans (Lleida) pertanyen a la Cerdanya, comarca que generalment és adscrita als serveis territorials de Girona (així succeix en el cas del Departament d'Agricultura, però no en el de les regions sanitàries).

3.6.2 LES DIVISIONS D'ORDRE INTERMEDI

Per circumscripcions d'ordre intermedi s'entenen aquí aquelles demarcacions infraprovincials amb un nombre entre les 26 i les 54. Bona part d'elles s'inspiren en el mapa de partits judicials. Cal recordar que la primera versió d'aquest mapa va ser traçat, per primer cop, el 1813 per dos tècnics catalans (Tomàs Soler i Jaume Pons); reformat i establert el 1834, va tenir diverses alteracions fins la creació del partit de les Borges Blanques (1908). Des de llavors, romangué estabilitzat fins 1965, moment en què es procedí a una dràstica reducció del nombre de partits.

Les divisions intermèdies que es consideren són les administracions d'Hisenda (26), les circumscripcions electorals de les diputacions (31), les oficines de serveis a la joventut (31), els hospitals (36), les comarques (41), els partits

judicials (49), les oficines de l'INEM (52) i les agències d'extensió agrària (54).

Les comarques

Algunes de les 38 comarques creades el 1936 sí que suposaven realment una innovació respecte al mapa de partits, bé per segregació de part del territori d'aquells (creant-se les comarques del Montsià, Ribera d'Ebre, Urgell i Cerdanya), o bé per la supressió dels partits d'Arenys de Mar i Terrassa.

Com ja s'ha comentat, el 1988 es van crear altres tres comarques de característiques ben diverses a les de la resta: Alta Ribagorça, Pla de l'Estany i Pla d'Urgell; amb elles, el nombre total de comarques ascendia a 41. Aquestes tres noves comarques responen a un model d'ordenament del territori divers al del partit judicial, car coincideixen amb petites unitats de convivència diària, dotades d'un únic centre urbà clar; en canvi, la majoria dels partits judicials i de les comarques de 1936 obeïen a una base de relació periòdica (el mercat setmanal) i sovint comprenien diversos sub-sistemes urbans. Tot i les modificacions comentades, encara és possible reconèixer clarament en l'actual divisió comarcal l'empremta del mapa judicial heretat del primer terç del segle passat.

Diversos departaments de la Generalitat tendeixen a utilitzar la divisió comarcal com a organització territorial interna. Aquest és el cas del Departament de Benestar Social, que s'estructura territorialment en àrees bàsiques, sectors comarcals i sectors regionals de serveis socials. Els sectors comarcals de serveis socials corresponen a les comarques (Llei 4/1994 de 20 d'abril).

Les circumscripcions electorals de les diputacions

La llei de règim electoral de 19 de juny de 1985 estableix que els diputats provincials són elegits a partir dels resultats obtinguts pels partits polítics a les eleccions locals celebrades als municipis d'unes determinades circumscripcions. Aquestes demarcacions no són altres que els partits judicials que existien el 1979 (mapa 3.30).⁵¹

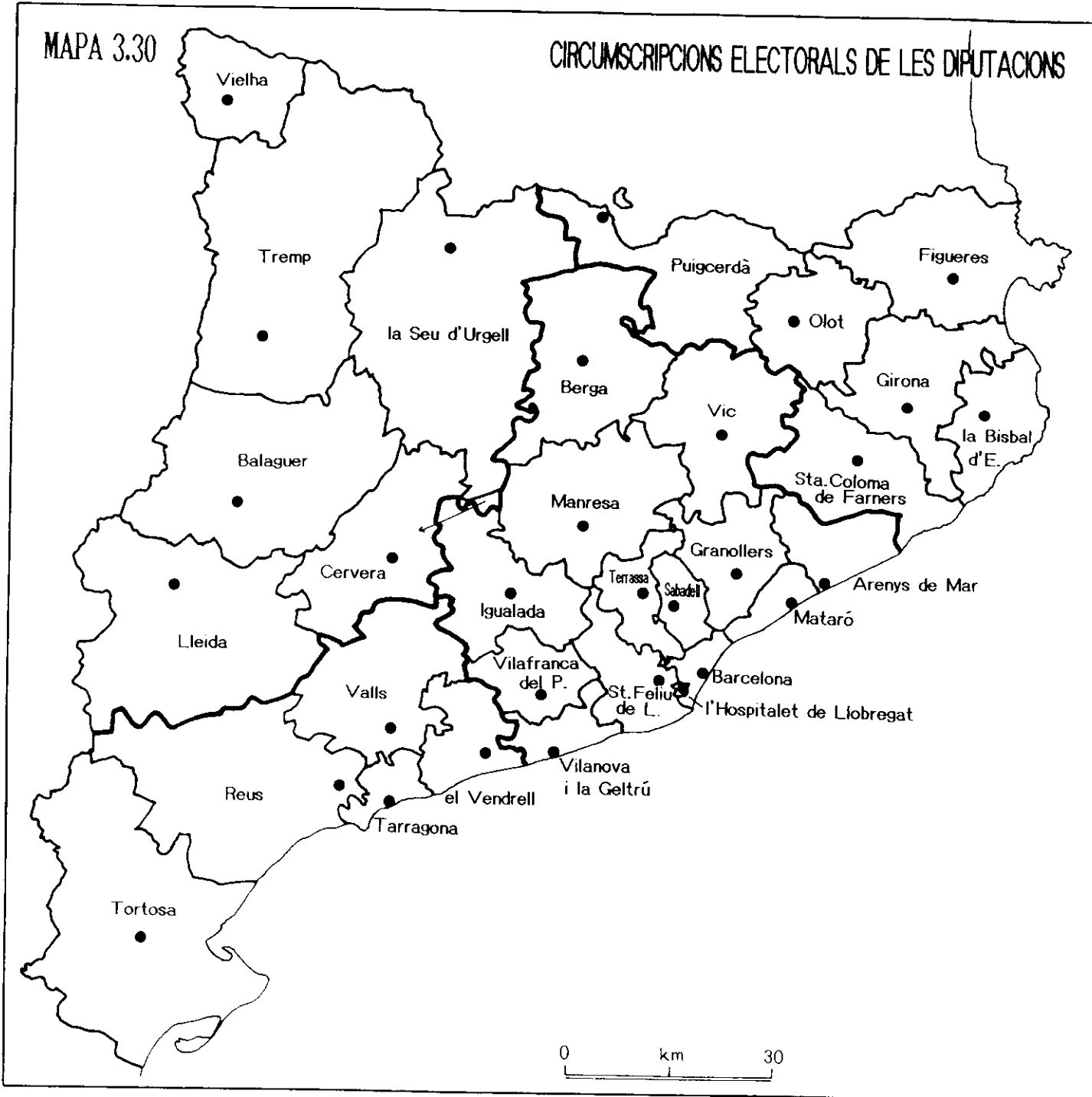
Respecte del mapa judicial tradicional (el que va ser vigent des de començaments de segle i fins a finals dels anys seixanta), cal destacar la desaparició dels partits de Sort (unit a Tremp), les Borges Blanques (unit a Lleida), Gandesa (a Tortosa), Falset (a Reus), Montblanc (a Valls) i Solsona (repartit entre la Seu d'Urgell, Balaguer i Cervera).

El nombre de diputats per partit s'assigna de manera proporcional a la població de dret, amb la condició que tot partit compta si més no amb un diputat, i que cap d'ells pot tenir més de les tres cinques parts del total de diputats. Les províncies de Lleida i Girona reparteixen 25 diputats entre 6 partits, Tarragona té 27 escons per a 5 partits, i Barcelona en té 51 per a un total de 14 partits. Sembla necessària una adequació d'aquests partits electorals a la divisió comarcal.

⁵¹ Font: nomenclàtors de població de 1970 i 1981.

MAPA 3.30

CIRCUMSCRIPCIONS ELECTORALS DE LES DIPUTACIONS



Els partits judicials

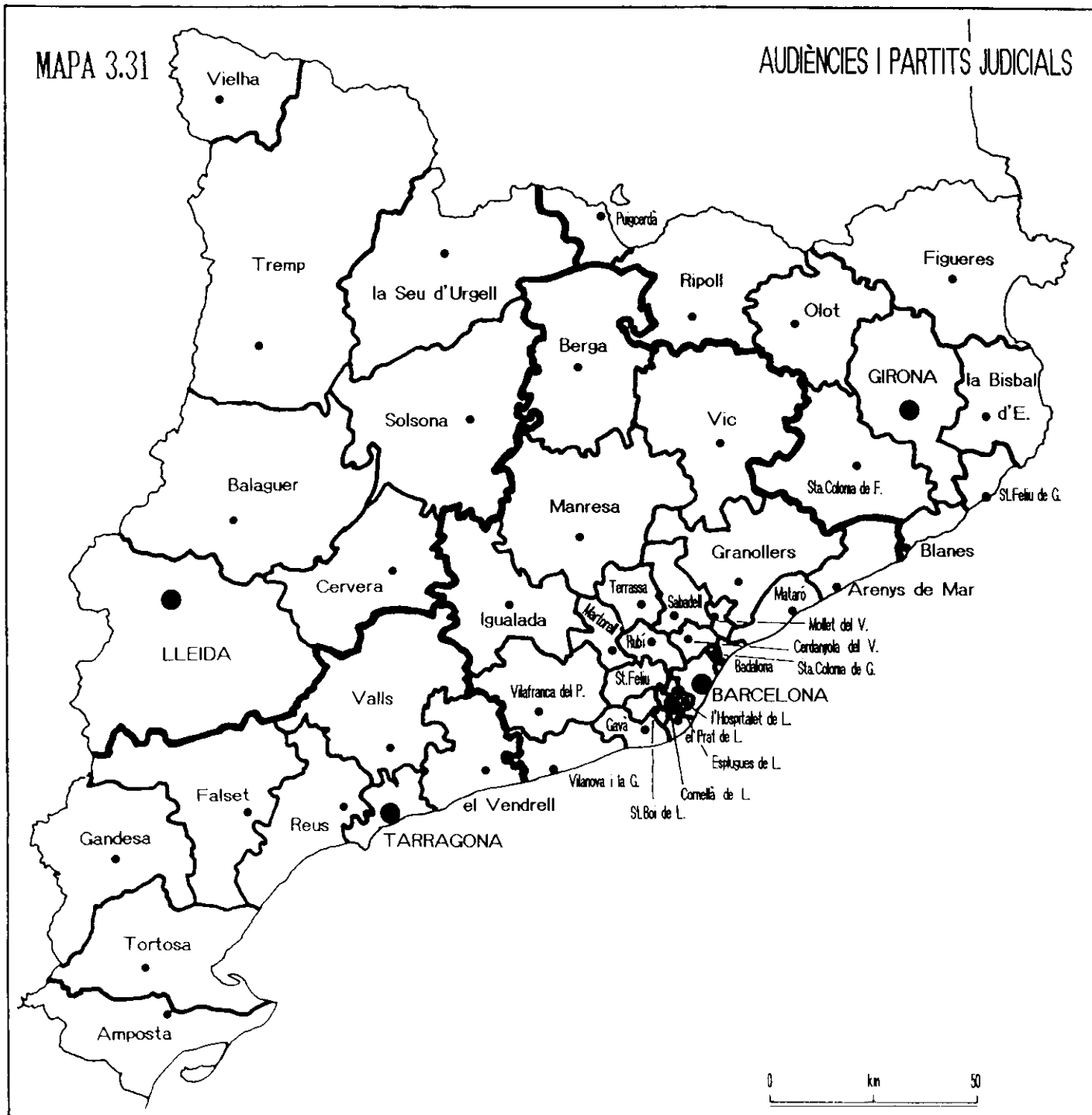
Ran la llei de demarcació i planta judicial de 28 de desembre de 1988, l'anterior tendència vers la reducció de partits judicials va invertir-se, de manera que a Catalunya es van constituir un total de 49 jutjats de primera instància (mapa 3.31).⁵² La majoria d'aquests partits coincideixen amb els vigents dels anys seixanta (fet particularment clar a la província de Lleida), si bé en alguns casos els seus límits s'han acostat als comarcals vigents (per exemple als partits de Girona i Arenys de Mar). Solsona, Gadesa i Falset han recuperat els seus districtes tradicionals, en tant que Amposta i Ripoll han assolit uns partits judicials, coincidents amb les seves respectives comarques (Montsià i Ripollès). A la Costa Brava s'han creat els partits de Blanes i Sant Feliu de Guíxols, reforçant-se l'autonomia de la façana marítima respecte de les capitals comarcals de la Selva i del Baix Empordà.

