

=====

EL BAIX LLOBREGAT: COMARCA O SUBURBI?

=====

Jaume Codina

Oriol Pàmies

Robert Ramos

2on curs B. Ciències de la Informació

1978

EL BAIX LLOBREGAT: COMARCA O SUBURBI

0. Introducció i justificació

1. La Formació del Baix Llobregat

1.1. Dos casos típics: Sant Ildefons i Sant Cosme

2. La Realitat del Baix Llobregat

2.1. La població

2.2. L'economia

2.3. Les comunicacions

2.4. La política i el sindicalisme

2.5. Una conclusió: dualitat nord-sud

3. Les tendències del desenvolupament i la nova planificació

3.1. La nova localització industrial

3.2. Els nuclis urbans del futur

3.3. "Les parts visibles de l'iceberg"

4. El futur de la comarca: suburbanització o equilibri

4.1. Macrocefàlia barcelonina contra equilibri comarcal

5. Anexe

O. JUSTIFICACIO I INTRODUCCIO

La primera cosa que s'acostuma a fer en iniciar la redacció final d'un treball és posar-hi de bon començament una justificació, és a dir, un conjunt de raons que hagin motivat l'elecció del tema. La nostra justificació és ben simple. Nosaltres vivim al Baix Llobregat. Nosaltres estem assistint a la degradació, lenta però ininterrompuda, de la qualitat de la vida a la nostra comarca. Veiem com dia a dia el Baix deixa de tenir entitat pròpia per esdevenir un suburbi de la gran Barcelona. Constatem que, de quaranta anys ençà, cap ni una de les grans decisions polítiques, urbanístiques i de tota mena que han afectat i encara afecten el Baix no ha estat presa per la gent del Baix, la qual, d'altra banda, tampoc no ha estat mai consultada.

D'altra banda, veiem que arreu de Catalunya i també al Baix hi ha un gran desconeixement del que està succeint a casa nostra. Veiem que els mitjans informatius tracten aspectes sectorials de la qüestió, però mai no en donen una visió global. Ens adonem que temes tals com el desviament o l'edificació de nous polígons de vivendes a Sant Joan Despí són estudiats en ells mateixos i no, en vanvi, dins d'un plantejament comarcal ampli.

Per totes aquestes raons és que nosaltres haem decidit de fer aquest treball.

Advertim ja d'entrada que no es tracta d'un treball exhaustiu ni tampoc del tot original. No és exhaustiu perquè, evidentment, se'ns ha escapat la interpretació de moltes dades i circumstàncies que hem

obtingut i d'altres que no em pogut esbrinar. No ho és, tampoc, perquè no hem analitzat a fons tota la qüestió, no hem volgut fer una monografia sobre el Baix Llobregat, sinó que ens hem limitat a plantejar-la des d'un angle fins ara inèdit. D'alguna manera hem sacrificat l'exploració en profunditat davant el desig d'abarcari el problema en un àmbit geogràfic molt extens (exactament 474'77 Km²).

També hem dit que el treball no és del tot original. Amb això volem dir que hem fet servir dades obtingudes per altra gent a través d'enquestes. Així, hem comptat amb la valuosa col.laboració del Col.llectiu d'Arquitectes del Baix Llobregat i hem utilitzat estadístiques contingudes en l'informe del "Consejo Económico-Social del Bajo Llobregat de 1975" editat per la "Organización Sindical" desapareguda, i que va presidir el que era el seu cap provincial Rodolfo Martín Villa.

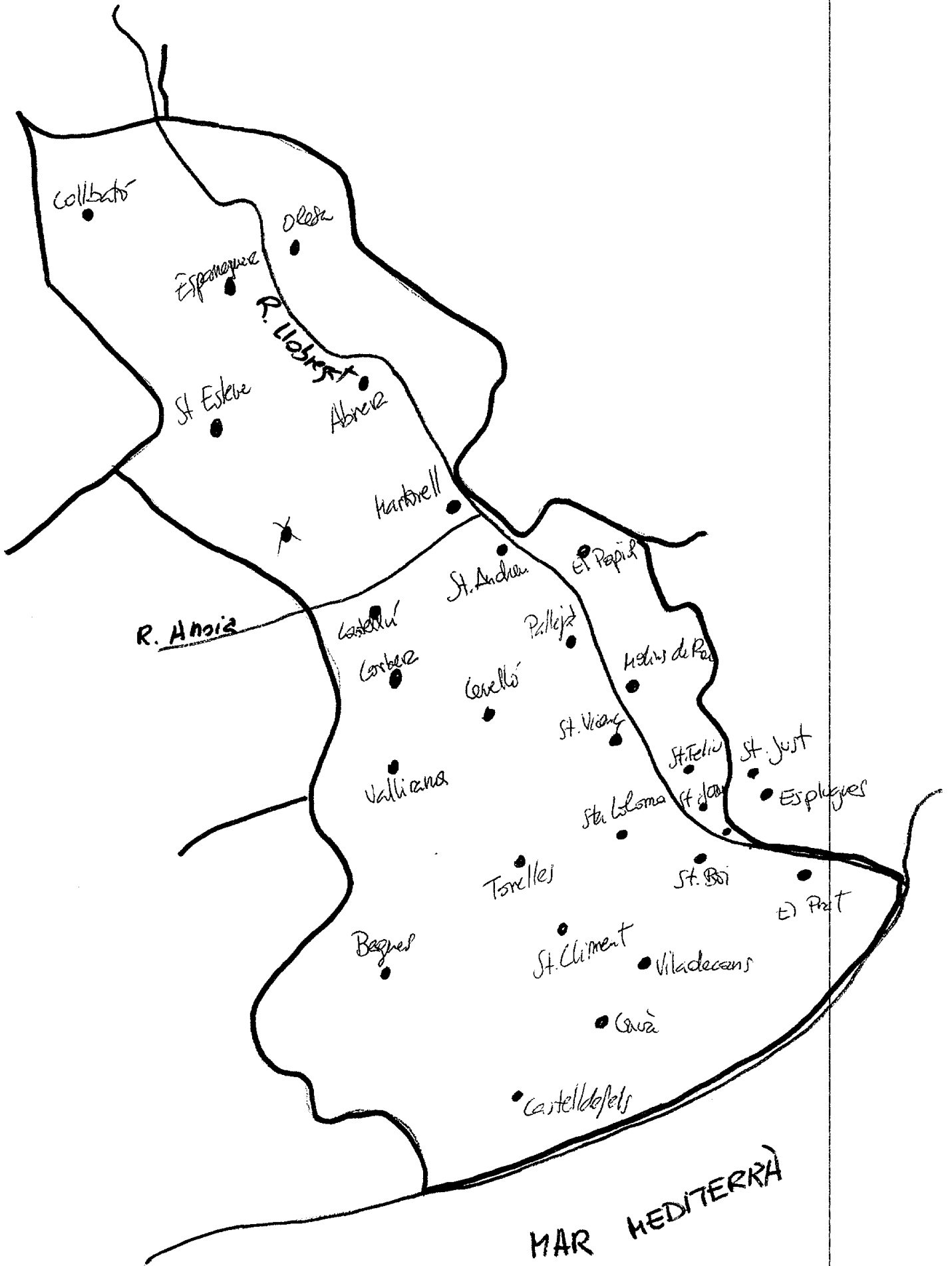
Amb totes les xifres que donem i els conceptes que formulem, volem arribar a fer una afirmació que al mateix temps és un crit d'alerta: el Baix Llobregat corre perill de convertir-se en un simple suburbi de Barcelona. I a més, veurem que el perill és real i imminent ja que demostrarem que aquesta és la intenció, premeditada i alevosa, de l'administració: el Baix ha de perdre tota la seva vida pròpia, les possibilitats que encara li resten d'un desenvolupament autònom, i ha de posar-se al servei d'una gran Barcelona concebuda dins dels esquemes i el model de creixement capitalistes.

