

proposades tenen una orientació única: evitar la congestió tot integrant el trànsit urbà amb el trànsit regional. La darrera paraula pel que fa al trànsit urbà se situaria en el salt vers l'escala regional.

6.4.3 LA XARXA DE TRANSPORTS: LA CONSOLIDACIÓ DE LES DEFICIÈNCIES

La situació dels transports de la Barcelona dels anys 30 és el resultat de les ineficiències que la burgesia havia manifestat en relació amb la política urbana de les tres primeres dècades de segle XX, tant en el sector de l'habitatge com en el dels serveis i les infraestructures públiques. Els transports col·lectius s'havien deixat totalment en mans del sector privat i aquest havia estructurat unes línies de transport amb l'objectiu de treure, de forma immediata, un màxim benefici.

Els transports de Barcelona continuen mantenint la tendència observada en la dècada anterior. L'espai més ben servit és l'eix burgès de la ciutat (Rambles / plaça de Catalunya / passeig de Gràcia), connectat amb les perifèries benestants situades al nord-est. Continua havent-hi només una línia transversal (paral·lela a la costa) que circula per la Gran Via. Alhora, les perifèries no estan unides entre si, ja que la xarxa encara és radial.

La construcció de la xarxa viària havia avançat molt més lentament del que s'havia previst, com es pot comprovar comparant la xarxa existent amb la prevista en el Pla General d'Urbanització de 1917 (Mapa 6.9) (que ja era una proposta diluïda del Pla d'Enllaços de Jausseley de 1903) (Mapa 6.8).

La xarxa urbana de transport col·lectiu s'havia diversificat amb l'aparició del metro i dels autobusos, però l'avenç de les línies de tramvia, que ja en els anys anteriors havien aconseguit la seva màxima expansió, és poc notable.

Només es construeixen quatre petits i poc significatius trams de tramvia. L'aparició de dues línies de metro, que haguessin pogut capgirar el sentit de la xarxa de transport col·lectiu urbà, no es poden considerar com a noves propostes d'estructuració dels transports, ja que continuen fent els mateixos trajectes que els que ja havien definit els tramvies. En canvi, són les línies d'autobusos les encarregades d'acabar d'estructurar internament els transports col·lectius. Els autobusos són els primers a recórrer artèries com el carrer de Provença, la

Diagonal o el circuit de Gràcia / Horta / Sant Andreu / Sant Martí i no es restringeixen al sentit centre–perifèria dels tramvies i del metro.

Pel que fa a la utilització dels transports, en aquest moment els mitjans de transport urbans no tan sols són un element més de la ciutat sinó que ja s'han incorporat en l'estructura productiva i reproductiva. La localització de les diferents activitats en l'espai urbà, l'escala i per tant les dimensions de la ciutat real i la integració funcional han evolucionat a partir de la possibilitat d'ús generalitzat del transport mecànic per quasi tota la població urbana. La utilització de la ciutat (ja de la ciutat plurimunicipal) només és possible si es compta amb la utilització dels mitjans de transport.

Tanmateix, aquest ús encara que necessari no és imprescindible per realitzar totes les activitats urbanes, ja que la crisi dels anys 30 provoca un cert (encara que dèbil) descens del nombre de passatgers, que no havia deixat d'augmentar des d'abans dels anys 20¹³⁰. A més, com que s'han incorporat altres mitjans de transport, el tramvia, encara que continua essent el més important, ha perdut la seva hegemonia. En canvi, hi ha un fort increment de la demanda dels vehicles autònoms perquè serveixin a la part nord de la ciutat que fins aleshores no havia estat coberta per cap línia de transport col·lectiu.

Un dels problemes més grans del trànsit barceloní eren les vies ferroviàries: formaven un cercle de ferro, com una nova muralla que ofegava la ciutat. Les vies i les estacions ocupaven artèries urbanes centrals: el carrer d'Aragó, l'avinguda Meridiana, el passeig del Port, la plaça de les Glòries... i dificultava molt la circulació pels innombrables passos a nivell. A més, la diversitat d'interessos de les companyies ferroviàries no permetia uns enllaços entre els diferents trens. Aquest fet havia motivat, com ja s'ha esmentat anteriorment, el primer projecte de metro de la ciutat, dissenyat per Fernando Reyes Garrido el 1912.

Davant d'aquesta situació l'Ajuntament d'esquerres, seguint una política de racionalitat de recursos locals, projecta un pla d'enllaços ferroviaris per tal d'augmentar l'ús del ferrocarril i de racionalitzar-ne la xarxa (Mapa 6. 14).

El Pla d'Enllaços de 1933 cercava una ordenació i racionalització d'aquest trànsit ferroviari mitjançant els enllaços entre les línies ferroviàries de la MZA i les dels

¹³⁰ El 1923 hi ha els mateixos passatgers que el 1933 (ALEMANY & MESTRES, 1986).

Caminos de Hierro del Norte, i les d'aquestes companyies amb les línies de metro; i, a més, exigia la circulació subterrània en els trams que més dificultaven el funcionament normal de la ciutat, en concret el carrer d'Aragó, la Diagonal, la plaça de les Glòries i l'avinguda Meridiana.

6.4.4 RESUM

Aquest és un període que just dura una dècada, un temps massa breu perquè qualsevol política urbana pugui fixar-se físicament en el territori. Tanmateix aquesta és una època molt interessant pel que fa als plantejaments de política urbana i territorial, que es duen a terme des de les instàncies públiques, i als plantejaments teòrics, que es realitzen entorn d'un model urbà alternatiu.

A Barcelona, els anys 30 s'enceten amb una crisi profunda que es manifesta tant a escala internacional, fruit de les deficiències del sistema capitalista, i a escala local, a causa de les ineficiències de la burgesia del principi del segle. La ciutat, que no ha deixat de créixer al llarg de tot el segle, i que ara ja arriba al milió d'habitants, té deficiències estructurals greus, sobretot en habitatges, en serveis i en infraestructures públiques. La situació mediocre dels mitjans de transport i la dèbil construcció d'infraestructures viàries i ferroviàries en són una prova més que evident.

En aquesta situació, i per primer cop en la història de la ciutat, l'Ajuntament serà governat per un grup d'esquerres que posarà en marxa una política urbana i territorial del tot innovadora, encara que dins un context local i internacional sumit en una crisi profunda. Això fa que es plantegi una política local basada en un ús intel·ligent dels recursos, que entre altres coses portarà a replantejar la "incoherent" xarxa de ferrocarril i durà a terme una Proposta de Pla d'Enllaços Ferroviaris (1933), que voldrà racionalitzar la xarxa i amb ella, potenciar-ne l'ús.

Les línies de ferrocarril s'havien anat formant al llarg de quasi un segle sense cap lògica de xarxa, sense cap criteri de servei públic i sense cap relació directa amb l'estructura urbana existent. Això havia conduït al fet que les línies ferroviàries que passaven per l'interior de la ciutat ho fessin de forma inconnexa entre elles i en relació amb l'estructura urbana: s'havia format un cercle de ferro, que era com una nova muralla, alhora que s'ocupaven espais viaris importantíssims per a la connexió interna de la ciutat (Aragó, Glòries, Meridiana, etc.). Paral·lelament, la

fragmentació de la titularitat i de la gestió no permetien un enllaç eficient entre les diferents línies. S'havia intentat resoldre part d'aquests problemes en la primera proposta de metro de l'any 1912, que no s'arribà a construir; i el 1933 es formulà una altra solució amb el projecte del Pla d'Enllaços.

L'atmosfera dels anys 30 permet, també, la crist·lització de propostes de models de ciutat alternatius o si més no diferents dels que hi havia hagut fins aleshores, que no es restringien al terme municipal de Barcelona sinó que tenien en compte els processos de suburbanització que s'havien donat al contorn de la ciutat, i que originaren la ciutat metropolitana. Sorgiran dues propostes globals d'organització urbana per a la ciutat de Barcelona, a escala regional: el Regional Planning de 1932 i el Pla Macià.

El Regional Planning de 1932, proposa el planejament general de tot el conjunt del territori català per tal d'igualar els estàndards de serveis i infraestructures, reduir desequilibris, i així construir la "Catalunya-ciutat", on la regió de Barcelona en seria un part més. Aquesta proposta es basa en el concepte de zonificació de les funcions urbanes, i una de les activitats més importants (en la proposta encapçala la llista d'activitats a ordenar) és la circulació. En aquest sentit fa seu un concepte de "zona de trànsit", que la identificarà i la reservarà per a "l'activitat de circular".

Per a la regió de Barcelona el Pla assenyala tres tipus de circulació diferents: aquella que arriba a la ciutat, aquella que parteix de la ciutat i aquella que la travessa. Per a les dues primeres proposa dues grans artèries al llarg de les valls del Llobregat i del Besòs, que inclourien tant les infraestructures ferroviàries com les viàries, i per a la tercera, proposa una via regional a través del corredor del Vallès.

El Pla Macià (el segon pla globalitzador), sorgeix al final de la dècada dels anys 20, com una idea de tècnics que al principi estava del tot allunyada de qualsevol esfera de poder. És una proposta de ciutat alternativa que s'inicia amb una crítica als models anteriors i que recull propostes (encara que tímides i molt atomitzades) realitzades al llarg de la dècada per grups populars. El que es volia era transformar Barcelona en una ciutat funcional: d'estructura fabril eficient i amb sentit de capitalitat.

El Pla tenia dues temporalitats diferents. L'una a curt termini, on gairebé només es proposava la construcció de 12 km d'autopista fins a Castelldefels. L'altra a llarg

termini, en la qual es dissenyava tota una ciutat futura, on la façana litoral tindria una importància fonamental. En aquesta ciutat, que es dissenya a escala regional, la zonificació i les infraestructures són elements cabdals en la planificació. Malgrat que en l'esquema de circulació inicial s'inclouïen tots els mitjans de transport, en la proposta el cotxe esdevé un element hegemònic i obtindrà un tracte de favor que es formalitzarà en la proposta de dues vies de comunicació, paral·leles al mar. La primera per a la part occidental de la serra de Collserola, al llarg de la falla del Vallès; la segona a través de la zona central de Barcelona, que obligaria a enderrocar els edificis existents entre la Gran Via i el carrer d'Aragó per donar-li una dimensió suficient.