Els canvis més notables s'observen, però, a l'àrea metropolitana on, en funció de l'elevada densitat de població, apareixen fins a 10 noves seus judicials: Gavà, el Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Martorell, Rubí, Cerdanyola del Vallès, Mollet del Vallès, Santa Coloma de Gramenet i Badalona.

⁵² Departament de Justícia (1990): Mapa comarcal i judicial de Catalunya. Institut Cartogràfic de Catalunya, escala 1:500.000, Barcelona.

MAPA 3.31

AUDIÈNCIES I PARTITS JUDICIALS



Les administracions d'Hisenda

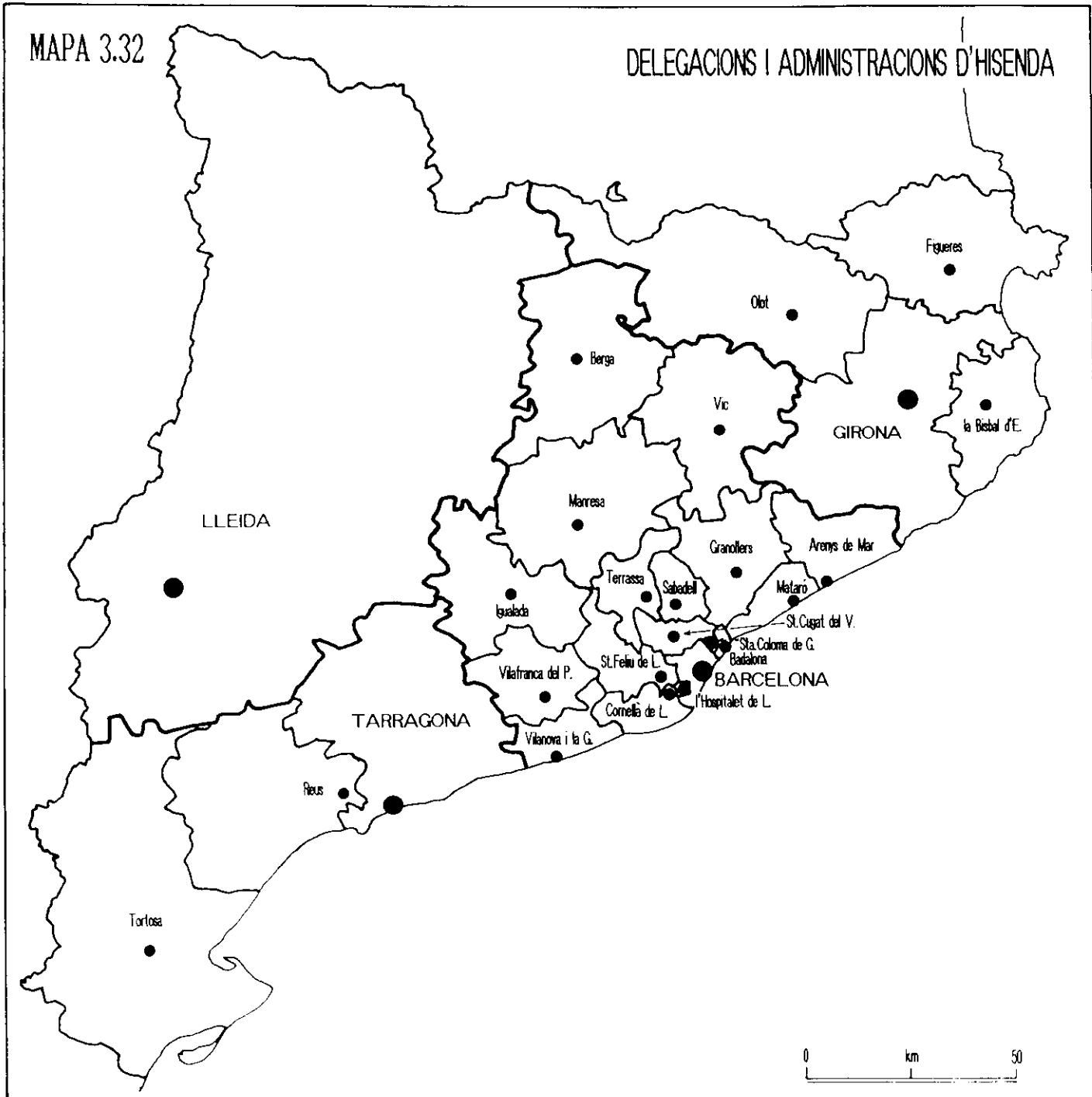
Allà on el nombre de contribuents i la llunyania respecte de la capital provincial ho aconsella, les delegacions d'Hisenda compten amb administracions. El mapa d'aquesta divisió és força desigual, car reflecteix els desequilibris del poblament a les terres catalanes. La delegació de Lleida no té administracions, en tant que a Barcelona n'hi ha 17, a més de la capital (mapa 3.32).⁵³

Aquesta divisió es deriva de la judicial tradicional. La majoria dels districtes de les administracions corresponen a antics partits, altres són el resultat de l'agregació de diversos (Puigcerdà a Olot, Santa Coloma de Farners a Girona, Valls i el Vendrell a Tarragona...). Els trets més originals s'observen a l'àrea metropolitana de Barcelona: Badalona, Santa Coloma de Gramenet i l'Hospitalet de Llobregat compten amb un districte propi; el partit de Sant Feliu de Llobregat es divideix en dos sectors, sent Cornellà de Llobregat la capital de la meitat meridional; finalment, els municipis del Vallès al peu de la serra de Collserola (de Rubí a Montcada i Reixac) tenen la seva administració d'Hisenda a Sant Cugat del Vallès.

⁵³ Informació facilitada per les quatre delegacions provincials d'Hisenda a Catalunya.

MAPA 3.32

DELEGACIONS I ADMINISTRACIONS D'HISENDA



Les oficines de l'INEM

L'Instituto Nacional de Empleo (INEM) del ministeri de Treball té 52 oficines d'ocupació a Catalunya (mapa 3.33).⁵⁴ La seva distribució territorial està bàsicament determinada per la densitat de població i l'activitat econòmica. Així, un elevat nombre de municipis de l'entorn de Barcelona compten amb una oficina d'ocupació, en tant que a cadascuna de les províncies de Girona, Lleida i Tarragona només n'hi ha sis, a banda de les de la capital.

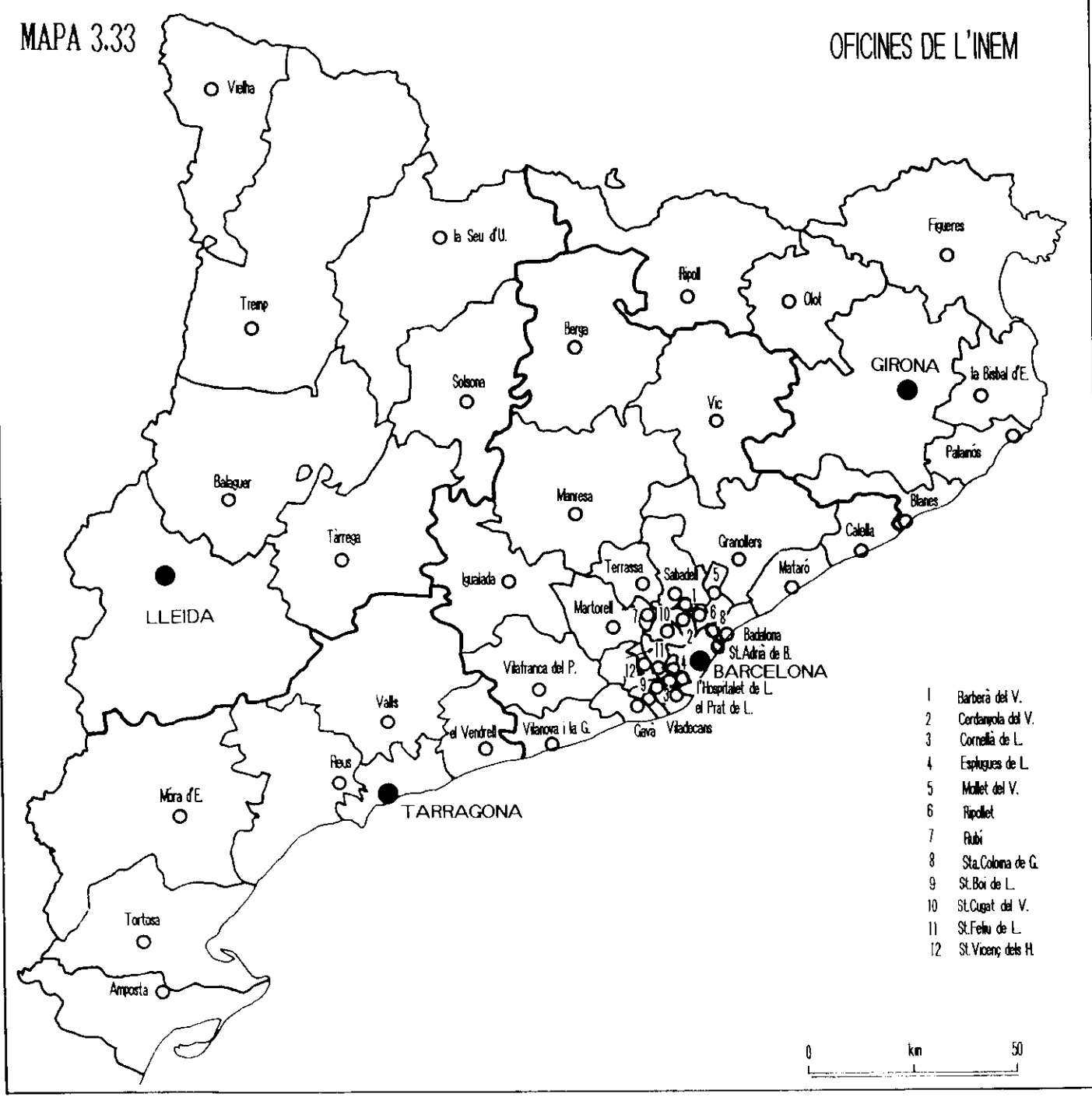
Cal destacar la manca d'una oficina de l'INEM a nombroses capitals comarcals i, en particular, el fet que Blanes -en raó al seu dinamisme econòmic- sigui la seu d'una d'aquestes oficines i no n'hi hagi, en canvi, a Santa Coloma de Farners.