Per fer tot això ca que, de bell antuvi, diguem allò que considerem el Baix de s del punt de vista geogràfic. Pensem que la nostra comarca

inclou els següents municipis: Abrera, Begues, Castelldefels, Castellví de Rosanes, Cervelló, Collbató, Corbera de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Esparreguera, Gavà, Martorell, Molins de Rei, Olesa de Montserrat, el Papiol, el Prat de Llobregat, Sant Andreu de la Barca, Sant Boi de Llobregat, Sant Climent de Llobregat, Sant Esteve Sesrovires, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló, Torrelles de Llobregat, Vallirana i Viladecans. Com heu pogut veure, nosaltres incloem Esplugues i Sant Just, municipis que a la divisió feta el 1932 per la Generalitat es troben adscrits a aquesta comarca artificial que és el Barcelonès. En canvi, rebutgem l'Hospitalet per diverses raons, la principal de les quals és que aquest municipi ja ha sucumbit totalment davant Barcelona pel que fa a organització urbana i resultaria un factor de distorsió en l'anàlisi que ens disposem a emprendre. Podriem dir que el procés seguit per l'Hospitalet és el mateix que s'intenta fer seguir ara a tota la comarca i que la degradació absoluta assolida per la vila veïna és una mostra de fins on pot arribar el Baix.

També confessem que hem refusat expressament la posició suposadament objectiva que hom pot prendre davant uns fets i unes xifres assèptics. A nosaltres no ens costa gens de reconèixer que des del començament fins al final hem pres partit per un mecanisme lògic de solidarista i identificació amb la majoria dels nostres veïns. Això, pensem, no és cap menyspreu per un rigor científic que hem seguit al màxim.

EL BAIX LLOBREGAT
(segons la Generalitat)



1. LA FORMACIO DEL BAIX LLOBREGAT

Des de segles i fins al present s. XX, el Baix Llobregat ha estat una comarca agrícola d'una forta riquesa, en bona part encaminada al mercat de la capital catalana. Arran de la ^{revolució}demogràfica i econòmica del XVIII, els viatgers estrangers provinents de l'interior de la Península detectaven la proximitat de Barcelona en arribar a Martorell, la indiscutible capital de la part alta del Baix. Els conreus hi apareixien més cuidats i abundants i, sobretot, s'observava la presència del policultiu d'horta a les ribes del riu.

Aquest panorama s'hi manté fins al nostre segle. La creació de colònies industrials al peu del riu és obra del XIX, però curiosament a les conques alta i mitja, entre Berga i Olesa de Montserrat. El Baix Llobregat continua essencialment agrícola i els seus productes gaudeixen d'una fama merescuda: la fruita de la vall del riu (préssecs, peres, pomes, nesples) i l'horticultura al delta final (carxofes, melons, tomàquets, pebrots, mongetes enciam, etc.). Unicament la Colònia Güell, entre Sant Boi i Santa Coloma de Cervelló, hi representa la dedicació industrial.

Des de finals del XIX, però, les fàbriques van envaïnt les localitats més properes a Barcelona: l'Hospitalet, Cornellà i una mica més tard Gavà ("Roca"), el Prat ("La Papelera Española" i "La Seda de Barcelona") i Molins de Rei ("Samaranch").

Malgrat la invasió de tipus industrial, l'època d'or de l'agricul-

tura al Baix correspon als anys posteriors a la primera Guerra Mundial, quan les portes d'Europa s'obren als nostres productes i l'exportació de la nostra comarca s'hi fa competitiva plenament. Les guerres civil espanyola i Segona Mundial trenquen el parèntesi, que té una segona part a les dècades dels 50 i 60, i agonitza rapidament a partir de 1970.

Les dècades acabades d'esmentar reinicien i confirmen la plena industrialització de la comarca, que avui constitueix sense dubte la primera concentració fabril de l'Estat espanyol amb més de 5.000 empreses de tot tipus car no hi existeix com a preponderant cap branca de la indústria.

El Pla Comarcal de 1953, pensat i redactat des de Barcelona i Madrid, però no des de la comarca (és més: totalment a l'esquena de la pròpia comarca), constitueix el primer intent de dirigir el creixement industrial del Baix. L'època de Porcioles significa la sortida de les fàbriques de Barcelona i la creació del cinturó industrial de la gran urbs. La personalitat de la comarca se'n ressent ; la degradació arriba de pressa a suburbialització.

Més endavant encara, les tàctiques obsoletes i gens intel·ligents d'aquells homes deixa pas a unes formes d'actuar més subtils però no pas menys perjudicials. S'inicia una època de planificació conduïda amb mà mestra per la "Corporación Metropolitana de Barcelona" que és proposa l'anihilament absolut de la personalitat de la comarca. "Aquí les fàbriques, allí les vivendes, pel mig les autopistes".

Sociològicament - i com a conseqüència políticament- aquest canvi ha estat nefast: avui generacions senceres de nois i noies nascuts a la comarca s'hi senten forasters i tan immigrants com llurs pares.

Arribada l'hora de la comarca, la lluita primària hi és per a sobreviure i reconquerir la pròpia identitat. Aquesta, la vertent humana cent per cent del drama d'una comarca que no vol ser suburbi, és un bon terreny per a prosseguir l'estudi que nosaltres hem iniciat i que hem hagut de limitar per força a un esborrany. Esperem que algú podrà reprendre la feina, qui sap si nosaltres mateixos.

1.1. Dos casos típics: Sant Ildefons i Sant Cosme

Com hem vist, els darrers canvis que han afectat la comarca han portat la industrialització i la concentració humana, sobretot de masses immigrades, en els nous barris obrers. Apartant-nos de la generalització, hem volgut analitzar més a fons aquest fenomen concretat en dos autèntics models de polígons de vivendes "socials" que esdevindrien "ghettos" dintre dels propis municipis que els acollien: Cornellà i el Prat.

Una altra utilitat de les dades que presentem és la de fer visible, amb una mica d'imaginació, l'aspecte que pot oferir la zona sud de la comarca d'ací a una anys, un cop posats en pràctica els diversos projectes urbanístics inclosos en el Pla Metropolità.

El barri de Sant Cosme, al Prat de Llobregat, és una U.V.A. (Unidad Vecinal de Absorción) de la "Obra Sindical del Hogar" construïda amb la missió d'absorbir, juntament amb el polígon "Cinco Rosas" de Sant Boi, la major part dels baraquistes de Montjuïc.

El 1967 van acabar-se els treballs de construcció i aquell mateix any van ser ocupats la major part dels pisos. Els habitatges d'aquesta primera fase són blocs de dos pisos d'alçada, amb quatre vivendes per replà de 40 a 50 m² i una qualitat detestable, dotats d'uns soterranis força humits. Ben aviat començaren els problemes en forma de trencadissa de conduccions, invasió de rates, empastifament de porqueries i altres.

En 1973 va iniciar-se la construcció de 800 noves vivendes. Aquestes són a base de blocs de tres pisos d'alçada, però les seves característiques són iguals a les dels anteriors. Aquests nous habitatges foren motiu de moltes polèmiques fins que en 1976 començaren a ser ocupats. Tres blocs dels nous es troben destinats a "Casa Cuartel" de la Guàrdia Civil. No cal dir que el cent per cent dels habitants de la barriada pertanyen a la classe treballadora.