Ambdues propostes, gestades quasi simultàniament, tenen elements que, si bé no són iguals, sí que són semblants. Totes dues aposten per la planificació de la ciutat real, que s'estén més enllà dels confins del terme municipal i ha esdevingut un espai urbà regional. També utilitzen el concepte de zonificació per tal d'ordenar les activitats urbanes sobre un territori multifuncional. I també totes dues dissenyen una xarxa de trànsit, que integra el trànsit urbà i regional, per mitjà d'unes infraestructures viàries a escala metropolitana (els corredors del Vallès, el Llobregat i el Besòs) on el cotxe passarà a ser un element predominant.

Encara que el Pla Macià aposta per una ciutat que no sols s'ha d'unir per grans eixos viaris amb la resta del país sinó que s'ha d'adaptar internament al cotxe, cal modificar la morfologia interna de la ciutat, de la zona central, perquè es pugui circular per aquesta ciutat funcional. En ambdues propostes les alternatives que pot oferir el transport ferroviari sempre es presenten com a secundàries respecte a la infraestructura viària.

Malgrat que, per qüestions polítiques, res del que els plans proposaven es va poder aplicar, sí que alguns elements (l'aeroport i l'autopista de Castelldefels, per exemple) es van assumir i realitzar quan ja res era igual, després de 1939. I fins i tot es va copiar el pla de remodelatge viari i la terciarització del centre amb l'ajuntament porciolista, més de vint anys després de la seva gestació.

Els mitjans de transport col·lectius no sofreixen quasi cap modificació estructural i continuen servint la part central i burgesa de la ciutat. Cal, però, fer esment de l'extensió de la xarxa d'autobusos, que en aquests anys s'expandeix cap a tota la ciutat. També és interessant assenyalar que els mitjans de transport col·lectius, en aquest decenni, han passat a formar part de l'estructura productiva de la ciutat,

encara que per a molts ciutadans no és un element imprescindible per realitzar les activitats quotidianes.

6.5 LA CONSOLIDACIÓ DE LA REGIÓ I DE LA MOTORITZACIÓ PRIVADA (1940-1979)

Després de la Guerra Civil la ciutat de Barcelona inicia un procés, lent però imparabile, de creixement econòmic i demogràfic que arribarà al seu màxim exponent en la dècada dels 60. Fins aleshores, quasi vint anys, serà un època de penúries i d'aïllament, que aquí s'ha definit com l'etapa de la subsistència i que es caracteritza per una inversió pública quasi nul·la i un creixement de la ciutat sense cap tipus d'ordre. Després, a partir de l'any 1957, s'inicia una etapa de consolidació del procés de metropolitanització, amb una ciutat central (Barcelona) que s'organitza sota el model de ciutat que marca el "porciolisme" i una perifèria metropolitana abocada a la suburbialització.

En aquest procés territorial, i d'acord amb la lògica econòmica i social del moment, la mobilitat ha esdevingut una activitat individual que s'ha de solucionar amb mitjans privats. L'estructura del territori s'organitza perquè això sigui possible. La generalització de l'ús del cotxe privat i la consolidació de la ciutat metropolitana seran els dos elements que definiran aquesta etapa de la ciutat de Barcelona.

6.5.1 LA POSTGUERRA: L'ETAPA DE LA SUBSISTÈNCIA¹³¹ (1940-1957)¹³²

Barcelona ben aviat, encara que molt a poc a poc, va anar sortint de l'ensurt que va significar la pèrdua de la Guerra Civil. Els primers vint anys de la dictadura, malgrat l'autarquia, les restriccions i les dificultats econòmiques, la ciutat inicià (lentament) un procés de creixement i de concentració, encara que sense cap voluntat ni cap instrument que en possibilités un creixement ordenat. Tanmateix, i malgrat totes les dificultats, es comença a perfilar la dinàmica econòmica i demogràfica i l'estructura territorial de la Barcelona del *desarrollismo* dels anys 60 (la concentració, la suburbialització, la metròpoli regional, i la potenciació dels

¹³¹ El concepte de subsistència utilitzat per definir aquesta etapa és a l'article (GOMEZ ORDOÑEZ & SOLA-MORALES, 1977).

¹³² La identificació de l'acabament d'un període i del començament de l'altre es fa identificant-lo amb l'arribada de Porcioles a l'Alcaldia de Barcelona.

mitjans de transport privats en seran alguns dels trets definidors) que es veurà influïda per la inèrcia paralitzant d'aquesta primera etapa.

6.5.1.1 Els primers signes de la recuperació i l'inici del fet metropolità: creixement sense ordre

Els primers signes de recuperació s'iniciaren d'una manera tímida, lenta, gradual i desorganitzada ja al final de la dècada dels 40¹³³. Es comencen a percebre per un procés de densificació urbana i un increment de l'activitat econòmica, que significà també iniciar un procés territorial metropolità que ja s'havia intuït¹³⁴ abans de la Guerra (LLARCH & SÀEZ, 1985). La dinàmica de creixement es manifestà especialment en l'evolució de la població i en l'activitat econòmica.

La població inicia un fort increment com a conseqüència del retorn dels moviments immigratoris que ja havia caracteritzat l'evolució demogràfica de la ciutat en els anys 20 i 30. Les raons ara, com ho eren aleshores, són de caràcter econòmic entre unes zones deprimides i rurals que expulsen població i un pol d'atracció industrial, que després de la devallada de la Guerra Civil, en necessita més que mai (SOLÉ SABARÍS, 1973). Aquesta població nouvinguda es concentrarà bàsicament a la ciutat (la qual recull el 61% de l'increment absolut de població de Catalunya), que passa de tenir el 37,39% de la població catalana el 1940 al 39,69% el 1960 (Taula 6.3.1).

De forma paral·lela i connectada amb aquesta dinàmica demogràfica, al començament dels anys 50 es produeix una represa de l'activitat i un canvi en l'estructura econòmica, fruit de l'inici de la metropolitanització: la ciutat comença a perdre quota d'activitat industrial i n'anirà guanyant de terciària.

Barcelona s'ha quedat petita per ubicar-hi noves activitats. En aquests anys s'inicia una relocalització (per noves implantacions o per trasllats) de la indústria, que començarà a ocupar els nuclis perifèrics. Els pobles de la primera corona metropolitana iniciaran un ràpid procés d'industrialització i els pobles de tradició

¹³³ Encara que el nivell de renda de la ciutat de Barcelona de 1935-1936 no s'aconseguirà fins al 1954-1955 i el moviment del port de Barcelona enregistrat el 1929 no se supera fins al 1960 (ALEMANY & MESTRES, 1986 a).

¹³⁴ Bona part de la planificació urbana de l'època de la República, com hem vist en el subcapítol precedent (6.4) es converteix, en alguns casos conscientment i en altres no, en una planificació regional amb característiques metropolitanes.

industrial, de la segona corona (Sabadell, Terrassa i Mataró) veuran potenciada i diversificada la seva estructura industrial tradicional (LLARCH & SÀEZ, 1985).

Paral·lelament, Barcelona comença a ser el centre d'una regió metropolitana força mancada de serveis i equipaments. L'efecte de la centralitat induirà la implantació de tot un seguit d'activitats terciàries d'escala metropolitana que s'instal·laran al bell mig del centre de la ciutat¹³⁵ (SOLÉ SABARÍS, 1973).

Al contrari del que passà en la dècada dels 30, quan els teòrics s'avançaren a la materialització de la ciutat metropolitana, en aquest període, la primera fase de l'estructura metropolitana és un fenomen "de generació espontània" a causa d'una colmatació del petit terme municipal de la ciutat central i a la consegüent localització dels efectius poblacionals i de les activitats a les perifèries (altres municipis), fet que inicia el que es coneix com un creixement en "taca d'oli", del centre cap a la perifèria, en el qual la mobilitat quotidiana intermunicipal començarà a ser un element important.

Tot això passa en un període que Gómez-Ordóñez i Solà-Morales qualifiquen de subsistència, en el sentit que les inversions públiques territorials necessàries no arriben a solucionar el mínim requerit per la nova dinàmica territorial:

"[...] que escasamente alcanzan aquel mínimo umbral por debajo del cual el crecimiento —en suelo, en población, en edificación— por escaso que fuese resultaría comprometido y que se materializan, por consiguiente, en ramificaciones capilares de infraestructura existente, en ampliaciones pequeñas y sectorializadas de la dotación de ciertos servicios y equipamientos de este coste mínimo, y de aquí resulta que progresivamente, los estándares de participación de acceso, de "urbanidad", vayan deteriorándose (GÓMEZ ORDÓÑEZ & SOLÀ-MORALES, 1977).

Les actuacions públiques sobre aquest territori urbà, que comença a tenir símptomes de funcionament metropolità, són molt escasses, tant pel que fa a les infraestructures de suport a la mobilitat com a les actuacions per pal·liar els dèficits d'habitatge provocats per l'arribada massiva de població immigrada. La conseqüència immediata és la generalització de les formes de residència precària (les pensions, els rellogats, les cases de dormir, els magatzems i el barraquisme, i fins i tot les coves tenen una importància fonamental)¹³⁶ (BUSQUETS, 1992).

¹³⁵ Se situen a la part central de l'Eixample: de la plaça de Catalunya a la Diagonal i del carrer d'Urgell al passeig de Sant Joan (SOLÉ SABARÍS, 1973).

¹³⁶ A partir dels anys 50 (el Primer Plan Nacional de la Vivienda, la promulgació de la Ley de renta limitada (1954), i la Ley de vivienda subvencionada (1957), junt amb el Pla Comarcal (1953)), habilita sòl urbanitzable

6.5.1.2 El Pla Comarcal del 1953¹³⁷

Malgrat que a escala estatal aviat es va veure la necessitat d'articular orgànicament les grans ciutats amb el seu entorn més immediat i que Barcelona, per la petita dimensió del seu terme, en tenia una necessitat urgent, la ciutat s'incorpora amb un cert retard a l'activitat de planejament respecte a les grans ciutats espanyoles¹³⁸. El 1945 es comença a elaborar el Pla d'Ordenació de la Província de Barcelona¹³⁹ per la recent creada Comisión Superior de Ordenación Provincial.