Els límits dels districtes depenents d'aquestes oficines mostren la influència, tant dels partits judicials com de les comarques, per bé que també presenten nombrosos trets originals. És remarcable la vinculació de l'Alta Ribagorça a l'oficina de Vielha, l'amplitud de la demarcació gironina, així com el repartiment de funcions que s'observa en el binomi Tàrraga-Cervera (la primera ciutat exerceix com a centre en aquest cas, en tant que la població segarrenca deté la primacia administrativa en funcions com ara la judicial).

⁵⁴ Informació facilitada per les quatre direccions provincials de Catalunya.

MAPA 3.33

OFICINES DE L'INEM



- 1 Barberà del V.
- 2 Cerdanyola del V.
- 3 Cornellà de L.
- 4 Esplugues de L.
- 5 Mollet del V.
- 6 Ripoll
- 7 Rubí
- 8 Sta. Coloma de G.
- 9 St. Boi de L.
- 10 St. Cugat del V.
- 11 St. Feliu de L.
- 12 St. Vicenç dels H.

Les oficines d'atenció a la joventut

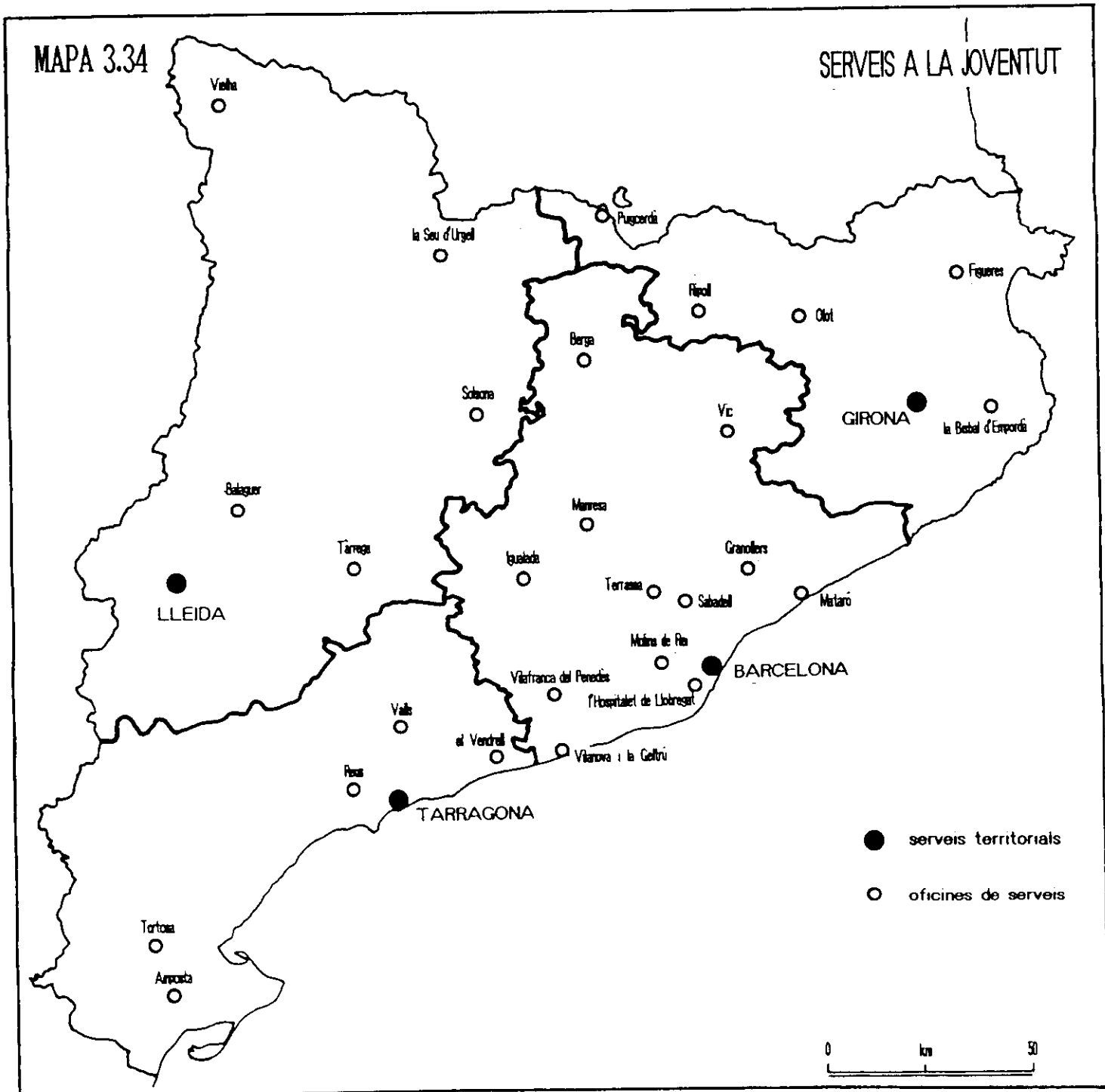
Hi ha nombrosos serveis que tenen una implantació puntual en el territori, sense contemplar una determinada adscripció dels municipis a les oficines delegades. En diversos d'aquests casos, la Generalitat tendeix a establir una oficina a cada comarca, si bé la correspondència amb la divisió comarcal mai no és total. Es preveu que bona part d'aquests serveis amb una implantació territorial similar a la comarcal siguin traspassats als consells comarcals.

Les 31 oficines de serveis a la joventut és un d'aquests elements sense definició d'àmbits territorials d'actuació (mapa 3.34).⁵⁵ Totes les ciutats que compten amb una d'aquestes oficines són capitals de comarca, excepte Molins de Rei i l'Hospitalet de Llobregat (l'única capital de comarca de la província de Barcelona que no compta amb aquest servei és Sant Feliu de Llobregat).

⁵⁵ Informació facilitada per l'Institut Català de Serveis a la Joventut.

MAPA 3.34

SERVEIS A LA JOVENTUT



Les oficines d'extensió agrària

El Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca compta amb 41 oficines comarcals i 12 agències d'extensió agrària (mapa 3.35).⁵⁶ Totes les comarques compten amb una oficina, però cal observar que la del Maresme se situa a Vilassar de Mar i la del Baix Llobregat a Sant Boi de Llobregat. Les agències d'extensió agrària depenen de les oficines comarcals, i estan mancades d'un districte propi, ja que la seva antiga delimitació (Ordre 19-VI-1980, DOGC: n.74) no pot tenir ja validesa legal, en tant que és discordant amb la comarcal (tot i que encara pugui ser un marc de referència en el treball quotidià de les agències).

Aquesta xarxa territorial es basa en la dels antics serveis d'extensió agrària, respecte els quals se n'han creat alguns de nous a diverses capitals comarcals (Sabadell i Vilanova i la Geltrú), suprimint-se únicament el de Tordera.⁵⁷

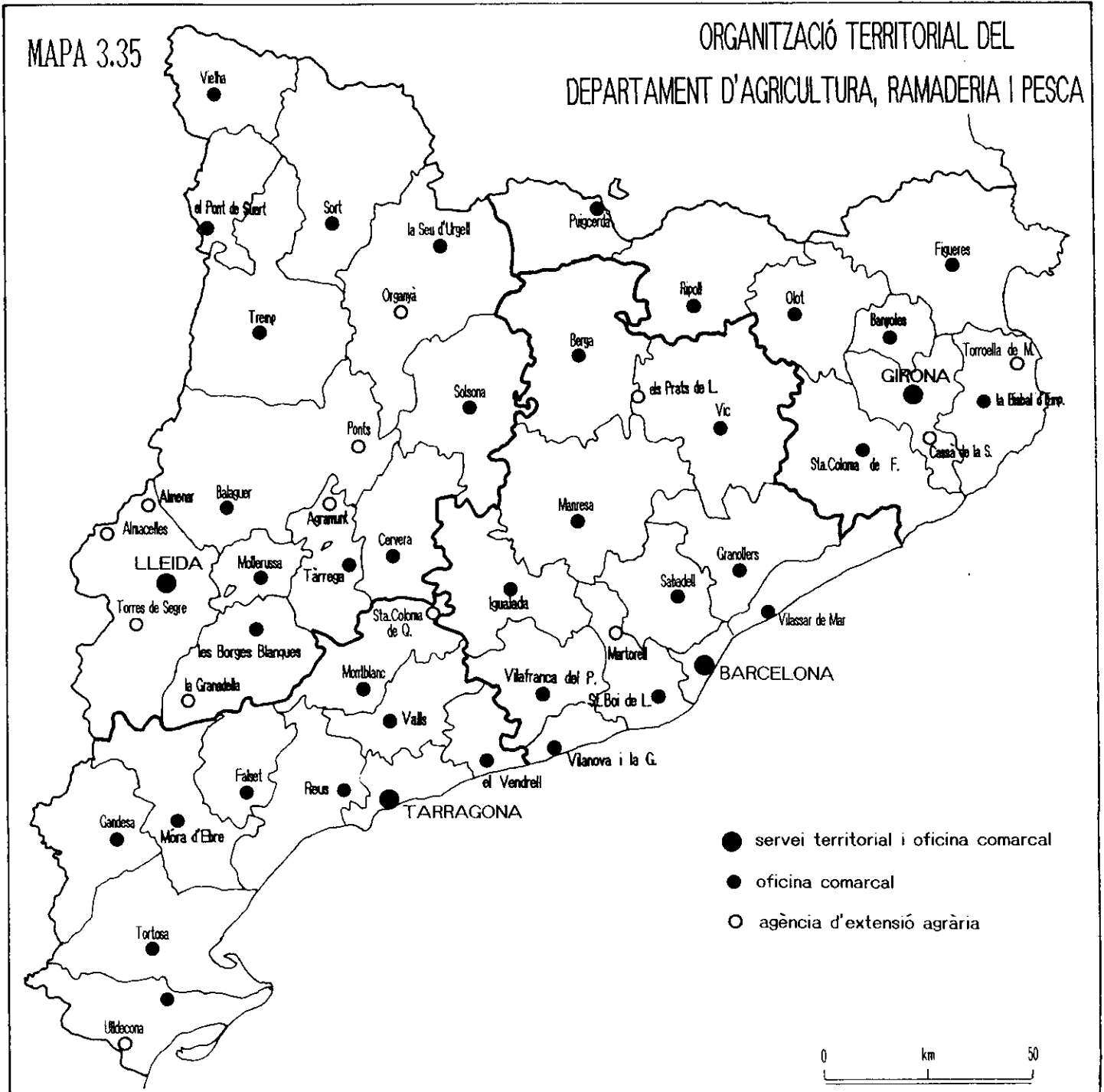
Val a dir que el Departament d'Agricultura compta també amb dues oficines d'àrea, de rang jeràrquic intermedi a l'oficina comarcal i al servei territorial: l'oficina d'àrea d'Amposta, que coordina les comarques del Baix Ebre i Montsià, i la de Sort que ho fa a les de l'Alta Ribagorça, Pallars Jussà, Pallars Sobirà i Val d'Aran.

⁵⁶ Informació facilitada pel Servei Territorial d'Agricultura, Ramaderia i Pesca de Barcelona. Sobre l'organització territorial d'aquest Departament, cal consultar el Decret 142/1991 de 17 juny.

⁵⁷ Vegi's Casassas i Clusa J. (1981), *L'organització territorial de Catalunya*, Fundació Jaume Bofill, Barcelona, pàg. 27.

MAPA 3.35

ORGANITZACIÓ TERRITORIAL DEL
DEPARTAMENT D'AGRICULTURA, RAMADERIA I PESCA



La xarxa hospitalària

La xarxa hospitalària d'utilització pública és present a trenta-sis municipis, encara que, òbviament, les prestacions d'uns i altres centres assistencials no són equiparables (mapa 3.29). La Llei d'ordenació sanitària preveu la classificació dels hospitals en tres nivells, en funció del respectiu àmbit d'influència i la població a atendre (i per tant en funció també de les prestacions mèdiques).