Ben aviat els veïns van iniciar accions reivindicatives. Després de molts anys de lluita, el setembre passat fou aprovat un Pla de Remodelació de Sant Cosme. Un cop elaborat el Pla, amb la intervenció dels veïns i els arquitectes de l'Associació de Veïns, ara resulta que ni el Ministeri de la Vivenda (que ja no existeix) ni la "Obra Sindical del Hogar" no tenen ni un ral per gastar en la reestructuració del barri. Conseqüència: la gent de Sant Cosme ja n'està fins dalt del cap.

Quant a Sant Ildefons de Cornellà es tracta del paradigma de polígon de vivendes "socials" construït amb el mínim de temps i d'espai, i regatejant al màxim les dotacions i els serveis. L'anomenada "Ciudad Satélite de San Ildefonso" es la versió corrompuda i degradada d'un Pla Parcial que havia de proporcionar vivenda a la gran onada d'immigrants que ja no trobava lloc on malviure a Barcelona-ciutat.

L'edificació dels blocs, feta en diverses fases, va ser encomanada a "Construcciones Españolas S.A.", l'empresa del polític frustrat Josep Maria Figueras. En un temps rècord, els primers blocs eren ocupats en 1960. Es tracta d'unes cases amb forma de caps de llumins, entre cinc i deu pisos d'alçada i amb quatre vivendes per replà que ténen entre 40 i 50 m². Més tard s'aixecarien les torres de quinze i disset pisos on l'avaria de l'ascensor esdevé una veritable tragèdia. De fet, encara avui s'edifiquen nous blocs a les zones més marginals del barri, per cert amb uns preus que corresponen a una zona residencial de primera categoria.

El barri va ser lliurat sense cap mena de servei malgrat que tots eren previstos en el projecte original. Fins i tot la caseta de venda que la immobiliària va cedir graciosament per ús públic com a casa de cultura és avui la caserna de la Policia Armada.

Davant l'alarmant situació i les protestes del veïnat, l'Ajuntament de Cornellà hagué d'assumir en els anys setanta la construcció de diversos grups escolars que han eixugat pràcticament el dèficit crònic en matèria escolar. (Tot i així, en començar aquest curs faltaven a tot Cornellà mil places entre BEGB i preescolar, i l'any que vé uns 1.200 nois i noies no podran fer BUP ni FP per manca d'espai).

En la mateixa època ha esta edificat el Mercat Municipal però no encara el centre cívic amb què somien les poques i modestes entitats del barri a fi de promoure l'activitat cultural i la vida associativa. De fet, tres cinemes de gran capacitat formen les dotacions destinades a l'esbarjo juntament amb un pavelló esportiu que ha de fer servir tota la ciutat. Fins fa poc les misses catòliques tenien lloc al cinema Avenida però ara hi ha un temple pre-fabricat, les campames del qual sonen a través de poderosos altaveus cada quart d'hora.

No hi ha cap dispensari de la Seguretat Social que pugui atendre els 60.000 habitants del barri (segons el cens de 1970 eren 36,535 però de fet 45.000). I ara comparem xifres: densitat de Sant Ildefons, 94. 545 h/Km², o sigui, uns 10 m² per habitant; Londres, 290 m²/h; Madrid, 260; Manhattan, 34.

Per postres, l'arribada del "Metro" ha fet que Sant Ildefons sigui encara molt més "satèl.lit" de Barcelona.

Ara anirem per parts. Les dades que hem escollit intenten demostrar que aquests dos barris marginats són prototipus de ciutat dormitori. Encara que el seu origen és divers, la composició social és la mateixa en els dos casos: classe obrera industrial.

Hem passat per alt algunes dades referents a manca de serveis i a la qualitat de la vida en favor d'aquelles que donen una idea clara del que pot ser una gran àrea del Baix Llobregat en un futur proper: un formiguer d'homes cansats.

a) L'arribada al barri

Sant Ildefons	1960-64... 28'3%	1965-70.... 71'9%
Sant Cosme	1967... 53 %	
	1968... 7	
	1969-75 -	
	1976... 22	
	1977... 18	

Tots dos barris van ser ocupats a mesura que s'acabaven les fases de construcció. Les seves vivendes feien molta falta.

b) La immigració

	% nascuts a Catalunya
Sant Ildefons	
	6'7 dels caps de família
	43'6 dels fills
Sant Cosme	
	13'2 dels caps de família
	58 dels fills

La divisió generacional és prou evident. També ho és el baix nivell cultural que demostra el 45 i 42 %, a Sant Ildefons i Sant Cosme, de famílies que no tenen cap membre amb estudis primaris acabats.

c) La superfície de l'habitatge

En ambdós casos coincideix: de 40 a 50 m². Això vol dir, entre 9'2 i 11'1 m² per habitant.

d) Professi6 del cap de familia

	%
Sant Ildefons	
	40'8... obrers no especialitzats
	37'9... " especialitzats
	4'2... aut6noms
	1'7... funcionaris i Forces Armades (*)
	1'2... t6cnics intermedis
	1 ... serveis i neteja
	11'1... no consta

	%
Sant Cosme	
	36'5... obrers no especialitzats
	33'1... obrers especialitzats
	4'2... aut6noms
	2'2... funcionaris i Forces Armades (*)
	1'2... t6cnics intermedis
	14'1... no consta

(*) Als dos barris hi ha caserna de la Policia Armada i la Gu6rdia Civil.

En un i altre cas, la gran majoria de caps de familia - i pr tant les seves families- pertanyen al que anomenem classe obrera industrial.

e) La localitzaci6 del lloc de treball

	%
Sant Ildefons	
	38'8... Barcelona ciutat
	19 ... Hospitalet, Esplugues i Sant Just

8'4... Sant Joan, Sant Boi, el Prat, Cornellà

7'1... Sant Ildefons

1'6... Castelldefels, Gavà, Viladecans, Sant Climent, Sant Feliu, Sant Vicenç, Molins

1'9... altres

Sant Cosme %

36'5... el Prat

12'2... Barcelona (sense comptar la Zona Franca)

18'4.. Zona Franca (X)

6'8... Hospitalet, Esplugues, Sant Just

6'3... Sant Joan, Sant Boi i Cornellà

3'1... Castelldefels, Gavà, Viladecans, Sant Climent, Sant Feliu, Sant Vicenç, Molins de Rei.

(X) Sobretot a la Seat

La diferència notable que s'observa més deguda a que el Prat disposa d'indústria relativament més important (La Seda, Terlenka, la Papelera) mentre que Sant Ildefons funciona per proporcionar mà d'obra a Barcelona fonamentalment.

f) Jornada de treball (inclosos els desplaçaments)

hores	Sant Ildefons %	Sant Cosme %
8 a 9		3'1
9 a 10	3'8	19'2
10 a 11	3'5	24'3
11 a 12	9'8	21'3

12 a 13	22'8	13'6
13 a 14	26'6	6'3
14 a 15	20'3	6'1
15 a 16	9'8	3'2
16 a 17	2'1	2'1
17 a 18	1	0'7

Un 82'6 % dels caps de família de Sant Ildefons passen mig dia o més fora de casa, i el mateix passa amb un 32 % dels de Sant Cosme. La diferència és motivada per la distància desigual al lloc de treball.