La urgencia que requería el planeamiento urbanístico de Barcelona y su comarca circundante así como la singularidad de dicha comarca en relación al resto de la provincia, aconsejó tramitar un documento separado, el Plan Comarcal de Ordenación Urbana de Barcelona. En 1947 un artículo del reglamento facultaba al Ayuntamiento de Barcelona a efectuar el estudio y preparación del Plan de Ordenación Urbana correspondiente a la capital y su zona circundante (MARTORELL PORTAS; FLORENSA FERRER & MARTORELL OTZET, 1970).

Dels treballs de l'Oficina d'Estudis de l'Ajuntament va sorgir el 1953 el Plan Comarcal de Ordenación Urbana¹⁴⁰, amb un àmbit d'actuació sobre vint-i-set municipis, incloent-hi Barcelona, amb un total de 47.752 ha¹⁴¹.

Dins un context de creixement caòtic, desordenat i especulatiu el Pla Comarcal tenia com a principal objectiu posar ordre en els municipis veïns de Barcelona, on es construïa sense cap criteri de planificació, alhora que volia frenar el creixement il·limitat en forma de "taca d'oli" (MORENO, 1983), per tal de donar una resposta a la nova realitat supramunicipal que la Barcelona d'aleshores requeria¹⁴² (BUSQUETS, 1992).

i s'inicien actuacions públiques per facilitar que l'àmbit privat, mitjançant processos especulatius, pugui "resoldre" la precarietat de l'habitatge. Però se soluciona ben poca cosa.

¹³⁷ Va substituir el Pla Romeu i Porcel de 1917, inspirat en el Pla Jausseley de 1905.

¹³⁸ Plan General de Zamora (1942); Pla General de Sevilla (1944); Plan General de Vigo (1944); Plan General de Madrid (1946); Plan General de Bilbao (1946); Plan General de Valencia (1946).

¹³⁹ S'aprova el 1963.

¹⁴⁰ Aquest àmbit d'actuació és el mateix que s'havia delimitat en el pla de 1929 i en la regió de Barcelona del Regional Planning de 1932 (vegeu subapartat 6.4.2.1) (Mapa 6.20).

¹⁴¹ La idea era similar a una que es proposà en el Congrés Municipalista de 1933, amb la diferència que a les acaballes dels anys 40 es rebutjaria qualsevol idea d'annexió. Al contrari del que s'havia proposat per al gran Bilbao, per a la gran València o per al Gran Madrid. A partir d'ara aquest territori es coneixerà com a comarca o corporació en el Mapa 6.20 hi han els límits.

¹⁴² Hi ha qui diu que la importància d'aquest pla rau en la visió de conjunt que per primera vegada es dona de la ciutat real, ara convertida en ciutat-comarca (SERRATOSA, 1979).

El Pla preveia un territori que l'any 2000 tindria uns 4 milions d'habitants (aleshores n'hi havia 1,5 milions), localitzats de forma descentralitzada en un conjunt de nuclis¹⁴³ que es correspondria amb les poblacions existents (BORJA i SEBASTIÀ, 1972). En l'ordenació de les activitats s'utilitza el criteri de zonificació.

Tot plegat recolzat damunt el suport d'una xarxa viària sense grans innovacions prospectives, malgrat que repetidament s'assenyala que la que hi ha és insuficient. Es manté el traçat Cerdà com a eix viari bàsic dins la ciutat, alhora que es potencia l'eix de la Diagonal amb la planificació dels seus extrems: el sector de ponent com a zona de serveis i de residència de classes altes, el sector de llevant, a partir de les Glòries, com una zona industrial i d'habitatge popular (BUSQUETS, 1992). A escala comarcal es potenciaven els cinturons de ronda, que ja s'havien previst en el Pla Jausseley i s'havien reproposat en el Pla d'Enllaços de 1917 (BORJA i SEBASTIÀ, 1972).

En definitiva, "[...] antes se urbanizaba por cintas y a raíz del Plan de 1953 se hizo por sábanas. Antes se señalaba la alineación y rasante de una calle, a partir de 1953 se componían barrios nuevos enteros, no solo en sus aspectos viarios, sino en las reservas de suelo para parques y para servicios públicos de toda clase, dictándose además las condiciones dimensionales y de uso de la edificación (MARTORELL PORTAS; FLORENSA FERRER & MARTORELL OTZET, 1970).

Malgrat totes les innovacions urbanístiques i totes les bondats del Pla, la seva efectivitat va ser força escassa. L'alt nivell de generalització i per tant la poca concreció feia necessari desenvolupar plans parcials, mitjançant els quals van actuar els interessos privats (especialment dels propietaris de sòl i dels promotors immobiliaris). Les obres públiques, com serveis, equipaments i infraestructures (incloent-hi les viàries), que dins el Pla eren fonamentals, van sofrir importants retards. No serà fins a la dècada dels 60, coincidint amb el *desarrollismo*, quan alguns d'aquests projectes tiraran endavant.

6.5.2 LA CIUTAT METRÒPOLI: EL *DESARROLLISMO* I LA CONSOLIDACIÓ DE L'ÚS DEL COTXE PRIVAT (1957-1979)

La ciutat és ara plenament metropolitana i això implicarà una anàlisi territorial dual: la ciutat funcional real ha esdevingut la regió i Barcelona, a més de la ciutat,

¹⁴³ "Evitando la extensión ilimitada de la metrópolis, concibiendo el futuro de la gran ciudad como racimo de comunidades organizadas" (TERAN, 1982 (1978 1ed)).

és el centre de l'àrea metropolitana. La manera d'organitzar aquest territori també serà doble. D'una banda hi ha tot allò que es planifica i es construeix a la ciutat de Barcelona, que durant aquesta època tindrà el qualificatiu de "porciolisme", per indicar una manera d'entendre i construir la ciutat. L'àmbit metropolità es desenvoluparà mitjançant un procés de difusió del centre cap a la perifèria i s'intentarà organitzar amb diversos plans supramunicipals.

6.5.2.1 La consolidació de la ciutat-metròpoli: la suburbialització de la regió metropolitana

Encara que de forma tímida i restringida els primers passos a partir dels quals es consolidarà l'àrea metropolitana de Barcelona es comencen a donar en la dècada dels 50¹⁴⁴, a partir dels anys 60 el procés de metropolitanització està ja del tot consolidat. El procés s'inicià dins una dinàmica de difusió de la ciutat central cap a la perifèria més immediata, fent partícips de les característiques de la metròpoli poblacions cada vegades més allunyades. Aquest procés d'irradiació conforma dues corones metropolitanes, l'una (més propera al centre) és la que, més o menys, dibuixa la comarca definida en el Pla de 1953. L'altra inclouria les set comarques definides com a Región Metropolitana de Barcelona en el Pla Director de 1964 (LLARCH & SÀEZ, 1985).

El model metropolità, que aquest procés de difusió apuntava, era una metròpoli d'abast regional organitzada segons la ciutat central (FABRE & HUERTAS, 1985), de manera que els territoris que l'envoltaven esdevenien protagonistes passius, abocats funcionalment a pal·liar les necessitats que li anirà marcant Barcelona, en tant que "suburbi gran" de la gran ciutat. Dins aquesta lògica els pobles i les ciutats metropolitanes al voltant de Barcelona existiran per solucionar els problemes del sòl urbà i per ubicar-hi aquells equipaments i serveis que, per raons diverses, calia desplaçar de la ciutat central. Dins el marc d'aquest objectiu (característics d'una època i d'un moment polític, econòmic i social molt específic) en cap moment es va pensar que aquestes actuacions podien o havien de vincular-se a una estructura urbana històrica i consolidada. I ni els ajuntaments afectats ni els organismes de govern van fer res per oposar-se a aquest tipus de

¹⁴⁴ Vegeu el subapartat 6.5.1.1.

model, que els destinava a un desenvolupament de caràcter exogen respecte a les pròpies necessitats¹⁴⁵.

Alhora la ciutat-central, Barcelona, es va configurar com el centre terciari i direccional de tota la metròpoli, on es retindran (i quan convingui es crearan) aquelles activitats més "refinades" i es forçarà el trasllat d'aquelles activitats més "grolleres" (TEIXIDOR FELIP; TARRAGÓ BALAGUÉ & BRAU LÓPEZ, 1972). Tot plegat no serà res més que un procés de concentració selectiva al centre de la ciutat de les activitats amb més valors afegits¹⁴⁶ (DEMATTEIS, 1989; INDOVINA, 1990).

L'inici d'aquesta etapa coincideix amb el mandat de l'alcalde Porcioles (etapa que en termes populars s'anomenarà el "porciolisme"), l'objectiu polític del qual serà assignar a Barcelona, de manera clara i contundent, el paper de "cap i casal" d'aquesta realitat urbana, que en la lògica territorial de l'època volia dir afavorir la terciarització amb el disseny d'uns espais urbans de qualitat i molt accessibles. Dins l'òptica social i política de l'època això volia dir obrir noves vies i remodelar les zones d'alt *standing*.

Els elements que integren el procés de difusió pel territori metropolità són la població junt a la construcció massiva d'habitatges; les activitats econòmiques, bàsicament la indústria; i alguns equipaments i serveis, que jugaran un paper fonamental a l'hora de definir la naturalesa de la metròpoli barcelonina, tot plegat relligat per un sistema de vies ràpides d'abast regional.

L'evolució del creixement demogràfic de la regió metropolitana, trasllada, a grans trets, els increments més forts des del centre cap a la perifèria. Així, la ciutat de Barcelona és on la població s'estabilitza al voltant d'1.750.000 habitants el 1970 quan ocupa la pràctica totalitat del seu terme (CABRÉ & PUJADES, 1985). Durant els anys del *baby boom* el principal increment es dona a la conurbació barcelonina¹⁴⁷, que guanya en aquestes dues dècades (1950-1970) quasi un milió de persones¹⁴⁸,

¹⁴⁵ Els únics que van oposar-s'hi, per una qüestió de competències i no pas perquè no estiguessin d'acord amb els plantejaments metropolitans d'aleshores, foren el president de la Diputació, el marquès de Castellflorite, que va ser substituït i enviat com a ambaixador a Viena i l'alcalde de l'Hospitalet, Matías de España y Muntadas que també fou substituït per Vicente Capdevila, un home més pròxim a Porcioles [FABRE & HUERTAS 1985 pàg 46].