Aquesta xarxa hospitalària es vincula a l'ordenament del Servei Català de la Salut en sectors sanitaris, formats per una o diverses àrees bàsiques de salut (a les quals hom es referirà més endavant), donat que cada sector tindrà assignat generalment un únic hospital de referència per cadascun dels tres nivells en què aquests s'han de classificar. Si bé els sectors sanitaris han estat definits darrerament (Decret 114/1994 de 3 de maig), encara no s'ha procedit a adscriure cada sector a un hospital determinat.

Encara que es pretenia que els sectors sanitaris comptessin, amb caràcter general, amb una població entre 50.000 i 250.000 habitants (art. 2 del Decret 78/1990 de 20 de març), finalment els sectors corresponen, si fa no fa, a les comarques, amb les següents excepcions:

- Els sectors sanitaris estan formats per àrees bàsiques de salut, i aquests no respecten sempre els límits comarcals i municipals.
- El Barcelonès resta repartit entre tres regions sanitàries, i el municipi de Barcelona compta amb deu sectors sanitaris (un per districte).
- El Baix Llobregat resta dividit en tres sectors sanitaris: Font Santa (Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Sant Joan Despí i Sant Just Desvern), Centre-Nord (aigües amunt de

Vallirana i Sant Feliu de Llobregat) i Delta-Litoral (de Sant Vicenç dels Horts vers el mar).

- El Vallès Occidental consta de dos sectors sanitaris, el de Terrassa-Rubí-Sant Cugat del Vallès i el de Sabadell.

3.6.3 LES DIVISIONS DE NIVELL BÀSIC O LOCAL

Entre les divisions d'ordre mitjà i les d'ordre inferior, hi ha un salt numèric notable: de les 54 oficines del Departament d'Agricultura hom passa als 75 districtes telefònics; molt més nombroses són les unitats territorials de la resta de divisions que s'analitzen: els 110 arxiprestats, els 145 parcs de bombers, les 150 àrees postals, els 153 municipis amb centres d'ensenyament mitjà, les 183 àrees bàsiques de salut, els 207 municipis amb guàrdia civil o policia nacional i les 288 àrees bàsiques territorials que proposa el Pla Territorial de Catalunya. De totes elles, únicament la darrera s'ajusta a la divisió comarcal. No obstant això, en totes vuit, les capitals de comarca són també centres d'una unitat territorial.⁵⁸

Aquesta mena de divisions, malgrat l'heterogeneïtat dels seus supòsits organitzatius, signifiquen un cert reconeixement legal de la complexa i rica xarxa urbana de Catalunya. Evidencien que, per sota de l'actual comarca administrativa, hi ha un gran nombre de ciutats que juguen un importantíssim paper en la vertebració del sistema urbà català.

⁵⁸ L'única excepció és la Bisbal d'Empordà, reemplaçada per Palafrugell, pel que fa al districte telefònic.

Els districtes telefònics

La xarxa de Telefònica a Catalunya s'organitza en 75 districtes (mapa 3.36).⁵⁹ Aquests districtes poden ser regulars o bé d'àrees metropolitanes.

La diferència entre districtes metropolitanos i regulars repercuteix en les tarifes telefòniques. El cost de les trucades dins les àrees metropolitanes és menor que entre districtes regulars d'una mateixa província (o entre les àrees metropolitanes i qualsevol altre districte regular de la província). Cal observar que, en canvi, la divisió interna de les àrees metropolitanes no té cap repercussió en el cost del servei a l'usuari. Aquests districtes interns metropolitanos generalment no tenen una polaritat definida, de manera que en el quadre 3.8 de l'annex s'identifiquen simplement pel municipi de major població.

L'organització de Telefònica és particularment important, car té una incidència directa en la butxaca de l'usuari. Per aquesta raó, caldria estructurar-la de la manera més conseqüent amb els fluxos telefònics reals, evitant que la destinació més habitual de les trucades fos comparativament més cara. En aquest sentit, és obvi que una reducció del nombre de districtes i una ampliació dels territoris considerats com a metropolitanos repercutirien favorablement en el consumidor.

⁵⁹ Font: guies telefòniques. Val a dir que l'atenció al públic s'organitza en direccions territorials i oficines comercials, que tenen uns districtes diferents.

Els arxiprestats

Els vuit bisbats de l'Església catòlica a Catalunya agrupen les parròquies en un total de 110 arxiprestats (mapa 3.37).⁶⁰ Val a dir que, talment com en els casos anteriors, aquí es comptabilitza únicament un arxiprestat per municipi, malgrat que les principals ciutats en tinguin diversos.

El mapa d'arxiprestats és dinàmic, ja que tendeix a adaptar-se als canvis poblacionals. Respecte quinze anys enrere, s'observa una certa disminució del nombre total d'arxiprestats.⁶¹ No obstant això, cada bisbat segueix els seus propis criteris. Així, mentre les diòcesis de Lleida, Solsona, Tarragona i Vic han reduït el total d'arxiprestats, els bisbats de Girona i Barcelona els han augmentat; el bisbat de Tortosa ha reformat en profunditat la seva organització interna, mantenint, però, el nombre d'arxiprestats, i finalment la diòcesi d'Urgell no ha alterat la seva organització interna.

És remarcable la preservació de diverses denominacions comarcals en el mapa arxiprestal: Conca de Tremp, Vall de Ribes, Moianès, Guillerries-Congost, Montseny, Ribera de Sió... Tot i així, en diversos llocs la reforma territorial ha comportat una major adaptació a la divisió comarcal vigent, particularment a la diòcesi de Tarragona.

Val a dir que, a voltes, els arxiprestats no tenen una capitalitat clara i expressa, i són simplement àrees de coordinació de la pastoral. Tot i així, al quadre 3.8 de l'annex s'han identificat els arxiprestats pel municipi més poblat de la seva demarcació.⁶²

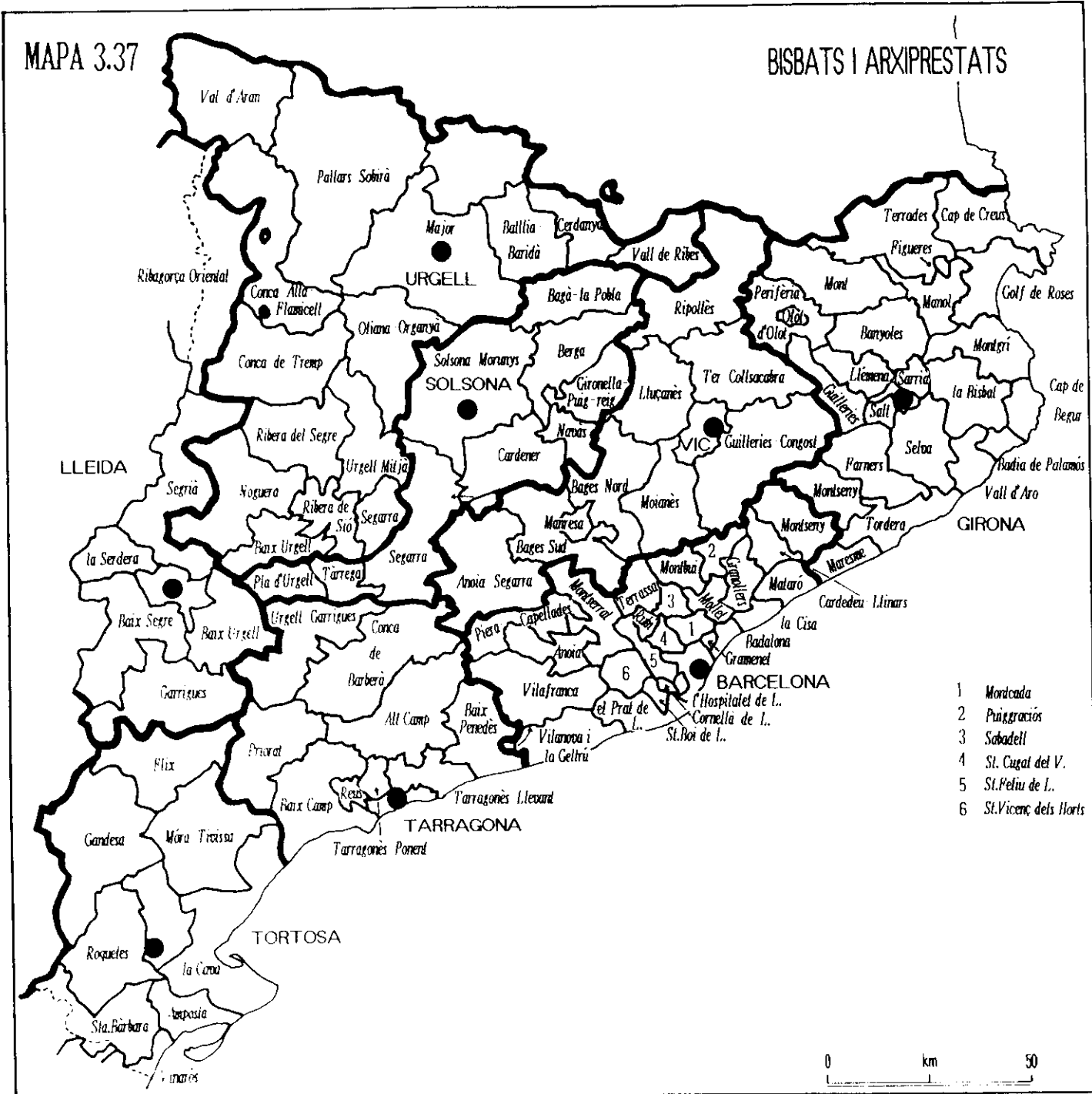
⁶⁰ Informació actualitzada facilitada per l'Arxiu Diocesà de Barcelona. Generalment, els arxiprestats no tenen una capitalitat explícita.

⁶¹ Vegi's Casassas i Clusa (1981), pàg. 29.

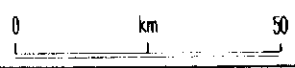
⁶² Excepte si la denominació arxiprestal assenyala clarament una determinada capitalitat: Montcada i Reixac i no Cerdanyola del Vallès, Montbui (Caldes) i no Castellar del Vallès, Sant Feliu de Llobregat i no Esplugues de Llobregat. Lògicament, hom no es refereix aquí al cas d'arxiprestats amb una advocació lligada a un santuari: el Mont (Besalú), la Cisa (Premià de Mar), Puiggraciós (la Garriga).