Malgrat que els casos són ben diferents, el cas és que ben pocs caps de família poden complir el triangle conegut: 8 hores de treball, 8 de lleure i educació i 8 de descans.

g) Temps esmerçat en els desplaçaments a la feina

minuts	Sant Ildefons %	Sant Cosme %
-15	6'1	5'2
15-25	2'8	12'2
25-35	20'1	23'1
35-45	24'0	22'2
45-60	32'2	21'1
60-90	4'9	10'7
90-120	1'3	1'2
+120	0'9	0'2
no consta	2'7	4'1

h) El mitjà de transport

	Sant Ildefons %	Sant Cosme %
autobús	14'3	31'6
automòbil privat	13'5	6'4 17'1 (moto)
tren	5'9	7'1
a peu	17'6	23'2
"metro"	41'1	-
no consta	7'6	14'6

i) On passen les vacances

	Sant Ildefons %	Sant Cosme %
a casa	50'0	37'1
al poble	27'0	24'6

j) Centre cívics

	Sant Ildefons	Sant Cosme
Associacions de veïns	1	1
Clubs esportius	-	1
Centres culturals	1 (X)	-

(X) Casino Cultural. Un petit local de 40 m2 que avui gairebe no s'obre. Havia estat un actiu club juvenil.

2. LA REALITAT DEL BAIX LLOBREGAT

Ens proposem veure ara de què i en quines condicions viu la gent del Baix Llobregat. Hem passat per alt negligentment alguns aspectes per tal de no fer massa feixuc aquest capítol.

2.1. La Població

El Baix Llobregat estricte (això és, sense comptar l'Hospitalet) tenia en 1975 462.674 habitants repartits de manera molts desigual. Segons aquest mateix cens, Cornellà anava al davant amb 77.314 (que de fet eren més de 90.000), seguit de Sant Boi amb 50.051 i el Prat amb 36.363 habitants de dret.

Cal tenir en compte que Cornellà tenia l'any 1900 uns 2.200 habitants, el 1954 arribava als 13.500 i avui, de fet, s'acosta als 100.000. Aquest increment tan brutal és extensiu als municipis de la vall abixa. Aquests són els increments per a tota la comarca:

1910-1930	1960-65	1965-70	1950-75
%	%	%	%
4'11	10'33	9'82	380

El creixement humà del Baix ha coincidit amb les onades més fortes de la immigració, saturada ja Barcelona pel que fa a "vivendes socials". Avui, l'invent de les "cases barates" ha donat pas a un tipus de vida d'un standing més alt d'acord amb la progressió general del nivell de vida, però no per això la distribució de la població és ara més racional. D'una banda, el mal ja està fet, i de l'altra, l'objectiu de

construir el màxim de pisos en el mínim espai i amb els guanyts més alts és encara plenament vigent.

Al costat dels polígons construïts els anys seixanta amb tota la urgència, s'aixequen ara edificis singulars i blocs de pisos pretensament de luxe destinats a encabir els nous ciutadans de la comarca més jove de Catalunya.

2.2. L'economia

Hom parla sovint del Baix Llobregat en referir-se a les zones industrials de Catalunya i també d'Espanya. En efecte, avui la indústria és la font de riquesa principal de la comarca, i el sou que hi reben el mitjà de vida de la major part dels seus habitants.

Per arribar a aquesta situació l'agricultura ha hagut d'anar molt clarament de baixa. A la zona sud, de 1954 a 1972 la superfície cultivada va passar de 11.964 a 8.522 Ha, i al nord la relació va ser de 17.256 a 12.067. Més tard aquesta tendència s'ha fet encara més aguda: tant les hortes productives del Delta com els cultius del nord han perdut progressivament importància.

L'activitat industrial, per contra, donava feina a 120.515 persones en 1971, i 11.625 ~~xxx~~ més treballaven a la construcció (aquí inclouem l'Hospitalet). La distribució per rams de producció era aquesta (també comptant l'Hospitalet):

metall... 50.212

química... 14.366

tèxtil, pell, confecció... 14.033

material de construcció... 10.217

paper i arts gràfiques... 5.983

fusta i mobles... 6.210

alimentació i begudes... 5.198

Els municipis de la zona sud, integrats a la Corporació Municipal Metropolitana de Barcelona, concentrava 97.079 llocs de treball i la resta comptava només amb 11.890. Concretament, l'Hospitalet, Cornellà, Esplugues i Sant Boi, amb un 7'5 % del territori acaparen el 55 % dels llocs de treball. La relació entre obrers i territori és també reveladora: 407 treballadors/Km² al sud; 24 al nord.

Tot i així la relació entre població i llocs de treball descobreix desequilibris notables: a Cornellà, 16 llocs/ 100 habitants; avui, hom calcula que hi existeixen la meitat de col·locacions que de població activa.

La localització de les fàbriques ha estat fins ara seguint la línia del riu -que facilita l'evacuació dels residus- i les vies de comunicació que hi corren paraleles, i començant per les zones més properes a Barcelona. Això, abans de les noves orientacions del Pla Metropolità de 1976 que reestructurava la zona sud de la comarca, i de la nova "febre industrialitzadora" al nord, que analitzarem més endavant.

Encara que el "Consejo Económico-Social" preveia que si se saturés el sòl industrial qualificat fins el 1971, el Baix podria alimentar 1.726.921 habitants, el cert és que les zones industrials són petites i mal muntades a nivell d'infraestructura, excepte la prevista ACTUR

Martorell-Ancià, de la qual parlem també més avall.

2.3. Les comunicacions

Aquestes són les vies de comunicació més importants per on circulen els 82.562 vehicles de la comarca, comptant els de l'Hospitalet (57.345 turismes). Compareu amb el mapa de previsions a l'anexe.

-Autopista A-2. Facilita l'arribada ràpida a Barcelona des dels tres accessos a la comarca: Sant Just, Molins i Martorell. A partir de Molins de Rei és de peatge.

Al Papiol connecta amb la B-30 o 3er Cinturó de Ronda que comunica amb el Vallès i evita la travessia de Barcelona. Totes dues suporten una intensa circulació de llargs trajectes a més de la comarcal.

-C.246 o Autovia de Castelldefels. És l'artèria principal de les poblacions del Delta: el Prat, Viladecans, Gavà i Castelldefels. A l'estiu, a més d'aguantar el trànsit d'aquestes poblacions cap a Barcelona i viceversa, les anades massives a les platges contaminades del Delta saturen l'Autovia i la fan assolir autèntics rècords en vehicles/hora.

-N.II. És el suport de l'eix Esplugues-Sant Feliu-Molins, a més de via de comunicació a llarga distància (Madrid, o Tarragona per la N.340).

Hi ha encara dues carreteres menors "martiritzades" pel tràfec comarcal: la C.245 (Esplugues, Cornellà, Sant Boi, Viladecans, Gavà i Castelldefels) i la BV.2002 que arrenca de Sant Boi i segueix per la riba dreta del riu passant per Sant Vicenç dels Horts fins la cruïlla dels

Quatre Camins on s'aboca a la N.II.

L'encreuament de Quatre Camins ha estat durant molt temps el "punt negre" per excelència de la xarxa viària catalana fins que s'ha convertit en un "scalextric" a tamany ~~XXXX~~ gegant. De totes maneres, podem dir que les carreteres del Baix Llobregat no estan preparades per a suportar alhora el tràfec de pas i el propi de la comarca de la qual cosa en resulta una tendència a la congestió de les vies principals, sobretot a les hores punta.

Per aquesta castigada xarxa circulen una trentena de línies d'autobusos públics, la majoria de les quals tenen origen a Barcelona, amb freqüències que varien dels deu minuts a hora i mitja. Com a innovació simptomàtica cal anotar l'engegada recent de la línia Gavà-"metro" de Sant Ildefons.