¹⁴⁶ D'aquest procés territorial se'n fa referència en el subapartat 5.4.2.1.

¹⁴⁷ Definida pels 27 municipis que constituïen la Corporació Metropolitana, excloent-hi Barcelona.

¹⁴⁸ Les ciutats més immediates a la capital són les que experimenten uns increments més importants: Cornellà i Santa Coloma de Gramenet creixen més de 200% entre 1960 i 1970; el Prat i Sant Boi de Llobregat més del 150%; Esplugues, Sant Feliu de Llobregat i l'Hospitalet veuen incrementada la seva població en proporcions properes o superiors al 100% i Badalona augmenta el 77%, amb unes taxes de creixement anual acumulatiu del 8,09%.

tant a conseqüència del moviment migratori com del creixement vegetatiu. Finalment, en la dècada dels 70, el màxim creixement poblacional es dona a la segona corona metropolitana (Taula 6 3.1).

El resultat d'aquesta evolució demogràfica fa que la ciutat central tingui un pes específic cada vegada més petit en el conjunt de la regió metropolitana: mentre Barcelona, del 1950 al 1970, havia crescut un 32%, els municipis del seu entorn ho havien fet un 150%.

Pel que fa a l'activitat econòmica, en aquestes dècades, l'escala metropolitana queda del tot consolidada. La ciutat central, com ja s'havia iniciat a la darrerria dels anys 50, no té més espai on poder ubicar noves activitats econòmiques, especialment industrials i alhora, aquesta escassetat de sòl fa que el seu preu augmenti de manera imparable. Això provoca no tan sols que les noves fàbriques s'instal·lin en l'àmbit metropolità sinó també que les que ja estan ubicades a la ciutat central es relocalitzin fora, per tal de poder treure plus-vàlua dels terrenys urbans revaloritzats.

Sobre aquesta base han actuat les tendències expansives i desconcentradores de l'activitat econòmica, essencialment industrial[...], irradiades des del nucli barceloní. Aquesta expansió industrial induïda i tot el seguit de fluxos de transport i de comunicació que genera serà un element que articularà en forma de "taca d'oli" un àmbit metropolità a partir del *continuum* urbà que suposa el Barcelonès (LLARCH & SÀEZ, 1985 pàg. 56).

Aquestes tendències de localització de les activitats econòmiques, que s'afegeixen a una dinàmica d'industrialització endògena tradicional de molts d'aquests municipis, fan que al començament dels 70 totes les comarques que integren la regió metropolitana assoleixin una especialització industrial notable¹⁴⁹. L'única excepció en aquest sentit la constitueix el Barcelonès, i concretament Barcelona, que com a nucli central del fenomen metropolità està especialitzat i polaritza gran part de les activitats terciàries en l'àmbit metropolità i català.

Amb estreta relació amb els fenòmens de difusió anteriors, Barcelona va irradiar cap a l'espai metropolità totes les formes d'allotjament possibles, tant legals com marginals. El barraquisme, l'autoconstrucció, les urbanitzacions il·legals de

¹⁴⁹ En especial les comarques del Baix Llobregat i el Vallès Occidental i el Vallès Oriental, on els actius industrials superen el 50% del actius de la comarca.

segona residència i els polígons d'habitatge no van ser frenats, sinó tot el contrari¹⁵⁰.

Els exemples de grans i petits polígons d'habitatges construïts, per iniciativa privada gràcies a aquests mecanismes són nombrosos tant a la ciutat de Barcelona com als municipis de l'entorn¹⁵¹. El plànol de la comarca és, de fet, un mosaic de plans parcials que constitueixen un seguit d'iniciatives puntuals i independents, les quals, en definitiva, foren les que protagonitzaren el creixement urbanístic, més que no pas les ambigües definicions del Pla Comarcal de 1953. En molts casos la construcció d'aquests polígons tenien com a objectiu acollir el trasllat de nuclis de població marginals problemàtics per a la ciutat central¹⁵². Els municipis receptors van haver d'assumir la problemàtica de marginalitat social que comportava la inadaptació dels habitants d'aquests barris (FABRE & HUERTAS, 1985).

Una altra evidència de la pràctica colonitzadora de Barcelona es troba en allò relatiu a determinats serveis i equipaments que requereixen considerables extensions de terreny o bé que són problemàtics: l'aeroport del Prat, les zones industrials, el cementiri de Cerdanyola i l'eliminació d'escombraries han estat exemples clars de la utilització barcelonina d'espais corresponents a altres termes municipals de la primera corona metropolitana.

Altres equipaments i les infraestructures viàries localitzades en la segona corona metropolitana també s'expliquen per aquesta necessitat barcelonina. Un exemple en seria la localització de la Universitat Autònoma, en uns terrenys de difícil accés que permetien l'aïllament de la molt activa comunitat universitària però que no tenien en compte les necessitats de funcionament quotidià ni les repercussions que aquesta localització podia tenir a l'indret on s'implantés. Un altre exemple en seria la unió de les autopistes A-7 i A-2 mitjançant el tram llavors conegut com

¹⁵⁰ Les iniciatives públiques per construir habitatges (amb estreta relació amb els interessos privats) van sortir de quatre fronts diferents: l'Obra Sindical del Hogar, el Ministerio de la Vivienda, els Patronatos Municipals de la Vivienda i la Comisión de Urbanismo. Aquesta última no construïa, només urbanitzava, i es va convertir en l'instrument perquè determinades empreses privades obtinguessin, a preus barats, sòl ja urbanitzat.

¹⁵¹ Els dos casos més espectaculars són el de Sant Ildefons, a Cornellà, i el de Bellvitge a l'Hospitalet amb 50.000 habitants cadascun, però se'n van fer molts altres de dimensions menors però d'igual irracionalitat.

¹⁵² Destaquen els polígons de la Mina a Sant Adrià de Besòs, construït entre 1969 i 1971, que allotja 15.000 persones; el Pomar, a Badalona; Sant Cosme, al Prat i Cinco Rosas (ara Camps Blancs) a Sant Boi, on en total viuen unes 30.000 persones.

B-30¹⁵³, pensat com un veritable tercer cinturó de circumval·lació d'una Barcelona extensa (Mapa 6.25)¹⁵⁴.

En definitiva, la concentració selectiva del centre i la difusió expansiva cap una àrea perifèrica suburbana són dues dinàmiques contraposades i complementàries, que en aquest període i en aquest lloc concret es caracteritzen per un sobredimensionament de les propostes, per un aïllament respecte dels sistemes urbans tradicionals, per una desvinculació vers les necessitats reals de les comarques perifèriques i per les propostes de disseny de grans eixos viaris com a eina de transformació urbana.

6.5.2.2 La ciutat central: el "porciolisme"

La redefinició del nou paper del centre metropolità i les deficiències urbanes que havia generat l'etapa de la subsistència (que d'altra banda podia portar la ciutat el col·lapse) feien inevitables unes reformes urbanes que dotessin la ciutat de noves infraestructures de comunicacions i de serveis.

La situació política i econòmica de l'Ajuntament de Barcelona al començament de la dècada dels 50 era bastant depauperada¹⁵⁵ alhora que tenia una minvada capacitat operativa en termes administratius i jurídics. Amb l'arribada de l'alcalde Porcioles (1957) al poder, s'intenta solucionar aquesta situació, encara que les estratègies de solució, com veurem, generaran altres insuficiències. Un dels instruments importants promoguts pel nou alcalde fou la Carta Municipal¹⁵⁶. Aquest nou marc legal donà a Barcelona unes noves condicions jurídiques i administratives, i agilità les seves actuacions, alhora que li permeté intervenir en moltes de les actuacions urbanístiques que abans només podia fer directament l'Estat central.

Tanmateix, aquest nou marc jurídic en una ciutat on gairebé mancava tot, s'aprofita per actuar només en dues grans àrees: incrementar l'edificabilitat, i construir infraestructura viària, àrees on la iniciativa privada podia treure un benefici més substancial. En aquesta lògica política es dona prioritat a les infraestructures

¹⁵³ Avui conserva aquesta denominació la calçada lateral del tram central i no pas tot el recorregut entre Mollet i el Papiol.

¹⁵⁴ Vegeu el subapartat 6.4.2.4.

¹⁵⁵ El 1950 el pressupost de l'Ajuntament de Barcelona era el mateix que el de 1930.

¹⁵⁶ Reclamada des dels anys 30 per Cambó.

enfrent dels serveis, ja que aquelles són imprescindibles per al funcionament del sistema urbà perquè permeten realitzar les funcions d'intercanvi i de producció (AAVV, 1972). D'aquesta manera començarà una etapa caracteritzada per una transformació a gran escala, fruit d'una dinàmica especulativa sense precedents; s'enceta la Barcelona de Porcioles (des del 1957 fins al 1973) ¹⁵⁷.

El concepte de gran ciutat, centre d'una gran àrea metropolitana de Barcelona, es basava en la construcció de grans eixos viaris, pensats per a dues escales territorials, l'estrictament urbana i la metropolitana. La xarxa viària era l'eina que s'utilitzava per a la transformació urbana i metropolitana, i el transport col·lectiu es considerava com un element marginal i perifèric. Pel que feia a l'habitatge, es basava en la construcció de polígons i en la subvenció de la construcció privada, que s'incrementaven allà on calguessin volums d'edificabilitat.

Tot això es formalitza al principi dels anys 70 en el Pla Barcelona 2000. Aquest Pla per a la Barcelona del començament del segle XXI, que es caracteritzava pel sobredimensionament¹⁵⁸ de les propostes i per la desvinculació del traçat tradicional de la ciutat, tenia com a objectiu la construcció d'un ambiciós pla de vies i un sistema general d'equipaments que farien del centre de la ciutat una zona de gran accessibilitat amb una gran oferta d'equipament públic i privat (Mapa 6.23).