MAPA 3.37

BISBATS I ARXIPRESTATS



- 1 Montcada
- 2 Puiggraciós
- 3 Sabadell
- 4 St. Cugat del V.
- 5 St. Feliu de L.
- 6 St. Vicenç dels Horts



Els parcs de bombers

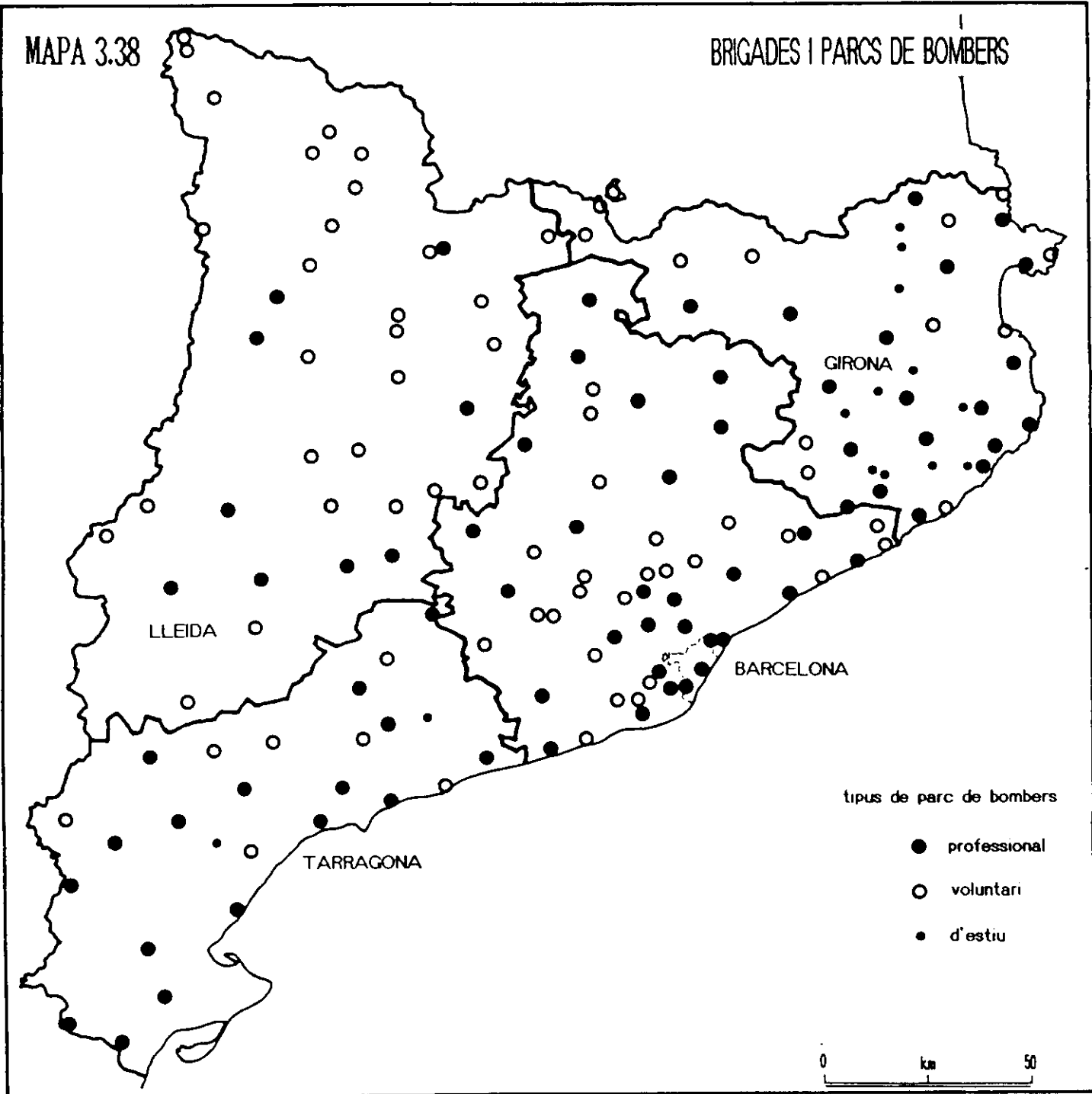
La Direcció General de Prevenció i Extinció d'Incendis i de Salvaments de Catalunya, depenent del Departament de Governació, organitza els seus efectius en quatre brigades provincials i 144 parcs de bombers estables, als quals cal afegir el servei de la ciutat de Barcelona, de titularitat municipal (mapa 3.38).⁶³ D'aquests 144 parcs de bombers, només 73 tenen un funcionament permanent i estan servits per personal professional, en tant que altres 72 convoquen voluntaris, de manera que només entren en servei en cas d'urgència. Hi ha també 14 parcs que funcionen només a l'estiu; aquests parcs són particularment abundants a les terres de Girona.

La Llei de regulació dels serveis de prevenció i extinció d'incendis aprovada pel Parlament l'abril de 1994 preveu atorgar a cada parc un àmbit territorial d'intervenció propi i agrupar els parcs en unitats de coordinació d'àmbit aproximadament comarcal, anomenats zones. Això no obstant, aquesta organització territorial no ha estat definida per l'esmentada Llei i resta pendent de l'elaboració d'un reglament específic (art. 25).

⁶³ Informació facilitada per la Direcció General de Prevenció i Extinció d'Incendis i Salvaments de Catalunya.

MAPA 3.38

BRIGADES I PARCS DE BOMBERS



Les oficines de Correus

El servei de Correus s'organitza en oficines tècniques, de les quals depenen unes determinades àrees postals (mapa 3.39).⁶⁴ En total, 150 municipis catalans tenen alguna oficina de Correus.⁶⁵ Els nuclis turístics que no són cap de municipi però que tenen una elevada població estacional, com ara l'Estartit o Miami-Platja (Mont-roig del Camp), compten també amb oficina pròpia.

Els límits de les demarcacions presenten, a voltes, sinuositats que s'han d'explicar en funció de l'organització del repartiment del correu. S'observa també que les oficines de nova creació tenen unes demarcacions petites, ja que previsiblement passa un temps fins que estan en condicions de prestar la totalitat de serveis amb normalitat, de manera que puguin incorporar altres pobles veïns a la seva àrea (és el cas de les oficines de Llançà, Sallent, Manlleu, Santa Margarida de Montbui o Riudoms).

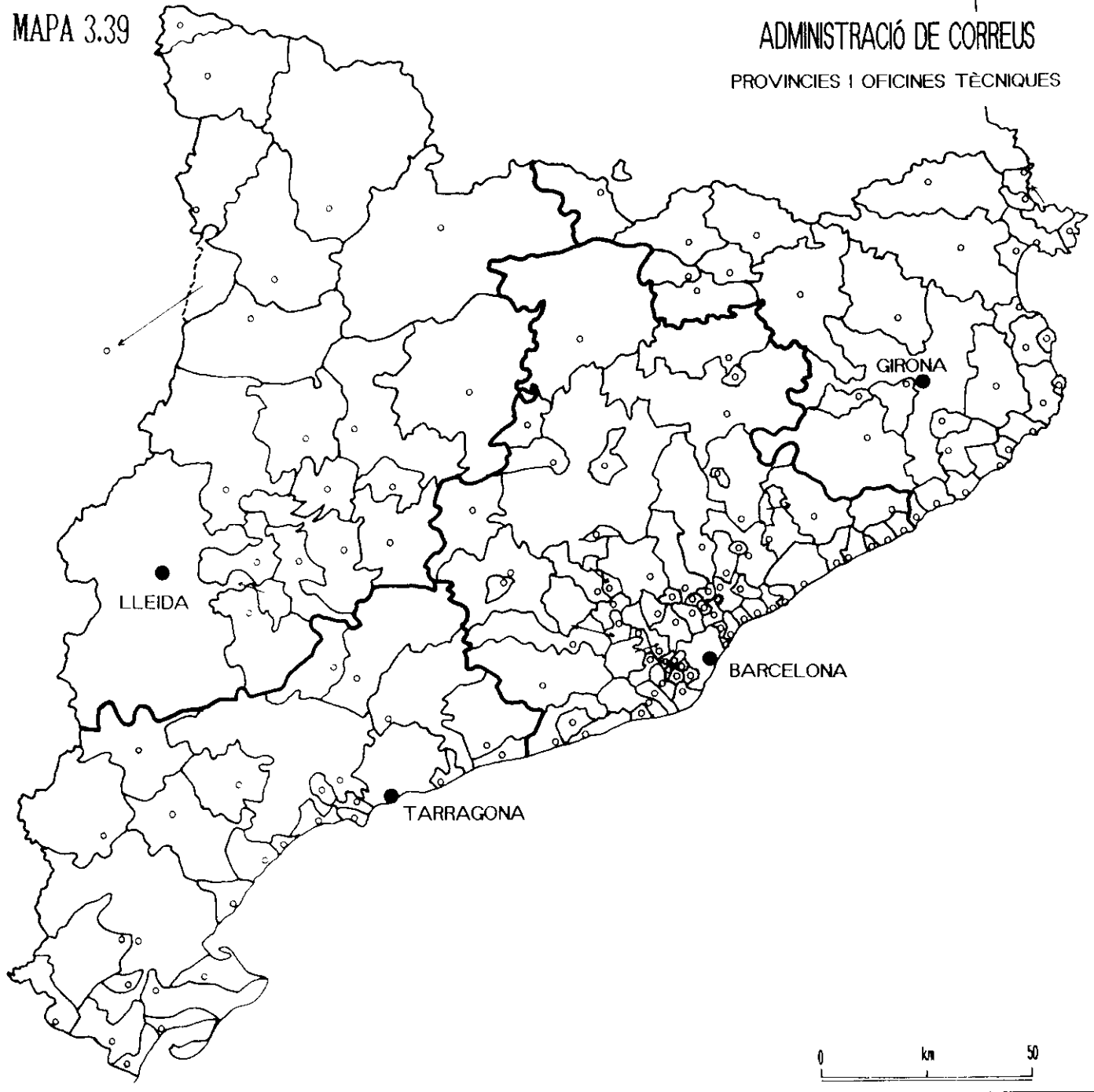
En relació a la geografia postal de fa 25 anys, s'observa un significatiu increment del nombre d'oficines, ja que el 1970 només hi havia 109 estafetes (només se n'ha tancat la d'Alp-la Molina). També es constata un creixement de les àrees adscrites a algunes poblacions, com ara la Jonquera, Tarragona, Valls i Santa Coloma de Farners.

⁶⁴ Informació facilitada per l'Oficina Central de Correus de Barcelona. Hom pot veure una anàlisi de les àrees postals catalanes existents el 1970 a l'article d'Ascon, R. (1976), "La diferenciació territorial de les àrees postals a Catalunya, 1960-1970", publicat a *Documents d'Anàlisi Territorial*, núm. 2, pàgs. 2-40, Bellaterra.

⁶⁵ En aquest còmput, no s'inclouen les oficines lligades a un campament militar ni a la Universitat Autònoma de Barcelona, ni (com en tots els casos anteriors) les diverses que puguin haver dins d'un mateix municipi.

MAPA 3.39

ADMINISTRACIÓ DE CORREUS
PROVINCIES I OFICINES TÈCNIQUES



El centres d'ensenyament mitjà

Un total de 151 municipis catalans compten, com a mínim, amb un centre d'ensenyament mitjà (de formació professional, de batxillerat o bé un institut d'ensenyament secundari). Aquests centres estan mancats d'un districte estrictament propi, repartint-se pel territori d'una manera força homogènia per bé que, com és lògic, hi ha una major concentració a l'àrea metropolitana de Barcelona (mapa 3.28).⁶⁶

Les àrees bàsiques de salut

Una de les divisions territorials de Catalunya que resulta més interessant és la de la sanitat. El Principat s'organitza en les anomenades àrees bàsiques de salut (ABS), unitats territorials elementals, on es presta l'assistència sanitària primària, les quals tenen com a nucli fonamental un centre d'assistència primària (CAP). La llei fixa que, com a criteri general, l'ABS abastarà una població compresa entre els 5.000 i 25.000 habitants (40.000 en medi urbà). No obstant això, aquesta xifra de població pot ser inferior allà "on la dispersió demogràfica i la presència d'accidents geogràfics així ho aconsellin". Tanmateix, la distància màxima al centre sanitari (en automòbil) es xifra en mitja hora.

En funció d'aquests criteris, no resulta estrany que les ABS s'acostin força al que són els àmbits funcionals o de relació de base diària. No obstant això, cal tenir present que algunes ABS estan formades per l'àrea d'atracció d'una ciutat excepte, precisament, aquesta ciutat; aquest és el cas, entre altres, de les ABS "Lleida-rural-nord", "Garraf-rural" o "Igualada-rural".