Quant ferrocarrils, Renfe disposa de dues línies: la del Garraf i la del Llobregat-Anoia que només té via doble fins al Papiol. Els trens circulen amb una freqüència de mitja hora aproximadament.

Per la riba dreta del riu circula el "carrilet" dels Ferrocarrils Catalanes, ara FEVE, que abans arribava fins més amunt de Berga i ara només a Manresa. A Martorell hi ha la bifurcació cap a Igualada. Té via doble i circula cada 20 minuts. La situació de les seves instal·lacions el fan poc segur tant per als viatgers com per als qui creuen els nombrosos passos a nivell.

Però el mitjà que pot revolucionar la vida de la gent de la comarca és el Ferrocarril Metropolità, el "metro". Des de desembre de 1976

arriba ja a Sant Ildefons, i es troben en construcció les dues estacions que el portaran al centre mateix de Cornellà. Més tard, Esplugues i Sant Just Desvern podran gaudir també d'aquest emprenyador però ràpidíssim i econòmic mitjà de transport col·lectiu. Una altra possibilitat de millorament és la que pot oferir el ferrocarril de l'aeroport si parés a Bellvitge o, al menys, al Prat-poble i es prolongués fins a Castelldefels.

Tota aquesta xarxa de transports col·lectius facilita el desplaçament relativament ràpid des de tots els indrets de la comarca en direcció cap a Barcelona. En canvi, la cosa es complica a l'hora de circular d'un poble a l'altre de la comarca. Cornellà és la localitat que té més possibilitats de comunicació directa amb el Baix Llobregat, i tot i així no té cap autobús ni tren que portin al Prat, per exemple, que es troba justament a l'altra banda del riu Llobregat davant per davant de Cornellà. En aquest i altres casos cal fer combinacions de dos o més mitjans de transport.

2.4. La política i el sindicalisme

Creiem que aquest és un aspecte prou important per a entendre la situació de la comarca i les tendències del seu desenvolupament perquè representa una manifestació de l'estat de consciència dels habitants del Baix Llobregat.

Les eleccions del 15 de juny de 1976 van donar percentatges molt alts a l'esquerra, que supera el 50 % i arriba al 70 en alguns pobles. El Centre nacionalista quedà pràcticament esborrat a les ciutats industrials en favor de la UCD. Només en un petit poble Alianza Popular assolí un

percentatge notable, i hi ha sospites de falsedat en les votacions. El PSUC va quedar sempre per sota dels socialistes amb poques excepcions: Sant Joan Despí, Molins de Reix, Sant Vicenç dels Horts. Aquest fracàs relatiu, tenint en compte la superioritat numèrica i de penetració en el teixit social dels comunistes, té la seva explicació en la dificultat insalvable que representen les grans concentracions humanes tipus Sant Ildefons per a les campanyes electorals "de base" i en general per a qualsevol procés de presa de consciència. En aquests monstres el vot de classe va ser orientat per la Televisió i es va decantar per la millor imatge que oferien els socialistes a través dels seus líders.

La improvisada campanya electoral va significar la implantació dels partits a pobles que havien restat marginats de la vida política més o menys clandestina sota el franquisme i una veritable explosió d'interès per les seves activitats que després ha descendit considerablement. La vall alta, on les sigles polítiques van començar a ser conegudes just abans del 15-j, es troba encara en una situació de considerable endarreriment i manca de maduresa per la que fa a activitat política al marge de la que practiquen els cacics.

En el camp sindical, els anys de clandestinitat han premiat amb un lloc hegemònic a Comissions Obreres, que té uns 65.000 afiliats, molt per davant de la UGT, el segon sindicat, i les altres centrals minoritàries. A la direcció de CC.OO. a la comarca ~~xx~~ són majoria els homes del PSUC, encara que també hi tenen influència altres grups d'extrema esquerra.

L'activitat sindical al Baix Llobregat ha estat sempre "original" en el sentit d'experiència única a l'Estat espanyol, des del temps en què el sindicat vertical servia de tapadora a un autèntic sindicat de classe amb funcionament unitari i democràtic passant per les tres vagues generals que ha conegut aquesta combativa comarca. Ara el que es planteja és la reconstrucció de la unitat sindical, trencada per la irrupció de les centrals, a partir dels delegats escollits en les passades eleccions.

La zona nord, que no ha estat escollida fins fa poc per a instal·lar-hi indústria important, conserva un endarreriment notable quant a activitat sindical, la qual cosa ha estat reafirmada pel sorgiment de sindicats grocs que, per exemple, triomfaren a l'empresa Catex d'Olesa.

2.5. Una conclusió. La dualitat nord-sud

El Baix Llobregat ha complert en els darrers 25 anys un paper de receptor del desenvolupament sobrant de Barcelona. Fàbriques i habitatges hi han estat instal·lats per tal de descongestionar la metròpoli saturada, i la zona escollida preferentment ha estat la vall baixa, més propera a la capital i millor comunicada.

D'aquesta manera, aproximadament la meitat de la comarca ha crescut subordinada a Barcelona, ha canviat totalment les seves formes de vida per passar a integrar-se a la gran connurbació barcelonina. L'altra meitat, la més propera a Montserrat, ha quedat com a "zona de reserva" en cas que l'expansió metropolitana la fes necessària. És per això que l'Entitat Municipal Metropolitana només engloba els municipi-

pis de la vall baixa, fins el Papiol i Pallejà, i deixa la zona nord a mercè de diversos plans elaborats per la Diputació Provincial de Barcelona.

Aquesta anti-planificació ha arribat a fer dubtar els estudiosos sobre la identitat comarcal del Baix Llobregat ja que els problemes i les característiques dels seus nuclis poblats són notablement diversos, com hem vist. Constatem, però, que aquesta divisió és artificial i va dirigida contra els interessos dels seus habitants. Les transformacions que ha sofert el Baix en els darrers anys han estat determinats des de fora i no han tingut en compte les possibilitats d'un desenvolupament propi i equilibrat. D'altra banda, el grau de destrucció de les ciutats i pobles de la comarca no és més que una avançada de les degradacions que es preparen per a aquesta cobejada terra.

3. LES TENDENCIES DEL DESENVOLUPAMENT I LA NOVA PLANIFICACIÓ

Esgotades i inservibles les normes legals que emparaven la urbanització caòtica del Baix Llobregat (Pla Comarcal de 1953 i diversos Plans Parcial), l'EMM fa el 1976 un nou Pla Metropolità que constitueix una veritable amenaça per a les últimes esperances d'un creixement proporcionat i en equilibri de la comarca. Es tracta, doncs, de prosseguir l'obra empresa sota el franquisme i portar ~~xxx~~ fins a les últimes conseqüències el somni de l'ex-alcalde Porcioles: la Gran Barcelona.

3.1. La nova localització industrial

Diverses raons han fet variar recentment les puntes de la localització industrial al Baix Llobregat. La crisi castiga molt els petits tallers de la part "vella" i les empreses menys rentables volen tanvar: quatre-cents expedients de crisi en curs en són la prova més evident. La relació llocs de treball-habitants és cada cop més favorable a aquesta segona magnitud.