Malgrat la seva voluntat inequívocament metropolitana (enquadrava la ciutat dins el seu entorn metropolità) aquest pla només afectava el terme municipal de Barcelona, sense que es plantegés cap mena de coordinació entre les inversions locals, comarcals o regionals. Això podia ser una font d'intensificació dels desequilibris entre l'oferta urbana de Barcelona i la resta de l'àrea; cosa que podria portar a una congestió del centre, amb altíssimes densitats d'ocupació i els consegüents problemes de trànsit.

Per totes aquestes raons mai no va ser creïble del tot, (de fet mai no es va aprovar, per sort) i malgrat que de cap manera podia ser executat, sí que va marcar les directrius del desenvolupament de la ciutat en l'època del

¹⁵⁷ Malgrat el perllongat mandat de l'alcalde Porcioles (fins al mandat de Maragall, revalidat en les eleccions locals de 28 de maig de 1995, havia estat l'alcalde de la ciutat amb més anys de mandat) no va poder aprovar cap pla d'urbanisme. Quan ell entrà, el 1957, estava vigent el pla de 1953; un any després que s'acabés el seu mandat, s'aprovà el pla de la Corporació Metropolitana de 1974.

¹⁵⁸ El nivell maximalista era tan elevat que l'alcalde Porcioles en persona el va qualificar de primera versió i assenyalà que els tècnics n'estaven preparant altres versions més definitives encara que mai no es van reformular.

desarrollismo; sobretot pel que feia a la xarxa de vies urbanes ràpides, que era un dels temes prioritaris en el Pla¹⁵⁹.

6.5.2.3 El planejament de la metròpoli: la comarca o la regió

És, doncs, dins d'aquest context que cal entendre les primeres actuacions del planejament territorial d'abast metropolità que, a més de tenir unes perspectives de creixement correlacionals amb l'augment demogràfic propis de l'època, pretenia abastar tota una àmplia regió entorn de Barcelona, per tal d'incloure-hi tot aquell territori en el qual, per processos de difusió i suburbialització, la població, les activitats econòmiques (especialment la indústria) i certs equipaments i serveis s'havien anat relocalitzant. Tot plegat emmarcat en un planejament mal concebut (basat en el Pla del 53 (Mapa 6.21) i sobretot en els plans parcials) que no havia estat capaç (ni potser ho pretenia) d'equilibrar els dèficits que l'alt creixement de la ciutat i de la metròpoli havia generat.

L'any 1964 els treballs s'inicien amb la revisió del Pla Comarcal de 1953 i s'enllesteix el febrer de 1966, encara que no fou aprovat com un "Avance del Plan Director del Àrea Metropolitana de Barcelona" (Mapa 6.22)¹⁶⁰ fins al 1968 pel Ministerio de la Vivienda. En aquest moment es posa en marxa la segona fase de realització i es divideix el treball en dos fronts: el Pla comarcal, que s'identificava amb la delimitació del Pla de 1953 i que finalment, en l'any 1974 provocarà l'aprovació d'una entitat supramunicipal, la Corporació Metropolitana de Barcelona —la qual el 1976 aprovarà el Pla General Metropolità d'Ordenació Urbana de l'Entitat Municipal Metropolitana de Barcelona (Mapa 6.24)—, i un Pla de l'Àrea Metropolitana, que alhora es dividia en un Pla d'Infraestructures Generals i un Pla d'Acció Immediata. Aquesta segona part no es va tirar endavant.

L'àmbit metropolità de planejament era una franja de litoral de 100 km de longitud i entre uns 30–40 km de profunditat al voltant de Barcelona, amb un total de 329.733 ha, quasi set vegades més que el Pla del 53. Aquest territori s'assimilava al definit en els anys 30 per Pau Vila com a "vuit ferroviari català" (Mapa 6.19) i agrupava set comarques de la divisió territorial del 1932 (el Barcelonès, el Maresme, el

¹⁵⁹ Vegeu l'apartat 6.4.3.

¹⁶⁰ Tot i la seva poca operativitat real, cal destacar que el Pla de la Regió Metropolitana fou la primera vegada que a tot l'Estat espanyol s'utilitza el terme metropolità a un àmbit de planejament supramunicipal i possibilita aprofundir en la proposta d'ordenació territorial a aquesta escala, malgrat que el terme metropolità quedi molt buit de contingut.

Vallès Occidental i l'Oriental, el Baix Llobregat, l'Alt Penedès i el Garraf), amb un total de 162 municipis (Mapa 6.20).

Una de les raons que va provocar que s'hi inclogués aquest extens àmbit territorial va estar inspirada en el concepte de la ciutat-territori, que el pla director presenta com una hipòtesi d'estructura urbana descentralitzada, basada en una pluralitat d'assentaments diversament caracteritzats, però homogenis pel que fa al nivell urbà, i fàcilment i íntesament relacionats entre si en l'aspecte social i en l'aspecte econòmic.

El Pla General Metropolità de 1976¹⁶¹ incloïa els 27 municipis del que aleshores s'aprovà com a Corporació Metropolitana (que coincideix amb la comarca de Barcelona dels anys 50) (Mapa 6.20 i Mapa 6.24).

Aquest Pla intenta delimitar importants reserves de sòl, equilibrar usos i densitats, ordenances i criteris en l'ús i en la forma, i intenta substituir la primacia del *zoning* per un procés de localització, encara que el Pla incorpora conceptes heretats d'èpoques anteriors que aleshores eren caducs, com la gran importància que dóna a l'espai viari, sobretot a les alineacions i l'obertura de nous carrers. Les infraestructures interminables amb voluntat totalitzadora, encara són en aquest Pla molt importants. L'exemple més evident n'és la xarxa vial ràpida segregada i prevista pel PGM, sobre teixit ja construït la qual en definitiva és composta com a vies de destrucció de barris consolidats.

6.5.3 LA GENERALITZACIÓ DE L'ÚS DEL COTXE PRIVAT

Com s'ha argumentat anteriorment la lògica econòmica, social i territorial d'aquells anys imposa una nova forma de resoldre la creixent mobilitat metropolitana, que a partir d'ara serà una activitat individual, amb els mitjans de transport privats, bàsicament el cotxe. Aquesta lògica s'aplica tant als desplaçaments interurbans com als pròpiament urbans.

El nou model resolutiu de la mobilitat metropolitana porta implícita la necessitat de construir una xarxa viària extensa tant en l'àmbit urbà com interurbà. A aquesta xarxa no tan sols se li donarà la missió d'organitzar la demanda de desplaçament

¹⁶¹ Que es podia considerar el resultat i l'experiència de més de dues dècades de planificació urbana i urbanística a escala metropolitana.

sinó que també se li conferirà el paper d'organitzadora de la ciutat metropolitana, tant del seu centre (Barcelona) com de la seva perifèria (les distintes corones que l'envolten).

És dins aquesta lògica que cal analitzar el disseny de les xarxes viàries, el procés de construcció de les autopistes urbanes i interurbanes (amb la consegüent transformació del paisatge urbà), la poca atenció que mereixen els mitjans de transport col·lectiu i el més que notable increment de la motorització privada.

A Barcelona, com ja s'ha anat dient, es planeja i s'estructura la metròpoli mitjançant el transport privat, però, a diferència d'altres ciutats europees ¹⁶² on també s'establiren mesures compensatòries pels desequilibris i les desigualtats que implicava la mobilitat exclusiva amb automòbil, aquí no hi va haver cap mecanisme de compensació. Aquest fet va incrementar les desigualtats i els inconvenients implícits en la motorització privada.

L'anàlisi de la mobilitat metropolitana i de la seva organització s'ha de fer en dues escales territorials diferents: l'una, estrictament la ciutat de Barcelona i l'altra, l'àrea metropolitana, en les seves dues delimitacions: la comarca o corporació (que també s'identifica amb la primera corona), la més restrictiva, i la regió (que inclou les 7 comarques metropolitanes), la més extensa (Mapa 6.20).

La Barcelona de la postguerra, o l'etapa de la subsistència, que durà quasi vint anys (1940-1959) es caracteritza per unes actuacions públiques mínimes sobre el territori.

La xarxa de transport en aquest període té les mateixes característiques i deficiències que abans de la guerra, que es resumeixen en la fragmentació de la gestió en distintes empreses privades¹⁶³, en una tendència a potenciar els mitjans per superfície (tramvies, autobusos i trolebusos) i en l'ampliació mínima de la xarxa de metro (s'allarga just 4 km entre les estacions de Marina i Fabra i Puig de l'actual línia 1) (Mapa 6.11). El mitjà de transport urbà bàsic eren els tramvies, que han anat modificant el seu recorregut, ampliant-se cap a l'Eixample i construint

¹⁶² Com s'ha esmentat en el subcapítol 5.4 el Pla del Gran Estocolm (1952) dissenya un sistema equilibrat entre autopistes i infraestructures per transport col·lectiu. Però aquest, igual que Barcelona, també s'ha de considerar una excepció.

¹⁶³ En aquest període les empreses eren les mateixes que abans de la guerra: FC de Sarrià, FC de Catalunya SA, FC Metropolitano de Barcelona SA, el Gran Metropolitano de Barcelona SA i Tranvías de Barcelona SA.

línies paral·leles a la costa. Aquest mitjà de transport cobria el 75% de la demanda, el 20% ho feia el metro i la resta, els autobusos. Aquest últim ha eixamplat el servei i en aquesta època, diverses companyies privades comencen a enllaçar els pobles de la primera corona amb Barcelona. Són serveis del tot insuficients, amb vistes a la demanda potencial, tant en volum de serveis com en recorreguts.

En aquests primers vint anys l'àmbit de la planificació queda restringit al Pla de 1953, en el qual no s'aporta cap idea nova a la xarxa viària: en l'àmbit urbà es fonamenta en el traçat de Cerdà i en l'àmbit comarcal torna a reivindicar un primer cinturó de ronda com a eix viari necessari per la cohesió metropolitana més immediata a Barcelona.