⁶⁶ Informació facilitada pel Departament d'Ensenyament.

El nombre i límits de les ABS és canviant; actualment 183 municipis fan de capital d'una o més ABS (mapa 3.29).⁶⁷ En aquelles ABS conegudes per un nom de caire comarcal o pels topònims de diversos dels seus municipis (com ara "l'Aldea-Camarles-l'Ampolla") s'ha optat per senyalar el poble amb més habitants, tot i que el CAP pot estar situat en un altre terme.

Un altre aspecte interessant d'aquesta divisió és que sovint prescindeix dels límits municipals, de manera que serveix com a indicador de les disfuncionalitats del mapa municipal que es poden considerar com a més greus, ja que afecten a un significatiu nombre de ciutadans.

La guàrdia civil i la policia nacional

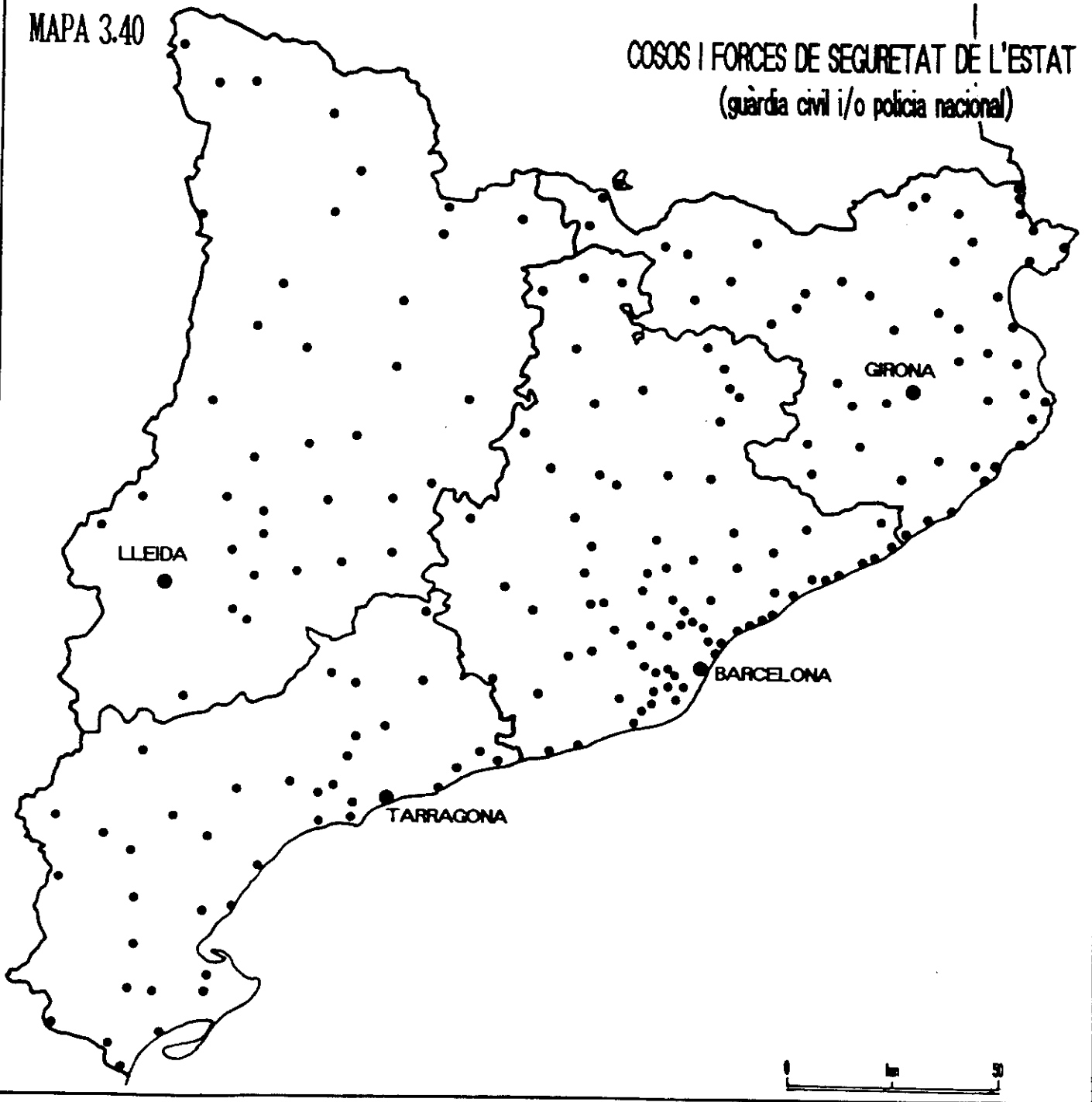
A Catalunya hi ha, aproximadament,⁶⁸ 207 municipis que compten amb una instal·lació dels cossos i forces de seguretat de l'Estat: guàrdia civil i/o policia nacional (mapa 3.40). Es tracta per tant d'una xarxa molt densa, present també en àrees amb una escassa població.

⁶⁷ Font: Servei Català de la Salut (1992), La reforma de l'atenció primària de salut a Catalunya, Generalitat de Catalunya, Barcelona. Actualitzat a partir dels DOGC fins maig de 1994, segons les referències facilitades pel propi Servei Català de la Salut.

⁶⁸ Informació elaborada a partir de les guies telefòniques, per tant s'admet l'existència d'un cert marge d'error, que no deu alterar-ne, però, els resultats globals.

MAPA 3.40

COSOS I FORCES DE SEGURETAT DE L'ESTAT
(guàrdia civil i/o policia nacional)



Les àrees bàsiques territorials

El Pla Territorial de Catalunya, pendent de remissió al Parlament, proposa l'establiment d'un nou nivell administratiu de caràcter general: l'àrea bàsica territorial (mapa 3.23). Les 288 àrees bàsiques territorials (ABT) corresponen estrictament als límits comarcals. Aquestes unitats s'entenen com "un conjunt de municipis que actuen relacionadament com una unitat funcional territorial, que es pretén que tingui un llindar de població mínim que permeti tenir el tipus d'equipament de cada sector".⁶⁹

És un fet netament positiu que des d'un text de la transcendència del Pla Territorial es reconegui l'existència d'un nivell significatiu de relacions socials inferior a la comarca i superior al municipi, i que se n'aconselli l'ús com a àmbit idoni de planificació. Tot i així, un no pot deixar de destacar les principals disfuncions que s'observen en aquest projecte.

En primer lloc, el nombre d'unitats resulta francament elevat. Cinquanta municipis senyalats com a cap d'ABT no compten amb cap altra mena de presència en les altres divisions estudiades, símptoma evident de la seva escassa capacitat d'atracció funcional. Tanmateix, cal preguntar-se quina utilitat tindrà un agrupament que manté un centenar de municipis tal com estan, sense cap vinculació amb d'altres. La majoria d'aquestes ABT monomunicipals corresponen a localitats amb una elevada població; sembla que es considera innecessària la col.laboració i la coordinació de la política local, pel que fa a la dotació de serveis o infraestructures en les àrees fortament urbanitzades.

Segonament, aquest projecte és una nova manifestació de la manca d'un model d'ordenament territorial clar a Catalunya. El legislador estableix divisions successives, sense que cap

⁶⁹ Pla Territorial de Catalunya, pàg. M.97.

d'elles reemplaçin les anteriors. El resultat és un increment de la confusió administrativa. Aquest procés acumulatiu genera importants disfuncionalitats en la divisió territorial resultant. Així, una determinada adscripció comarcal d'un municipi, pot deixar de ser la més adient si del que es tracta és, en primer lloc, de definir la seva inserció en una divisió d'àmbit inferior (ABT).

Finalment, l'àmbit territorial de nombroses ABTs resulta sumament discutible, quan no francament incongruent. En cap moment queda clar de quina manera la proposta del Pla Territorial s'ajusta o no a l'exhaustiva anàlisi prèvia de la mobilitat obligada. Només cal veure els quatre exemples següents, per tal de copsar la lleugeresa amb què s'ha procedit a delimitar les ABT.

a) És absurd que Sant Guim de la Plana i Ivorra (estretament vinculats a Guissona i Torà, respectivament) depenguin de l'ABT de Sant Guim de Freixenet.

b) Es fa dependre pobles com Puiggrós i la Pobla de Cérvoles de l'ABT dels Omellons (d'altra banda sense cap mena de capacitat d'atracció funcional), quan per anar-hi els seus habitants han de passar per les Borges Blanques.

c) Incomprendiblement es tria Sales de Llierca com a cap d'ABT (i no Tortellà), fent-hi dependre Sant Ferriol, tan estretament vinculat a Besalú, que fins i tot pertany a la seva parròquia.

d) Alps i Sant Agustí de Lluçanès s'adscriuen a àrees diferents (Sant Quirze de Besora i Sant Hipòlit de Voltregà, respectivament), quan ambdós pobles comparteixen la mateixa carretera per anar a un o altre centre.

Naturalment, hom no vol dir amb això que la majoria dels agrupaments no siguin raonables, cosa d'altra banda fàcil d'aconseguir en unes unitats formades només per una mitjana de 3,3 municipis.

3.6.4 CONCLUSIONS. LA RIQUESA DE LA XARXA URBANA CATALANA

Les divisions territorials dels serveis estudiats permeten constatar que les capitals comarcals formen una part molt rellevant de la xarxa urbana de Catalunya (quadre 3.8 de l'annex). Això no obstant, també molts altres centres urbans juguen un paper destacat en la vertebració del país. El sistema de ciutats català no s'acaba amb les capitals comarcals. Fins i tot en el nivell de ciutats que presten serveis especialitzats, d'utilització ocasional, hom troba a faltar polaritats com Martorell (amb el mateix nombre de serveis que caps de comarca com Móra d'Ebre o Tàrraga), Badalona o Sant Boi de Llobregat (amb el mateix nombre de funcions que Gandesa o Falset), o com Arenys de Mar, Blanes, Calella o Mollet del Vallès (amb un total de funcions equiparable al de Banyoles o les Borges Blanques).

De fet, la majoria de les poblacions amb cinc o més funcions administratives (i encara alguns municipis d'àrees poc poblades que només compten amb tres serveis d'entre els que s'han estudiat aquí) tenen una destacable funció d'organització i vertebració del país. Aquestes ciutats reclamen una figura político-administrativa que reforci la seva condició de centres cohesionadors del territori.

Un altre fet que s'observa a partir d'aquesta breu anàlisi és la confusió de divisions territorials. El mapa administratiu català és mancat de coherència interna. Cal comptar amb un sistema espacial de referència clar. Certament, és lògic i desitjable que cada servei s'organitzi de la manera més eficient possible i, per tant, amb certa flexibilitat, però, alhora, també és necessari que les diverses divisions civils es relacionin entre si, de manera que la seva estructura sigui simple i de fàcil aprehensió. També en això consisteix la tasca d'aproximar l'administració al ciutadà.

3.7 ASSAIGS D'ORGANITZACIÓ DE L'ADMINISTRACIÓ LOCAL A L'ESTRANGER

3.7.1 INTRODUCCIÓ

Les estructures econòmiques, el territori que aquestes cobreixen i la seva administració estan íntimament lligades. Els sistemes d'administració de les economies, de la gent i dels serveis que habitualment han ignorat el territori han hagut de recuperar-lo més tard i reinventar els estrets lligams entre territori, economia i administració. De fet, tot el seguit de reformes administratives que s'han fet a Europa se situen en aquesta direcció.