Per contra, la indústria moderna, la que es reforça amb la crisi, busca terrenys amplis, sense l'elevat impost de radicació que comporta la proximitat a Barcelona i sense les molèsties que proporciona el sindicalisme madur. D'altra banda, l'autopista A-2 i el futur cinturó del litoral són les vies de transport òptimes tant en direcció a Barcelona com a la resta del país. Empreses com Solvay, Seat, Purlom, Sangrà i Corberó són ja l'avançada d'una onada d'industrialització ultra-moderna que fuig de la barreja fàbriques-vivendes per què és potencialment subversiva.

Entre les previsions del Pla Metropolità desàaquen la d'una àmplia franja de zona industrial a la vora de l'autovia de Castelldefels entre Gavà i Viladecans, d'uns 700 metres d'amplada, i una altra al bell mig del polèmic triangle de la desembocadura del Llobregat que no amaga el seu parentiu amb la Zona Franca de Barcelona (Seat ja hi té terrenys). Tot plegat suposa l'últim esforç a fi de colapsar industrialment la zona sud.

Però el salt espectacular es presenta al nord al voltant de la la projectada "Actuación Urgente (ACTUR) Martorell-Anoia" que combina el sòl urbanitzable per a vivenda i l'industrial. En total, 1.500 Ha han estat recalificades com a sòl industrial a tota la vall alta. El "salt endavant" d'aquesta subcomarca té com a impulsors a la patronal acabada d'arribar i que ja ha pres contacte amb els propietaris dels terrenys, que també en sortiran beneficiats.

Ara, quan aquest procés tot just comença, la zona de Martorell presenta ja una relació població activa-llocs de treball inversa a la de la subcomarca de Cornellà i és ben clar que la seva indústria es no-dreix de força de treball que es desplaça diàriament des de poblacions llunyanes

3.2. Els nuclis urbans del futur

El Pla Metropolità té una estratègia prou definida envers la comarca de Cornellà: es tracta de saturar el sòl disponible per a edificacions, encabir-hi la més gran quantitat de gent en habitatges millors

que les conegudes "vivendes socials" però seguint un model de planificació igualment nefast pel que fa a la qualitat de vida d'aquesta subcomarca degradada.

El Pla preveu un augment del sòl urbanitzable al Delta seguint l'augment del litoral, més zona d'estiueig apta per a construir-hi urbanitzacions a Gavà i Viladecans, l'ampliació de l'aeroport del Prat i la definitiva construcció de dos nuclis urbans amb continuïtat des de Castelldefels a Pallejà i des de Cornellà al Papiol, a banda i banda del riu i com a prolongació del nucli de Barcelona (vegeu el mapa a l'anexe).

Fet això, s'hauran esgotat les possibilitats materials de construir res a la comarca, descomptat l'espai destinat al Parc del Litoral i el llit del riu canalitzat i desviat. La duplicació de la infraestructura permetrà que al Baix Llobregat hi malvisquin 1.200.000 persones. S'haurà arribat a la completa suburbialització de la vall baixa de la comarca i a la seva aneixió al monstre barceloní. També s'haurà suprimit l'agricultura o bé perviurà com a residu anacrònic i marginal, gairebé folklòric.

Per a la zona de reserva, la subcomarca de Martorell, ha arribat també l'hora del creixement. L'ACTUR Martorell-Anoia suposa per si sola una nova ciutat de 165.000 habitants. Els plans generals locals preveuen una població total de 588.000 habitants quan avui la població de la zona no passa dels 60.000. Es tracta d'un increment del 1.082 % que ha de destruir per força els actuals nuclis urbans de tipus rural. Modernes autopistes i vies especials formiran la comunicació ràpida amb Barcelona i la part "metropolitana" de la comarca per facilitar el des-

plaçament necessari de la mà d'obra amunt i avall.

3.3. "Les parts més visibles de l'iceberg"

Analitzam amb més profunditat dues actuacions urbanístiques de les més conegudes i polèmiques que tenen lloc al Baix Llobregat i són ja presents als mitjans d'informació i d'opinió. Tinguem en compte, però, que no són més que les puntes superiors d'un iceberg, el de la liquidació definitiva d'una comarca, que hem intentat mostrar sencer anteriorment.

Els Polígons. Amb aquest nom es coneixen cinc projectes diferents -però estretament relacionats- de construcció de nous habitatges a la part més poblada de la comarca, propera a Cornellà.

El Polígon Sant Joan Despi va² ser pensat per acollir els damnificats de les inundacions de 1962 i havia d'encabir unes 18.000 persones. Després de catorze anys de silenci administratiu, en 1976 van començar les obres d'infraestructura i també l'oposició popular. Ara es preveuen només 6.600 persones i té l'aprovació del seu promotor, l'INUR. La seva execució està congelada per promeses de l'alcalde de Sant Just i en Socias Humbert.

Els polígons Torreblanca, Can Cervera i la Mallola són de característiques semblants, situats entre Sant Feliu, Sant Just, Esplugues, l'Hospitalet i Cornellà. Fa la torna l'ampliació prevista del Walden-7, l'extravagant edifici singular obra del conegut arquitecte Ricard Bofill.

Tot plegat no suposen més de 15.000 nous habitants però existeixen dubtes sobre la necessitat de la seva realització: primerament, perquè els espais verds previstos i els equipaments que podrien guarir parcialment el dèficit de la zona, se situen sobre veritables barrancs i no es veu clar com s'han d'organitzar ni quan podrien entrar en funcionament; i segonament, perquè tots els espais lliures que es perdin representen menys possibilitats de reordenar amb criteris més racionals el territori del Baix Llobregat. A més, el precedent de cara a l'urbanització total dels espais que resten desocupats seria perillós. Aquesta és la posició de la Comissió Intermunicipal d'Urbanisme que compta amb el suport dels partits polítics més importants.

El desviament. Aquesta obra, endarrerida de deu anys ençà gràcies a l'oposició popular, no és altra cosa que una manifestació extrema de la macrocefàlia barcelonina. Si bé la seva realització ha estat justificada per l'administració com a única solució per a evitar les riuades al Delta, la veritable raó que explica tanta insistència és la somniada ampliació del port de Barcelona terra endintre i l'especulació amb els terrenys que quedarien lliures a l'esquerra del riu. El Llobregat no ha sortit mai de mare a l'alçada del Delta sinó aigües amunt i ha entrat al Prat pel nord.

D'altra banda existeixen tres poderoses raons que invaliden l'argument inconfessable de l'ampliació portuària. Primera: la necessitat urgent de l'ampliació és dubtosa; les xifres de la Junta del Port sobre trànsit de mercaderies i vaixells eren descendents fins el 1970, anys en què apareix el primer projecte de desviament, i llavors comencen a pujar sospitosament. Segona: encara que el port necessita ser ampliat,

disposa de tota la Zona Franca per a fer-ho (és clar que això no interessa gaire a segons qui). Tercera: tots els estudis econòmics de caire progressista proclamen la conveniència d'una descentralització portuària amb la potenciació dels ports de Tarragona i Sant Feliu de Guixols, en lloc d'ampliar indefinidament el de Barcelona. I encara més: els estudis tècnics demostren també que sempre és preferible fer la prolongació mar endins.

Qui pot treure, doncs, algú benefici del desviament? En primer lloc, el consorci de la Zona Franca, que es quedaria amb 300 Ha que ara pertanyen al terme municipal del Prat de Llobregat. Anexionant-les a la zona industrial podrien instal·lar-s'hi una quinzena de noves fàbriques.

El desviament arruinaria l'embassament d'aigua dolça que hi ha sota les terres del Delta ja que propiciaria l'entrada d'aigua salada del mar. Amb la salinització, que ja es produeix ara com a conseqüència de la construcció d'una diïsa terra endins, l'aigua esdevindria inútil per a l'ús industrial (el 70 % de les fàbriques de la Zona Franca i el Prat necessiten l'aigua en el seu procés de producció). Milers de treballadors podrien quedar sense feina.