El 1957 a la ciutat de Barcelona comença el període del *desarrollismo* de la mà de l'alcalde Porcioles. Un dels pilars de la política urbana (i per extensió, metropolitana) d'aquesta època és la planificació i la parcial construcció d'una important xarxa viària, mitjançant la qual no sols s'organitzava la mobilitat dels ciutadans sinó que es formulava el model de ciutat apropiat als interessos (bàsicament privats) de l'època.

Dins aquesta lògica es construeixen les vies urbanes ràpides que travessen longitudinalment la ciutat: la cobertura del carrer d'Aragó, la perllongació de la Gran Via cap al Maresme, el Primer Cinturó¹⁶⁴, l'avinguda de Madrid i la perllongació de la Diagonal i de l'avinguda Meridiana. El disseny d'aquestes vies no és gens respectuós amb el seu entorn i constitueixen unes fortes agressions per als barris, els paisatges tradicionals i els ciutadans. Com a exemples, cal recordar el pas elevat del Primer Cinturó i la consegüent destrucció de la plaça de Lesseps; els ponts elevats sobre la Meridiana per tal de comunicar els veïns d'un mateix barri que l'avinguda havia dividit; i la perllongació de la Diagonal, que parteix la zona universitària en dues.

Aquestes vies, que són part (malauradament) del nostre paisatge urbà, no tan sols potenciaven el transport privat sinó que el feien omnipresent, relegant a la marginalitat altres formes de mobilitat, com podien ser els mitjans de transport col·lectiu o els mateixos vianants. Un bon exemple de la poca importància que

¹⁶⁴ L'obertura d'aquesta via fou molt polèmica i va generar tot un seguit de reivindicacions veïnals per tal que fos més respectuosa amb el barri. El moviment que va sorgir perquè la plaça de Lesseps no esdevingués un nus d'autopistes elevat n'és un bon exemple.

aquests tenien a la ciutat de Barcelona l'ofereix la regularització dels semàfors que, en molts casos, no permetien que les persones amb una velocitat més lenta poguessin creuar el carrer (FÀBREGAS, 1971).

La prioritat absoluta de satisfer la mobilitat amb transports privats es percebia en la planificació i parcial execució de les vies urbanes i també en els mateixos Programes de Actuación Municipal i els pressupostos municipals que en deriven.

El Programa de Actuación Municipal de Barcelona per als anys 1969–1974 tenia, com a única normativa pública sobre circulació i com a objectius, els següents:

Determinar la óptima adecuación de las grandes arterias y circuitos de la Ciudad a las progresivas exigencias del tráfico y a la debida protección de los peatones[...] i [...] intensificar la construcción de aparcamientos, en edificios privados; en bienes de dominio público; fijar, en los nuevos planes de urbanismo, los aparcamientos necesarios; crear zonas de aparcamiento en los lugares inmediatos o cercanos a los accesos a la ciudad (FÀBREGAS, 1971).

En el mateix període els pressupostos lligats a aquests programes d'actuació destinaven el 16,73 % a la construcció d'espais viaris, el 4,93% a la pavimentació de carrers i l'1% a la circulació. Enfront d'aquesta partida destinada a la xarxa viària (un total del 22,66%) sorprenen les xifres destinades a altres afers: el 2,17% a ensenyament primari, el 0,81% a assistència social i l'1,15% a salut pública i assistència mèdica.

Les prioritats polítiques eren ben clares, les proporcions de despesa pública destinada a la majoria de la població (ensenyament, assistència social, salut) eren molt inferiors a les que es destinaven a aquella petita part de la població que circulava amb transport privat, que aleshores a Barcelona, representava un terç de la població (BRAU, 1972) i que per al conjunt de l'Estat espanyol s'havia calculat com el 15% de les famílies (FÀBREGAS, 1971) (Taula 6.4.1).

Totes aquestes opcions polítiques es van concretar en el pla Barcelona 2000 (Mapa 6.23). El pla, sense cap menció al transport col·lectiu quasi es reduïa al disseny d'una sèrie de vies urbanes (que trossegaven la ciutat en petites parts) a dos nivells: les vies primàries (vies segregades), la missió de les quals era canalitzar el trànsit de llarga distància i connectar amb les vies regionals o metropolitanes; i les vies secundàries distribuïdores de trànsit. Amb aquest doble nivell de la xarxa viària, es deia, es volia evitar la construcció de noves "meridianes", que poguessin tornar a trencar no tan sols el teixit urbà, sinó la

mateixa vida social dels barris (TEIXIDOR FELIP; TARRAGÓ BALAGUÉ & BRAU LÓPEZ, 1972) encara que els quilòmetres de traçat viari urbà programat era tan elevat que tota la ciutat quedava esquarterada en petites peces.

Les vies primàries es concretaven en una sèrie d'actuacions urbanes a gran escala: la Gran Via de les Exposicions es planteja com un eix vertical que uniria la plaça d'Espanya amb el Vallès per mitjà del túnel de Vallvidrera; la Travessera de Gràcia enllaçaria el carrer de Josep Tarradellas i s'amplia notablement el seu pas a través dels cascs antics suburbans fins a Santa Coloma de Gramenet, i es constitueix el que s'anomenava la "Gran Via Nord"; i es proposa ampliar la mateixa Gran Via destruint una illa de cases al llarg del seu recorregut¹⁶⁵. Cal afegir-hi els projectes dels tres túnels del Tibidabo per obrir la ciutat cap al Vallès, els cinturons de ronda¹⁶⁶ i el cinturó del litoral, i la xarxa d'accessos a Barcelona. El pla no va ser mai aprovat però va marcar les pautes de viabilitat de la Barcelona futura.

En definitiva, la ciutat s'adaptava a les exigències del cotxe¹⁶⁷. Calia adaptar l'oferta a la demanda, una demanda que cada vegada seria més voluminosa.¹⁶⁸

Paral·lelament a tot aquest procés no hi ha cap política real i efectiva de suport al transport col·lectiu. Aquests mitjans de transport, durant més de quatre dècades, van passar a ser elements marginals de la vida ciutadana i de l'estructura de la ciutat, marginalitat que es manifesta no sols en la poca atenció pressupostària pel mínim manteniment de la xarxa existent sinó també en el paper subsidiari que se'ls atorga en l'estructura de la ciutat, que es posa en evidència, de manera clara, amb les inexistent propostes d'innovació o amb els mínims allargaments de les línies existents.

El 1958, quan la xarxa de transport col·lectiu, depauperada econòmicament, amb material envellit i amb serveis i recorreguts poc adequats a la dinàmica de la ciutat, ha deixat de ser un negoci rendible, se'n municipalitza el servei. A partir d'aleshores s'intenta fer una planificació integrada, encara que poc realista i

¹⁶⁵ És una proposta que sorgeix per primera vegada en el Pla Macià dels anys 30, i que trenta anys després s'imita i es revaloritza (vegeu subcapítol 6.4).

¹⁶⁶ Projectats al principi del segle XX per Jausseley i adequadament remodelats.

¹⁶⁷ On cal incloure tota la política d'aparcaments formalitzada amb la creació de l'empresa SABA i marca el punt de partida d'un procés que no s'ha aturat i que ha anat creant milers de places d'aparcaments subterranis al centre de la ciutat. El 1968 es van inaugurar les primeres places d'aparcament subterrani a la plaça de Catalunya.

¹⁶⁸ En la dècada dels 60 el creixement del parc d'automòbils era del 12% anual acumulatiu (Taula 6.4.1).

efectiva. A la meitat dels 60 la principal novetat rau en les línies d'autobús, que han situat les trajectòries a les zones més perifèriques. El tramvia, en canvi, té bàsicament la mateixa estructura que al començament del segle (les línies de tramvia encara recorden el seu objectiu inicial: enllaçar els pobles del Pla) (Mapa 6.5). El metro es concentra bàsicament al centre de la ciutat (Mapa 6.11). Aquesta permanència de les deficiències i de la xarxa radial tradicional fa que hi continuï havent (ara més que mai) una falta de connexió entre perifèries en les quals no hi ha cap línia circular d'unió (ALEMANY & MESTRES, 1986 b). La xarxa queda molt lluny d'una integració urbana, en el sentit que pugui enllaçar tots els barris de la ciutat entre si.

Les companyies de transport tenen pèrdues importants, sobretot el tramvia, que té una xarxa molt envellida i manté uns recorreguts molt poc adequats a l'estructura d'aquesta ciutat metropolitana. Al començament dels anys 70 ja es comença a acceptar que el dèficit del transport col·lectiu és una situació normal a totes les ciutats d'Europa i, per tant, que ha d'esdevenir un servei públic urbà més¹⁶⁹ assumit econòmicament per tota la col·lectivitat (fins aleshores se l'havia considerat com un negoci privat o públic). De totes maneres això no treu que el dèficit sigui la raó principal que argumenta l'Ajuntament per suprimir els tramvies de la ciutat, tot i que aquesta decisió s'ha de relacionar, també, amb la voluntat de recuperar espai viari per a la circulació dels cotxes i amb la influència (no provada) que la Pegaso —que fabricava els autobusos substitutoris— va poder exercir en la decisió. El 1971 deixaren de circular els tramvies per Barcelona (tres anys abans ho havien fet els troleibusos) i ni el baix cost energètic, ni la gran capacitat, ni la poca pol·lució van ser elements valorats en aquesta (equivocada) decisió¹⁷⁰.

La ciutat, congruent amb la lògica del moment, aposta per deixar els carrers perquè hi circulin els cotxes, i per al transport col·lectiu subterrani. És en aquesta lògica que s'elaboren diferents plans per al metro.

Però aquests plans per al metro es circumscriuen a l'interior de la ciutat de Barcelona. Ben lluny del que passa en la planificació del viari de Barcelona, que des de començament dels 50 (inspirant-se amb propostes dels anys 20 i 30), es

¹⁶⁹ S'ha d'equiparar als serveis sanitaris o educatius que paga la col·lectivitat i per tant no es pot considerar que generi dèficit.