Mentre l'economia, la societat i la política canvien i evolucionen d'una manera més o menys ràpida, no es pot pas dir el mateix de la pràctica administrativa. L'obsolescència de les estructures administratives és un fenomen corrent, tenint en consideració tot l'embolic que suposa qualsevol reforma de l'administració.

Quines són les raons principals per les quals s'ha de modificar l'administració local en la recerca d'una eficàcia més gran? N'hi ha diverses, entre les quals cal citar els nous problemes causats pel desenvolupament de la urbanització del territori i per la formació de noves àrees funcionals, les noves necessitats dels serveis públics i la tecnologia per accedir-hi, els canvis culturals i socials que fa que s'hagin de reformar els mètodes per encoratjar la participació en les decisions polítiques, etc.

Tots aquests canvis, així com molts d'altres, fan que s'hagi d'ajustar territorialment l'accès de la població als serveis que ofereixen les administracions públiques. És per això que s'han fet tantes reformes administratives a l'Europa occidental d'ençà de la Segona Guerra Mundial.

En aquest capítol es farà un breu repàs dels mapes de l'administració local en alguns països europeus, per tal de veure com han evolucionat amb el temps. S'han triat quatre estats estrangers que són paradigmàtics: França, perquè gairebé des de 1789 no ha retocat ni un sol límit administratiu territorial; Dinamarca i Suècia, perquè les seves reformes administratives d'àmbit local són considerades modèliques per molts administrativistes; i Anglaterra, perquè el funcionament de la seva administració és un exemple d'extremada complexitat.

3.7.2 FRANÇA: UN ESTAT SENSE REFORMES ADMINISTRATIVES TERRITORIALS

L'organització local francesa respon a un criteri racionalista que parteix de l'època revolucionària de 1789, any en què es van transformar en municipis les velles parròquies de l'Antic Règim i es van crear els departaments per raons de caràcter representatiu i administratiu, amb caràcter de circumscripció electoral per a l'elecció dels representants a l'Assemblea Nacional, per a l'exercici de l'acció administrativa estatal i com a ens locals.

Amb la legislació de l'any VIII, elaborada sota la direcció de Napoleó, l'estructura del govern local a França es va organitzar en 95 departaments i es va definir un nou ordre municipal uniforme, fragmentari (la idea bàsica era que cada nucli de població tingués el seu municipi), generalitzat a tot el territori i de caràcter electiu. Napoleó i la seva legislació van introduir la figura del prefecte, tot dissenyant un sistema

administratiu que ha perdurat fins l'actualitat i s'ha difós per gran part del món.

En l'actualitat, per damunt dels 95 departaments hi ha 22 regions; per dessota, hi ha 325 arrondissements, 3.075 cantons i 36.433 *communes* (municipis). Sobre aquesta darrera xifra, cal tenir present que els altres onze estats de la Unió Europea tenen en conjunt uns 33.200 municipis, menys, per tant, que els que hi ha a França.

El sistema de repartiment de competències entre l'Estat i els ens locals es basa en la tècnica de la clàusula general de competència. Segons la Llei municipal de 1884, el consell municipal tracta i regula dels assumptes del municipi, sense tenir garantida cap competència específica. No és fins la Llei de 1983 de distribució de competències entre l'Estat, els departaments i els municipis que s'estableix d'una manera força clara la delimitació de competències, amb un resultat clarament afavoridor per als departaments.

Les funcions dels municipis són les següents: en matèria de territori, s'ocupen de l'urbanisme, la xarxa viària, els transports urbans, l'aigua i l'energia; en matèria d'ensenyament, s'ecarreguen de la construcció, equipament i manteniment de les escoles; en matèria de cultura i oci, apleguen gairebé totes les competències sobre museus, biblioteques, arts plàstiques, esports i serveis d'oci; així mateix, s'ocupen de l'assistència primària i social, pel que fa referència a la sanitat.

Com altres estats europeus, França té el doble problema d'una excessiva fragmentació del mapa municipal, heretat de l'edat mitjana, i de la inadequació del sistema de les hisendes locals. L'existència de 36.433 municipis -22.000 dels quals tenen menys de 500 habitants (vegi's el quadre 3.15)- condiciona d'una manera molt directa l'organització i prestació dels serveis locals d'una manera eficient.

Quadre 3.15

Nombre de municipis on la població és inferior o superior a determinada població

habitants	inferior	superior
50	1.053	35.380
100	4.078	32.355
200	11.067	25.366
300	16.144	20.289
400	19.800	16.633
500	22.190	14.243
700	25.792	10.641
1.000	28.642	7.791

Font: INSEE, cens de 1982 a *Les Cahiers Français*, 1989

El model d'administració local napoleònic té un principi bàsic, que és el repartiment en municipis de tot el territori de l'Estat. A més, el principi de creació de municipis per a totes i cadascuna de les col·lectivitats locals, comporta que la base territorial i social abasti des del petit nucli rural fins al gran centre urbà. Com és lògic, el principi d'uniformitat municipal en la prestació de serveis condemna a la divergència dels municipis entre la disparitat real i la igualtat formal del règim jurídic. El principi d'igualtat formal de tots els municipis s'ha aplicat a tots els països amb un sistema administratiu d'inspiració francesa, malgrat les crítiques que va rebre des d'un bon començament, per la injustícia que suposa l'aplicació de les mateixes regles a unitats territorials tan diferents. La uniformitat municipal només queda trencada per qüestions demogràfiques; els sistemes d'elecció són diferents a partir de diversos llindars de població, així com més modernament les funcions obligatòries mínimes que han d'efectuar.

Tal com diu Némery,⁷⁰ per a França, les institucions territorials són més el mitjà d'expressió de la democràcia local i de la lliure administració dels habitants que l'instrument racional de les formes de desenvolupament. El municipi és la col·lectivitat més carregada d'aquestes contradiccions i ningú no pot anar en contra d'ell en l'actualitat, ja que forma part del patrimoni genètic institucional francès.

Les reformes administratives dels anys setanta d'aquest segle en molts llocs d'Europa, van fer pensar que el manteniment de l'àmbit provincial era sobrer. Es podria suposar que en el cas de França, com que no hi havia reforma de límits, s'estalviaria aquesta mena de discussió. Però, quan es van fer les reformes de 1982 sobre les competències de cada nivell d'administració i la creació de les regions, se sentiren algunes veus que demanaven la desaparició dels departaments. No solament no van desaparèixer, sinó que van sortir reforçats de la polèmica: el departament francès és competent per crear, organitzar i explotar els ports marítims de comerç i de pesca; per gestionar els transports escolars; per prestar serveis socials de l'Estat (regula l'assistència social del seu àmbit i estableix l'esquema director dels establiments i serveis socials i mèdico-socials); per crear i gestionar biblioteques, museus i altres establiments d'arts plàstiques; i, a més, juga un paper molt important en l'assistència tècnica, jurídica i financera als municipis, sobretot si aquests tenen poca població o són rurals. Així mateix, el departament és l'àmbit territorial fonamental per a la descentralització dels aparells administratius de l'Estat i tenen un paper fonamental com a circumscripcions electorals.

A França, la regió està en un nivell constitucional inferior al dels municipis i departaments, ja que aquests estan presos en consideració de forma expressa per l'article 72 de la Constitució, com a ens territorials lliurement administrats per consells electius, cosa que no passa amb les regions.

⁷⁰ Némery, 1993, pàg. 12.

Les regions són col·lectivitats territorials especialitzades per exercir funcions o competències expressament atribuïdes, mantenint-se com un òrgan administratiu de coordinació. Amb la Llei de març de 1982 i la de distribució de competències de 1983, la regió representa un paper amb vocació clarament programàtica, encarregada de formular i aprovar el pla regional i de col·laborar en el pla nacional, amb un important paper de desenvolupament econòmic, en tant que fomenta, reestructura i defensa empreses i llocs de treball.

En resum, es pot dir que les característiques fonamentals de l'administració pública francesa en les qüestions territorials són dues: una estricta delimitació de competències, des de 1982-83, de cada nivell (municipal, departamental, regional, estatal) i una fragmentació territorial, pel que fa referència a l'administració local. A França, però, s'ha intentat solucionar aquest minifundisme municipal a partir de les mancomunitats de municipis i els *syndicats*, dels quals, a principis de 1989, n'hi havia 11.984 d'una única competència i 2.097 amb més d'una, i aplegaven més de 22 milions d'habitants, això és més d'un terç de la població francesa.

Així doncs, malgrat que en l'àmbit de l'administració local francesa no hi ha hagut cap reforma que afecti als límits territorials des de la Revolució Francesa, ha canviat, això sí, alguna cosa sobre la legislació de distribució de funcions i competències. I pel que fa al minifundisme municipal, s'ha difós el procés d'associació municipal, mitjançant els *syndicats*.

3.7.3 SUÈCIA: UN CAS EXEMPLAR DE REFORMA ADMINISTRATIVA

L'estructura organitzativa de Suècia es caracteritza pels següents principis: el caràcter unitari de l'Estat i l'autonomia de gestió dels ens locals, els comtats i municipis en què està dividit territorialment el país. Ambdues institucions tenen

personalitat jurídica i són governades i administrades per òrgans directament representatius.

L'experiència sueca al voltant de la dràstica reducció del nombre dels seus municipis és un exemple paradigmàtic de remodelació pràctica del mapa municipal, conseqüència d'una voluntat política, refermada en valuosos estudis sobre el tema.

Els problemes i objectius que plantegen les reformes realitzades a Suècia en l'àmbit local es poden resumir en la preocupació per casar la divisió territorial de 1862 (2.500 municipis i 21 comtats) i les funcions encarregades al govern local en el marc de l'estat del benestar. Es va considerar que aquesta situació s'havia de resoldre mitjançant la reducció del nombre d'ens locals, tot creant unes noves entitats que permetessin desenvolupar amb eficàcia les funcions locals i que ajudessin a intensificar el caràcter democràtic de les institucions locals i a ampliar la participació ciutadana en la gestió dels assumptes públics. Com és lògic, això suposava una redistribució de competències entre l'administració perifèrica de l'Estat i el comtat local.

La primera presa de consciència del problema que plantejava a Suècia l'administració local es produí el 1862, any en què es dictà la primera Llei de Règim Local moderna. Les autoritats locals sueques, els municipis (*kommun*), van ser creades en sentit modern amb aquesta llei, que amb la divisió municipal corresponent va estar vigent, amb alguns retocs parcials, fins el 1950. Durant les dècades de 1930 i 1940, ja era ben clar que les obligacions municipals s'havien incrementat tant, que molts municipis no tenien el poder financer suficient per complir amb eficàcia les seves obligacions. A més, molts municipis tenien menys de 100 habitants i, com és obvi, no podien oferir els serveis que la llei els manava, que era el mateix que als municipis urbans amb més població.

La manca d'eficàcia en la gestió municipal i la impossibilitat d'atendre a l'exigència formulada per l'Estat a les

administracions locals d'una major prestació de serveis públics, va plantejar el problema de l'existència de molts municipis petits amb pocs recursos financers, sobretot a finals de la dècada de 1930.

Una comissió va treballar sobre el tema en la primera meitat dels anys quaranta i el 1946 el Parlament va decidir que s'havien de reorganitzar els municipis. L'1 de gener de 1952, entrà en vigor la reducció de municipis: es passà de 2.498 a 1.037, cosa que incrementà la població mitjana de 1.500 a 4.100 habitants. El principi bàsic de la reforma era el següent: cada municipi havia de constituir un ens compost per una col·lectivitat amb una zona econòmica pròpia i contenir una població suficientment nombrosa per sostenir les responsabilitats municipals i mantenir el mercat laboral en el municipi.