La psicosis de terror seria el moment adient per a plantejar una nova obra que al mateix temps és un gran negoci: el trasvassament de l'Ebre, amb la Sociedad General de Aguas de Barcelona al darrera. Ara, el preu de l'aigua al Prat és de 5 pessetes/m³; on domina la SGAB, el preu és de 11 a 13 pts/m³, i si hi hagués trasvassament arribaria a les 18 o 22 pts/m³.

4. EL FUTUR DE LA COMARCA: SUBURBIALITZACIO O EQUILIBRI

El Baix Llobregat es troba en perill de mort. Aquesta és la conclusió més important a què hem pogut arribar.

La Corporació Metropolitana ha dictat la sentència en forma d'una planificació feta amb mentalitat centralista (tant és Barcelona o Madrid). El resultat serà la desaparició del Baix Llobregat, engolit per una part per Barcelona i convertit totalment en suburbi dormitori sense identitat pròpia, i transformat en "reserva industrial" per una altra, anexionat completament pel Vallès Occidental.

La suburbanització és un perill perquè és també subordinació a un nucli original, en aquest cas Barcelona. Aquest tipus de desenvolupament respon als desigs de grandesa a què aspiraven els planificadors, és a dir, els amos del gran capital que opera a Catalunya. El somni és convertir ^{Barcelona} en una metròpoli de tipus americà, un somni profundament reaccionari...

Com ja hem vist, les actuacions urbanístiques en projecte tenen per objectiu presservar els interessos de les immobiliàries - paràsits del Baix Llobregat - o bé de les grans empreses a la caça del benefici més gran, buscant sempre les millors condicions per a establir-se amb els menors gastos.

En oposició a aquesta tendència, la reconstrucció del Baix Llobregat com a comarca a partir del que encara queda viu no té avui defensors de prou entitat ni està prou extesa la consciència del que es prepara. Els organismes dirigents dels partits polítics catalans enca-

ra no s'han definit sobre el desviament del riu Llobregat i són els militants de base els qui condueixen l'oposició. Quant als sindicats, només CC.OO, a través del secretariat de la CONC, ha fet públic el seu refús a instàncies de l'agrupació comarcal.

Així, només uns pocs homes vinculats o no a partits d'esquerra coneixen veritablement i el problema i estan en condicions d'oferir-hi alternatives. Això és una greu contradicció ja que, tal com estan les coses, només l'entrada en escena de la gran majoria de la gent del Baix Llobregat pot contraposar-se a la voluntat dels especuladors.

La dificultat més gran amb què es troben les forces representatives per tal d'exercir un control sobre la planificació i ^{la} gestió a la comarca és l'absència d'organismes administratius d'àmbit comarcal. Els plans urbanístics amb els quals es pretén organitzar la vida dels ciutadans del Baix Llobregat "plouen" des de Madrid o, en el millor dels casos, des de Barcelona amb tot el menyspreu envers la inofensiva Generalitat.

4.1. Macrocefàlia barcelonina contra equilibri comarcal

Per acabar voldriem fer una afirmació. Si el creixement últim de Catalunya es resumeix per la contínua concentració a Barcelona, aquesta s'identificarà amb el desenvolupament del suburbi comarcal. El Baix Llobregat és el primer exemple patent, però en poden seguir d'altres: el Vallès, el Maresme i quí sap quantes ^{comarques} més.

Ara be, és aquest un procés irreversíble? Segons un estudi fet pel Laboratori d'Urbanisme de l'Escola d'Arquitectura de la Universitat

Politécnica de Barcelona, resulta que hi ha un grup de trenta ciutats o aglomeracions urbanes entre 10.000 i 100.000 habitants situades fora de la connurbació de Barcelona. Aquestes trenta ciutats tenen ja avui conjuntament una població superior al milió d'habitants i ofereixen la possibilitat potencial de ser en el seu conjunt la segona capital de Catalunya. Seria una ciutat repartida que superaria els desajustaments interns de Barcelona i els desavantatges imposats per ella a la resta del territori.

Es clar que aquesta transformació del model macrocefàlic actual exigiria una base de gestió urbana i d'ordenació del territori diferents, que s'adrecessin cap al foment de la capacitat d'aquella trentena de ciutats. Això suposaria, d'altra banda, el trencament de l'actual política de concentració d'inversions en infraestructura dins de l'àrea de Barcelona (conduccions d'aigua, ampliació del port, depuradores, hipermercats, etc.). En aquest punt cal remarcar que les inversions en infraestructura han vingut concentrades a l'àrea macrocefàlica perquè només assolixen rendabilitat en situar-se propo d'un centre milionari i congestionat.

Si hom accepta aquesta lògica i aquest model de creixement, el punt de destí beneficiat serà sempre Barcelona. I si les inversions es produeixen a fora serà amb una concentració tan forta (pensem en les centrals nuclears) que en realitat resulten una colonització de la capital.

Es per aquests fets que cal pensar en nous tipus o noves condicions dels elements d'infraestructura que permetin trencar la lògica

de concentració a Barcelona o per a Barcelona i que, a més, facin possible l'acció de foment del creixement de les altres "trenta ciutats" que abans hem esmentat. És per això que, en la nostra opinió, cal potenciar totes i cadascuna de les comarques, el Baix Llobregat al davant, i fer possible aquella frase coneguda: "La gestió de la comarca des de la comarca".

5. ANEXE

Presentem alguna documentació gràfica que il·lustra el treball. Trobareu unes fotografies que corresponen a la situació actual del barri de Sant Ildefons i també una planells de caire "futurista" on pot veure's amb una mica d'inaginació l'aspecte aeri que pot oferir el Baix Llobregat sud un cop sigui urbanitzat totalment i estigui enllestida la xarxa de comunicacions per carretera.



1:2. - El centre neuràlgic del barri, a banda i banda de l'avinguda St. Ildefons. El sentidor de la plaça només funciona quan es feta major... Al cinema hi caben 2.400 persones.





3 i 4 - Iglesia parroquia de S. Idefonso. La p. -
moure mustanyes...





5.- Els caners tenen nom d'arbre i estan ordenats alfabèticament. Així podem trobar junts els caners Abeto, Acàcio, Ara, etc.; i en un altre grup de blocs els Bombà, Boj, Buganvella, ^{Buni} ~~Colomès~~, etc.



6 i 7.- Aquí havia de construir-se el centre de activitats culturals del barri. De moment, i per imperatius de la nova moda en transport, és l'aparcament massiu dels que agafen el "metro" per anar a treballar.