¹⁷⁰ Hi ha algunes publicacions de l'època en què de forma nostàlgica es testimonia aquest fet: (Transportes de Barcelona, 1971) (Transportes de Barcelona, 1972).

pensa en un sentit territorial a escala metropolitana, on les vies urbanes tenen una perllongació metropolitana o regional. Això reflecteix el fet que s'és plenament conscient que la ciutat forma part d'un conjunt urbà funcionalment molt més ampli que els límits estrictes del terme municipal i que la mobilitat, per poder entendre-la i ordenar-la adequadament, s'ha de situar en aquesta escala territorial ja del tot metropolitana.

Però en el moment en què s'analitza la xarxa de transports públics la ciutat apareix com una "illa". En els anys 60 i el principi dels 70, quan el procés de metropolitanització i de conurbació és ja una realitat innegable i recollida en tots els plans urbanístics, els autobusos de Barcelona no arriben ni a l'Hospitalet. I el metro, encara en el Pla del 1963 (revisat en el 1966), és tractat com un servei estrictament urbà, restringit a la part central de Barcelona, com havia passat cinquanta anys abans: Nou Barris o la Zona Franca no s'inclouran com a zones que necessitessin aquest tipus de transport urbà (SOLANS, 1971). No serà fins al Pla de Metros del 1971 (revisat el 1974), amb la proposta de sis línies de metro, en què s'aprova que depassin (tímidament) el terme municipal: la línia 1 cap a l'Hospitalet i per l'altre costat cap a la Ciutat Meridiana, però la revisió del 1974 va optar per travessar la línia del Besòs cap a Santa Coloma. La línia 5 fins a Cornellà i la línia 4 cap a Sant Adrià. Justament les poblacions contigües a Barcelona.

Durant més de 30 anys diferents organismes (que han actuat de forma descoordinada)¹⁷¹ han estat planificant la xarxa viària de l'àmbit metropolità, tant en la versió més restringida (la comarca) com la més expansiva (la regió). A més de les propostes sorgides en els plans urbanístics de caràcter supramunicipal cal comptar amb les propostes que fa el Ministeri d'Obres Públiques, la Diputació de Barcelona i fins i tot el mateix Ajuntament de la ciutat.

Les propostes de xarxa viària que tots aquests organismes han elaborat, a més de ser bastant coincidents, tenen dues finalitats bàsiques: millorar els accessos a

¹⁷¹ En l'àrea metropolitana de Barcelona algunes decisions exemplifiquen el nivell de descoordinació: Al final de la dècada dels 50, l'Ajuntament de Barcelona i la Diputació Provincial redacten un avantprojecte de túnels del Tibidabo. L'any 1953 s'aprova el Pla Comarcal de Barcelona. El 1962 es projecta la xarxa arterial pel MOP, que desestima l'àmbit metropolità. En les mateixes dates, a instàncies del Banc Mundial, s'estudia la viabilitat de l'autopista la Junquera-Barcelona. L'avenç del pla director de l'Àrea Metropolitana (1966) estableix un nou esquema de xarxa arterial que recull l'esquema del MOP, ampliant-lo (doblant les autopistes del Llobregat i del Besòs) i estenent-lo en el territori. Els estudis de revisió del Plan Comarcal sofreixen (anys 70-71) la rigidesa del planejament del MOP, encara no executat, que obstaculitza propostes modificadores del seu esquema de xarxa arterial. Un estudi de la xarxa arterial de Terrassa de 1968 quantifica els beneficis amb estalvi de temps i costos d'operació que suposa la construcció de la xarxa proposada, però no considera ni la millora de l'accessibilitat ni les plus-vàlues que generen els terrenys servits per la xarxa.

la ciutat central i facilitar el trànsit que va de nord a sud sense haver de passar per Barcelona. Aquests dos propòsits fan que el disseny de la xarxa per una banda reforci la centralitat i per l'altra l'eviti.

Per consolidar els accessos a la ciutat es proposa l'autopista Barcelona-Sabadell-Terrassa (B-29, actualment A-18) i els tres túnels a través de Collserola, que havien de facilitar l'accés des del Vallès i havien de substituir l'antiga carretera N-150, a més de les autopistes cap a Tarragona, passant per Martorell (A-7) i cap a Girona, per l'estret de Montcada (A-18) (Mapa 6.25).

Per evitar que el trànsit de pas circuli per Barcelona durant aquestes dècades es formulen diferents propostes: un cinturó metropolità uniria les autopistes A-7 i A-18, el qual, com un veritable tercer cinturó, passaria entre la serra de Collserola i el Vallès. Per sobre d'aquest, per damunt de les poblacions de Sabadell i Terrassa, per tal d'unir Martorell amb Granollers, encara se'n proposa un altre: el quart cinturó que, com una via ràpida al nord de l'àrea metropolitana, estaria flanquejada per una sèrie de vies interpolars que unirien les distintes poblacions metropolitanes de segon ordre. El desplegament de la xarxa viària era extensa i pretenia maximitzar l'accessibilitat amb transport privat des de tots els punts del territori metropolità, trencant el sentit radial exclusiu que fins aleshores tenia la xarxa viària de la regió de Barcelona.

Malgrat que les propostes haguessin estat tan extenses, el nivell de realització va ser (potser per sort) molt menor. La lentitud que caracteritzà el ritme de qualsevol actuació territorial, el cost, la passivitat de l'administració central, entre altres, varen ser les raons que justificaren aquest gran decalatge entre el nivell de les propostes i el de les execucions.

Les primeres actuacions importants es donen en el marc del Plan de Modernización de Carreteras de 1961 les quals, en l'àmbit metropolità es concretaren en la creació d'autopistes d'accés a la ciutat i en l'inici del Primer Cinturó de Ronda dins l'àmbit local. Després arriben el programa PANEC d'autopistes de 1967 i el Plan Nacional de Autopistas de 1973, que reforcen fonamentalment l'eix de la costa i les connexions de Barcelona amb l'entorn metropolità.

No fou, doncs, fins als anys 70 que es van realitzant progressivament els enllaços d'àmbit metropolità. La primera autopista que es posa en servei va ser l'A-19,

entre Barcelona i Mataró el 1969; el 1970 s'inauguren els trams de Barcelona–Montmeló (A–17) i el tram Montmeló–Maçanet (A–7) i Barcelona–Molins de Rei (A–2) que el 1972 arribarà fins a Vilafranca; el 1971 es posa en servei l'autovia de la Meridiana (Mapa 6.25).

A la segona meitat de la dècada es completa la xarxa metropolitana d'autopistes i autovies: el 1977 entra en servei la de Barcelona–Terrassa (A–18) i el tram entre Montmeló i el Papiol (A–7), i l'any següent es completa el desdoblament de l'autovia de Castelldefels entre Bellvitge i l'aeroport i el tram del cinturó del litoral entre el passeig de Colom i la Zona Franca (Mapa 6.25).

De l'anàlisi de tot aquest procés, des del disseny i la planificació de la xarxa viària fins a la seva retardada i parcial realització, se'n dedueixen dues característiques essencials: la primera, el dèficit entre els quilòmetres d'espai viari proposat i el realment executat, que xoca amb l'increment d'activitat de la perifèria barcelonina i, sobretot amb l'increment del nivell de motorització (Taula 6.4.1) (COMISIÓN GESTORA DEL ÀREA METROPOLITANA, 1972)¹⁷².; la segona, la quasi nul·la connexió entre les actuacions viàries i els problemes urbans (J. L. & G.O., 1972).

El perquè d'aquesta segona conclusió (la primera s'ha argumentat abans) és que en el planejament viari metropolità la ciutat és sols un lloc de producció i de consum de béns i, serveis i, per tant, la ciutat passa a ser un punt d'origen i destinació de fluxos que, tant a escala urbana com metropolitana, el que cal és detectar-los i ordenar-los. Els arguments utilitzats per justificar les diferents vies de trànsit es basen en el mateix trànsit, sense tenir gens en compte les estructures urbanes i les seves possibles alteracions¹⁷³.

Aquest plantejament del territori explica que els diversos components del sistema viari es projectin per organismes diferents i en moments diferents. Les relacions planificació territorial / urbana – planificació viària arribaven com a màxim a la connexió lineal de processos sancionats administrativament (J. L. & G. O., 1972).

¹⁷² El 1959 la taxa de motorització no superava els 25 vehicles per 1000 h. Només 1 de cada 19 famílies tenia cotxe. El 1970 el parc s'havia multiplicat per 8; la qual cosa significava un creixement durant el període intermedi d'una taxa anual acumulativa del 21%. La taxa de motorització se situa entorn dels 180 vehicles per 1000 h.; dues de cada 5 famílies té com a mínim 1 vehicle.

¹⁷³ Aquesta manera d'interpretar el territori urbà, com un conjunt de punts (les ciutats) i de línies (les infraestructures viàries) està directament connectada amb les tècniques de planejament utilitzades pels enginyers americans en les primeres dècades del segle XX. Un dels exemples paradigmàtics (citats en el subcapítol 5.3) n'és la construcció de la metròpoli de Nova York mitjançant tot un seguit d'autopistes urbanes, per part de l'enginyer Robert Moses.

El transport col·lectiu, tant el viari com el ferroviari, en aquests anys queda totalment marginat. Només continua funcionant en aquells recorreguts en què històricament havia existit i no es pot substituir pel transport privat. Són sobretot les línies de ferrocarril històriques que relliguen les ciutats de la primera i la segona corona amb el centre: les línies dels Ferrocarrils Catalans cap a Terrassa i Sabadell i les línies de RENFE cap a les poblacions de la costa i cap al Vallès Occidental i l'Oriental i el Baix Llobregat (Mapa 6.6). Tanmateix, malgrat que aquestes línies, encara que de forma radial, tenen un sentit metropolità, el servei que oferien aleshores era totalment incoherent i inapropiat amb el que l'àrea metropolitana requeria. Aquests serveis es gestionaven i s'organitzaven com a llargs recorreguts que "ocasionalment" connectaven les poblacions de la perifèria metropolitana amb la ciutat central.

6.5.4 RESUM

Al llarg de tot aquest capítol s'ha vist com s'ha anat consolidant el procés de metropolitanització al voltant de Barcelona, procés que ja s'apuntava en la dècada dels 30 i que no serà fins als 60¹⁷⁴ que queda perfectament definit.