Però les fusions de municipis sovint van ser les fusions de municipis rurals sense un centre clar, ja que molt poques ciutats es van veure involucrades en aquest procés. Molt ràpidament, aquesta reducció municipal va ser qüestionada per no haver estat prou radical. Les crítiques es van adreçar, sobretot, als mètodes utilitzats per a la construcció i delimitació dels nous municipis, ja que es van unir municipis per tal que els resultants superessin un determinat llindar d'habitants, amb la qual cosa, moltes vegades, les noves unitats no tenien un centre clar on ubicar les funcions administratives i comercials. La reforma de 1952, a més, com que va unir només municipis rurals, no servir per evitar que la migració camp-ciutat continués despoblant aquests nous municipis, exclusivament rurals.

A finals de 1959, el Govern va crear una nova comissió perquè recomanés una política i uns mètodes per dur a terme una nova divisió municipal per a la millora del govern local, ja que els ens municipals havien assumit noves competències i els havien estat plantejades més exigències en les prestacions de serveis. Així, doncs, hi hagué una segona reforma, que durà de 1959 a

1962, que tingué per objectiu que cada municipi posseís zones comercials i industrials creades pels moviments de població o pel creixement tecnològic i financer, de manera que els municipis existents s'havien d'agrupar en uns de nous, on comerç, finances i comunicacions es complementessin. Els treballs del geògraf Torsten Hägerstrand sobre aquest tema són bàsics en la reforma local sueca.⁷¹

La nova divisió municipal havia de crear àrees que coincidissin amb les àrees que les activitats socials i econòmiques dels habitants havien creat (els espais de vida). Aquestes noves unitats eren unitats econòmico-geogràfiques. Conseqüentment, s'havien de construir al voltant d'un lloc central i havien de contenir una àrea on el comerç, les finances i el sistema de comunicacions funcionessin d'una manera conjunta. Tots els antics municipis que estiguessin situats en una àrea d'influència i amb una certa gravitació econòmica vers un lloc central, havien de formar part de la nova unitat de l'administració local. El lloc central havia de ser el lloc on, naturalment i espontània, la gent dels voltants anés a realitzar part de les seves activitats.

Aquesta comissió va elaborar un informe en què constata la urgència de la revisió dels límits municipals, però recomanava que aquest procés no es realitzés des de dalt. Primer de tot, s'havien de trobar les bases per les quals fos necessària una interrelació entre els municipis veïns; conseqüentment, la comissió va proposar que els plans per a la nova divisió es dibuixessin a partir del que es va denominar blocs de municipis. Dins d'aquests blocs, havia d'haver-hi municipis que tinguessin interessos comuns i complementaris a l'hora de planificar i organitzar les seves activitats.

Per evitar que els canvis de residència de la població conduïssin en el futur a l'aparició de municipis sense la dimensió suficient, la nova divisió territorial s'havia de

⁷¹ Vegi's Mendizàbal, 1993, i Bennet, 1989b.

realitzar al voltant de zones econòmicament cohesionades. Els nous municipis havien de constituir-se al voltant d'uns nuclis urbans que constituïssin els pols d'atracció naturals del seu entorn rural. Malgrat les oposicions, els problemes i les lluites i la data límit per a la finalització de la reforma (1 de gener de 1974), el nombre de municipis davallà de 1.037 a 278. El nombre actual de municipis és de 286.

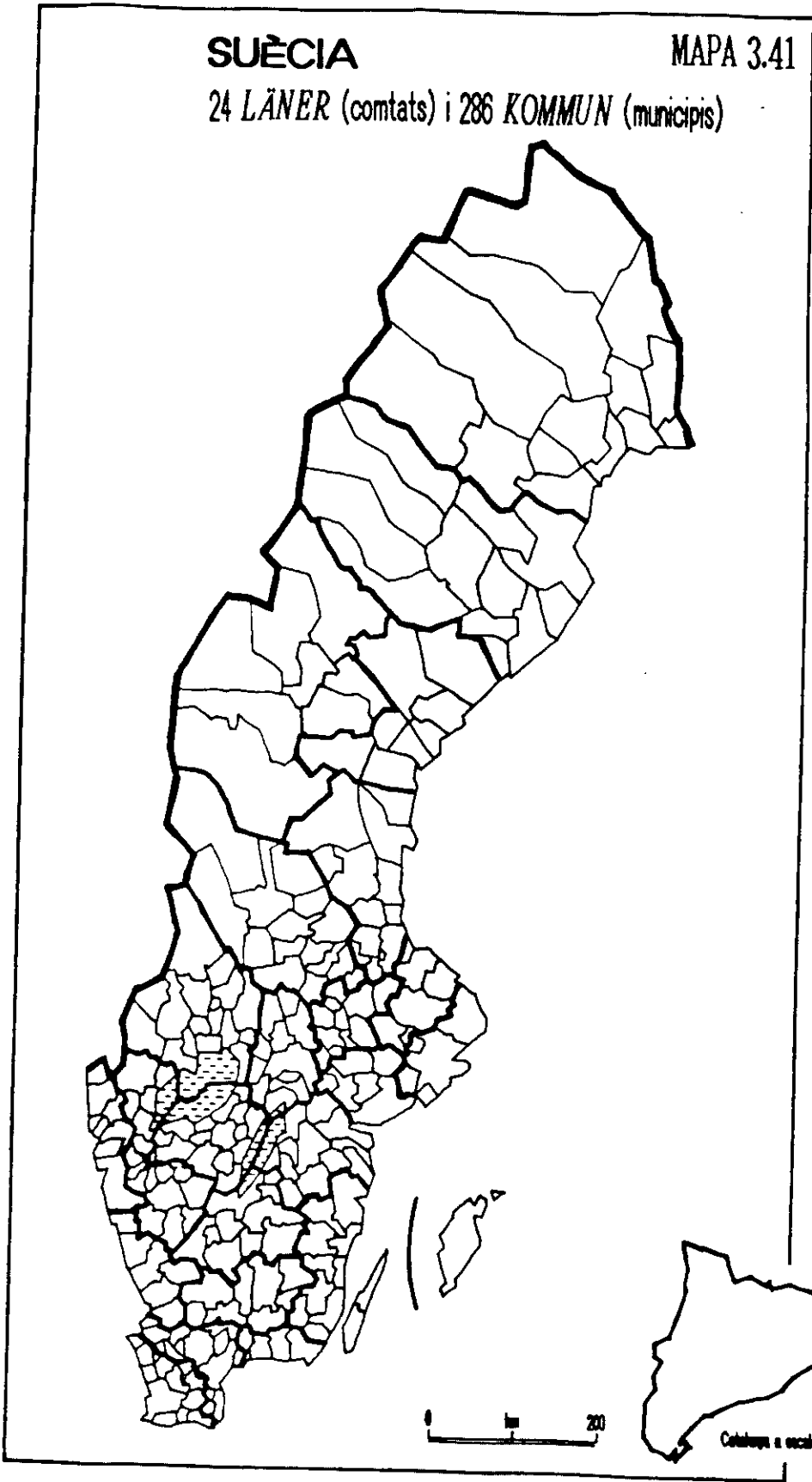
Els plans per a dur a terme l'amalgama en noves unitats locals van ser aprovats el 1964; el nombre d'unitats locals a aconseguir era de 282. L'1 de gener de 1969, només s'havien creat 76 d'aquests nous municipis d'una manera voluntària. En vista d'aquesta lentitud a l'hora d'agregar municipis antics, el Parlament va posar com a data límit l'1 de gener de 1974. Un cop acabada aquesta reforma, els resultats foren els següents: tots els municipis tenen àrees urbanes i rurals, i les ciutats són àrees conglomerades dins dels municipis que no tenen personalitat jurídica ni administrativa.

La reforma del mapa municipal suec fou políticament conflictiva. N'estaven a favor socialdemòcrates, liberals i comunistes, i n'eren contraris conservadors i centristes. Els primers esgrimien arguments basats en l'eficàcia, ja que només unitats locals d'àmplies dimensions farien possible una adequada prestació dels serveis públics locals i un desenvolupament complet de les atribucions i competències municipals. Els segons, amb postures descentralitzadores, defensaven la seva oposició amb arguments basats en el concepte de democràcia: una menor quantitat de municipis reduiria dràsticament el nombre d'electes locals, cosa que implicava menys possibilitats de participació per part de la població en el desenvolupament de l'administració local.

SUÈCIA

MAPA 3.41

24 LÄNER (comtats) i 286 KOMMUN (municipis)



Els efectes derivats de la reforma del mapa municipal suec foren, bàsicament, els següents:

- Reducció dels electes: de 188 mil el 1964 a 83 mil el 1980.
- Increment de la presència dels partits polítics en les eleccions locals.
- Augment dels enfrontaments dels partits polítics en els ajuntaments.
- Adquisició d'un pes decisiu de la ideologia dels partits en la vida municipal.
- Especialització progressiva i professionalització dels funcionaris locals.
- Expansió dels serveis municipals.
- Augment de l'activitat de les administracions locals.

A Suècia s'han hagut d'arbitrar mesures legislatives eficaces que contrarrestin els efectes negatius que la reforma havia produït sobre la democràcia municipal. La Llei de Reforma de Règim Local de 1977 resumeix el procés de reforma local iniciat a Suècia en els anys cinquanta, encara obert avui en dia. En resum, es pot dir que un aspecte característic de l'estructura administrativa a Suècia és la gran responsabilitat del govern local i la seva importància en el desenvolupament local. És per aquesta raó que hi ha una necessitat forta d'ajustar el sistema de l'administració local amb aquest desenvolupament local. Amb aquesta finalitat, s'expliquen els canvis ocorreguts entre 1950 i 1970.

Hi ha hagut una gran tendència a la descentralització de l'Estat vers el comtat i el municipi. L'expansió de les activitats del govern local s'ha accelerat des de la fi de la Segona Guerra Mundial, a causa de cinc grans raons:

- a) El ràpid creixement de les ciutats grans i mitjanes ha fet augmentar les inversions en pavimentació, subministrament d'aigua, recollida de deixalles, xarxes d'energia.

b) L'increment de la participació de la dona en el mercat de treball ha menat a augmentar les mesures municipals per tal de tenir cura dels nens i nenes petits (guarderies).

c) L'augment del nivell de vida ha fet que les necessitats de nous serveis relacionats amb el temps lliure hagin d'estar oferts parcialment pels municipis.

d) El desenvolupament de la motorització de la societat ha obligat l'administració local a invertir més en fenòmens relacionats amb aquest fet (pavimentació, semàfors, policia de tràfic).

e) Els canvis en l'estructura familiar han fet que moltes de les activitats que abans es realitzaven pels membres de la família, ara les efectuïn les administracions (cura dels vells i dels malalts, sobretot).

3.7.4 LA REFORMA MUNICIPAL DANESA

Fins el 1787, la monarquia absolutista danesa va deixar poc marge a qualsevol mena d'administració local representativa. Aquell any, es promulgà una instrucció sobre els pressupostos locals, com a conseqüència de la qual els municipis es van veure obligats a realitzar un seguit de funcions que contribuïren a enfortir i fer més representativa l'administració local. El 1803, les àrees rurals foren dividides en "districtes per a pobres" i, el 1814, en "districtes escolars". El límits d'aquests districtes eren els de les velles parròquies medievals i, fins la reforma local de 1970, varen constituir la base geogràfica dels municipis danesos.

L'establiment dels "districtes per a pobres" fou una conseqüència directa de la dissolució de l'organització local tradicional a partir del moviment de tancament de camps