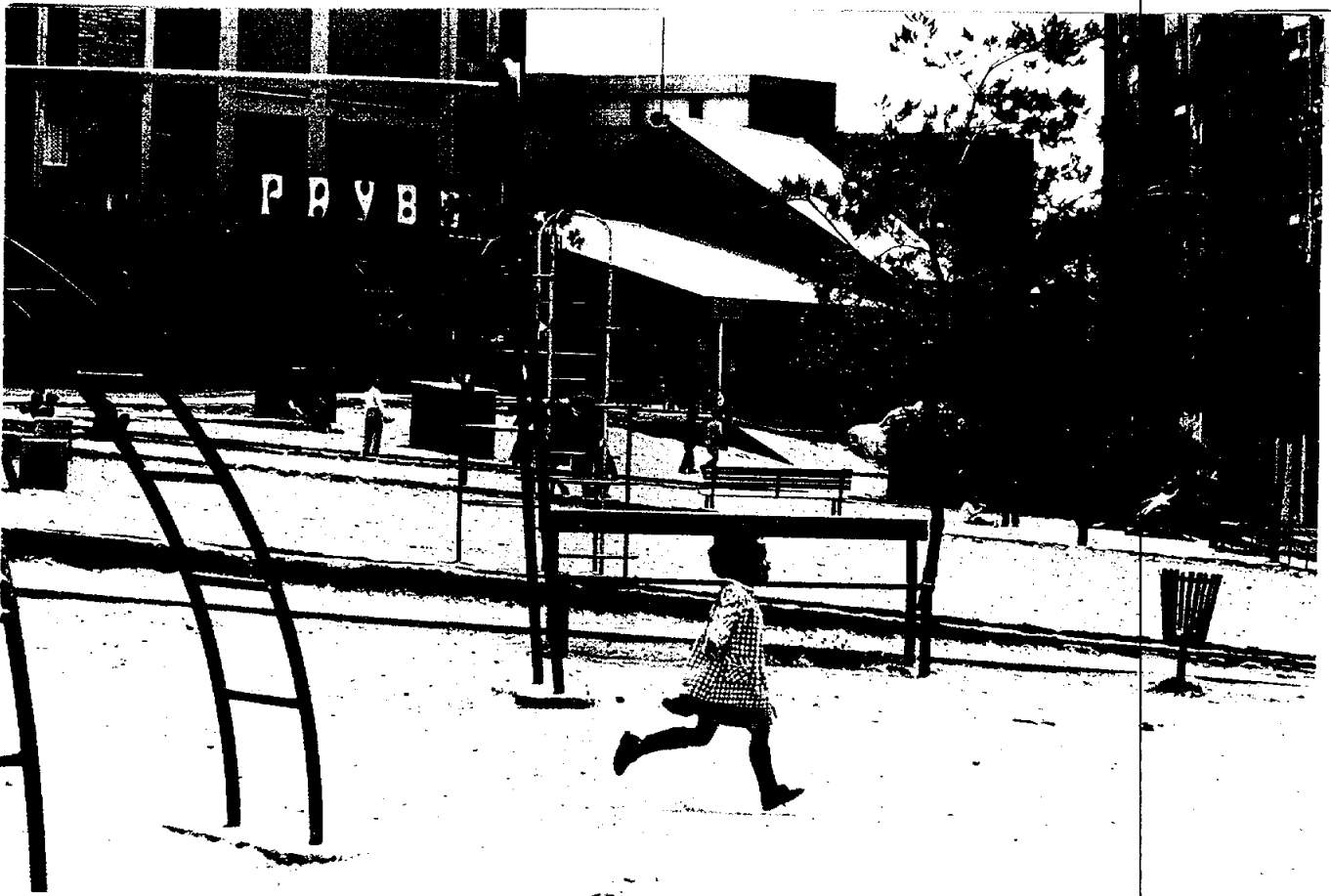




8.- La caserna de la Policia Armada que va ser metrallada el matí de dissabte de ramí.

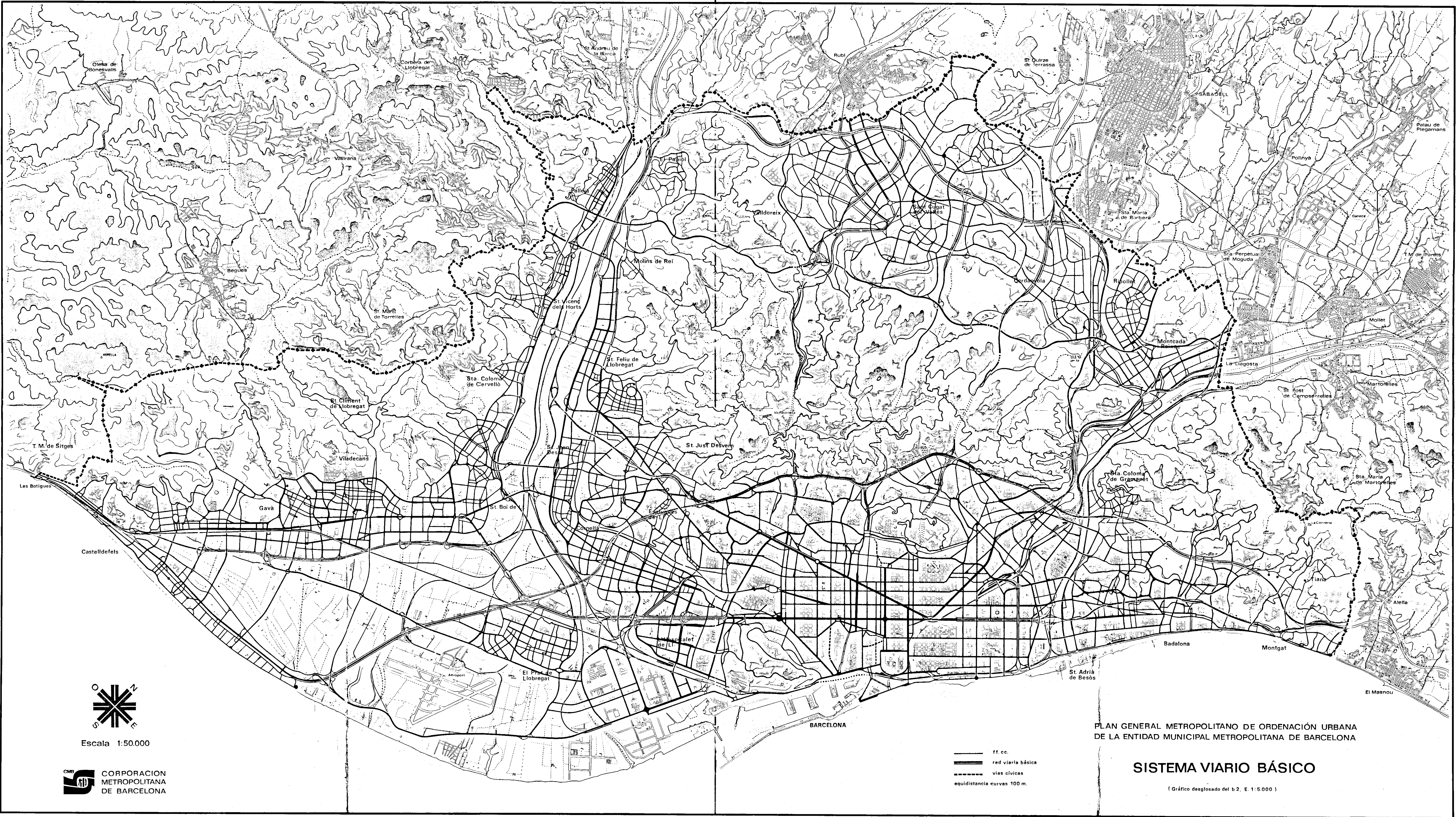


9.- El punt més transitat del busí.



10 x 11 - Aixi es viu a Sant Ildefon.





Escala 1:50.000

CMB CORPORACION METROPOLITANA DE BARCELONA

- ff. cc.
- red viaria básica
- vias cívicas
- equidistancia curvas 100 m.

PLAN GENERAL METROPOLITANO DE ORDENACIÓN URBANA DE LA ENTIDAD MUNICIPAL METROPOLITANA DE BARCELONA

SISTEMA VIARIO BÁSICO

(Gráfico desglosado del b2, E 1:5.000)