És un procés que s'inicia amb una dinàmica de difuminació i de localització d'activitats i d'agents que fins aleshores s'havien instal·lat a Barcelona, i que a partir d'ara, per una colmatació del petit terme municipal i per una redefinició del seu paper com a lloc central, caldrà que s'instal·lin en les poblacions limítrofes a la ciutat central i a les poblacions amb tradició industrial. Aquest procés d'irradiació conforma dues corones metropolitanes: la comarca, més petita i definida en el Pla de 1953, i la regió, molt més extensa i delimitada en el Pla de 1968.

En tota aquesta primera etapa la metròpoli funciona dins una dinàmica de concentració selectiva: al centre s'hi concentren les activitats amb més valor afegit i a la perifèria s'hi van abocant aquelles que o bé el centre "rebutja" o no pot "ubicar" per manca d'espai. El procés de metropolitanització caldrà identificar-lo amb un procés de suburbialització d'un espai perifèric, que com a protagonista passiu, s'abocarà funcionalment a pal·liar les necessitats que anirà marcant Barcelona com un "suburbi gran" de la gran ciutat, però que, a diferència d'altres metròpolis europees, aquest espai perifèric es caracteritzarà per tenir dinàmiques

¹⁷⁴ Aquest decalatge de trenta anys es deu al període de guerres europees del final dels anys 30: la Guerra Civil Espanyola i la Segona Guerra Mundial.

i sistemes urbans tradicionals que el model metropolità que Barcelona imposa passarà, evidentment, per alt.

A la ciutat central aquest procés es desenvoluparà de la mà de l'alcalde Porcioles (1957-1973) que, a la seva manera i dins els cànons de l'època voldrà fer de Barcelona "cap i casal" de tota una ciutat funcional més àmplia. Pel que fa a l'àrea metropolitana una de de les estratègies per fer més efectiu el procés van ser els plans de planificació supramunicipal (ajudats pels múltiples plans parcials), encara que, per raons polítiques, en pocs casos no es van dur efectivament a terme, sí que van marcar directrius de desenvolupament, sobretot en qualificacions de sòl i en el disseny de les xarxes viàries i ferroviàries. Seran sobretot els Plans del 53, del 68 i del 76.

En aquest espai metropolità la mobilitat, tant si és urbana com interurbana, (segons el lloc on efectuï els desplaçaments), tindrà unes característiques similars: seran recorreguts individuals i quotidians que es desenvoluparan per raons obligades o no i que podran donar-se al llarg de tota la ciutat funcional.

L'èxit o el fracàs del model metropolità, és a dir, el seu nivell de cohesió funcional, dependrà de la cohesió interna que s'estableixi en la metròpoli, sobretot (seguint el model de planejament i de funcionament territorial del moment) entre la perifèria i el centre urbà. Una de les condicions necessàries serà potenciar uns mitjans de transport adequats, que en la lògica de l'època, s'identificarà per mitjà de facilitar la circulació amb transport privat i consegüentment per la construcció d'una xarxa viària adequada.

Així, la consolidació de la regió metropolitana i la difusió del transport privat s'identificarà com un mateixa dinàmica territorial.

La planificació de la ciutat metropolitana, doncs, es fa exclusivament per mitjà de la xarxa viària, desestimant així qualsevol alternativa que pogués venir dels mitjans de transport col·lectius, en aquest cas el ferrocarril i els autobusos interurbans. És en aquest sentit que es dissenya tota una xarxa d'autopistes, les quals amb més o menys retards s'aniran construïnt i intentaran relligar tot l'espai metropolità amb un disseny més o menys ortogonal: cinturons de ronda, autopistes paral·leles a la costa, túnels de penetració cap a l'interior que sobrepassin les barreres naturals, etc.

Només hi ha una sola excepció que és donada per l'herència històrica: els recorreguts radials entre els pobles de la perifèria i Barcelona s'havien dissenyat, ja fa més de cent anys, amb una altra lògica i per tant amb un altre tipus de transport: la xarxa ferroviària (ara gestionada per la RENFE i els Ferrocarrils Catalans) que hom no s'atreveix a desmantellar (en altres casos sí), però que queden relegats com a transport de llarg recorregut i per tant, poc adequats i poc eficients dins unes necessitats metropolitanes.

En la ciutat central, Barcelona, la mobilitat també s'intentarà organitzar a partir del transport privat, però hi ha massa constriccions històriques que ho impedeixen. Barcelona es pot adaptar als requisits que imposa el cotxe, però fins a un cert límit, encara que això no treu que durant aquests anys es destrueixin places i carrers tradicionals i, fins i tot, barris sencers, per fer possible el pas del vehicle privat.

Tanmateix la ciutat construïda i, amb més o menys contundència, els seus ciutadans imposen certes restriccions al pas dels vehicles privats que obligaran a solucionar el desplaçament amb altres mitjans. L'alternativa seran els transports col·lectius tradicionals, en la mesura que no interfereixin el cotxe. D'aquesta manera es veurà potenciat el metro i se suprimiran els tramvies i els troleibusos.

Ara bé, aquesta alternativa no es donarà en tota la superfície de Barcelona sinó en aquell espai que sigui estrictament necessari: en el lloc més dens, el centre de la ciutat. En aquest sentit s'observa que tota l'organització de les línies de transport col·lectiu s'estructuren de forma radial, cap als confins del terme municipal, o autocentrades en l'espai central. En són exemples clars la xarxa d'autobusos i la de metros. La xarxa de metros que es programa a partir dels 60, com a alternativa al tramvia, no sols no s'estendrà cap als pobles ja fusionats amb Barcelona (l'Hospitalet de Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Santa Coloma de Gramenet, etc.) sinó que es delimita quasi al centre de la ciutat (com vuitanta anys abans). Ni Nou Barris ni la Zona Franca s'hi inclouran com a zones que necessiten aquests tipus de transport. I no serà fins a mitjan els 70 quan es comença a pensar que algunes línies del metro sobrepassin, tímidament, el terme municipal de Barcelona.

En cap moment es dissenya una xarxa de transport col·lectiu que relligui les diferents perifèries, ni de la ciutat, ni de la conurbació, ni de la regió. No hi ha cap

proposta que imiti els reclamats tantes vegades, cinturons viaris, en transport col·lectiu.

Així, mentre l'objectiu de la xarxa viària és relligar tot l'espai metropolità i connectar de forma eficient Barcelona, el centre, amb la resta, la perifèria, l'objectiu que es confereix als transports col·lectius és de subsidiarietat respecte al transport privat i per això es "col·loquen" en aquelles parts de la ciutat que, per raons històriques queden "excloses" d'una bona connexió viària. Així doncs la marginalitat en què cau el transport col·lectiu no sols s'expressa en el mateix deteriorament de la xarxa i en els minvats recursos que s'hi destinen sinó en el seu atribut de secundari respecte de l'organització de la ciutat real, ara ja del tot metropolitana.

Tot plegat haurà creat uns hàbits de transport que s'identificaran amb l'espai urbà metropolità que, com veurem en l'apartat següent, s'hauran de pagar molt cars tant col·lectivament com individualment. De totes maneres aquesta és una política del tot congruent amb els models econòmics, socials i territorials del moment.

6.6 REFER L'ESPAI URBÀ AMB ESTRATÈGIES DE DIFUSIÓ I DE SELECCIÓ. REAFIRMAMENT DEL VEHICLE PRIVAT (des de 1979 ençà)

El retorn, primer, de les llibertats democràtiques i la recuperació econòmica, després, són dos fets que encapçalen i emmarquen les transformacions recents de Barcelona, com a ciutat i com a centre d'una ciutat real i funcional, que engloba tota la regió metropolitana.

Les estratègies urbanes i territorials que defineixen els canvis de la Barcelona actual s'estableixen mitjançant dues dinàmiques diferents i aparentment contradictòries, però que en realitat es manifesten com a complementàries: la difuminació de la ciutat real cap a tota la regió metropolitana i la reafirmació de la ciutat central; amb la dispersió de les activitats poc rendibles i dels grups de població amb poca capacitat adquisitiva. Altrament al centre s'hi van localitzant activitats més i més "refinades", no sols lligades als serveis a la població sinó també relacionades amb els serveis a les empreses.

En aquesta nova tipologia de ciutat hi ha un reafirmament de la mobilitat amb transport privat, encara que la seva implantació en l'espai físic de la ciutat (que no

significa res més que la construcció de xarxes viàries ràpides —tant si es tracta d'autopistes regionals, com de cinturons de ronda—, no és tan "destructora" com en l'època passada. Ara la implantació serà més racional, més respectuosa, però també més implacable.

6.6.1 LES DINÀMIQUES DE CREIXEMENT URBÀ: LA CIUTAT FUNCIONAL DIFUSA I LA REAFIRMACIÓ DEL CENTRE

Els anys 80, a l'Estat espanyol en general i a Barcelona en particular, es caracteritzen per una novetat que afecta tant l'esfera política com l'econòmica. És el primer període de les recents aconseguïdes llibertats democràtiques, que significa l'arribada als ajuntaments d'uns consistoris democràtics i bona part d'ells progressistes (sobretot a Barcelona i la seva rodalia), que repensaran el sentit de la ciutat, capgiraran els objectius del planejament urbà i motivaran la renovació i la recuperació urbana. Uns anys després es comença a sortir de la crisi econòmica que havia caracteritzat els anys 1973-1985 a tot el món occidental i es va consolidant un nou model econòmic: el postfordisme. En l'àmbit territorial més pròxim això significa un relançament de l'economia, especialment de l'economia productiva, que afecta sobretot l'activitat industrial i, de retruc, el sector serveis.

Pel que fa a la ubicació de les funcions urbanes, i com a conseqüència dels canvis polítics i econòmics, s'inicien noves pautes de localització de les activitats econòmiques que, a partir d'ara, seran plenament metropolitanes i convertiran la regió metropolitana¹⁷⁵ en un territori funcionalment integrat on es donaran processos de relocalització i de difusió de les unitats productives.

Però aquesta ciutat real, ara ja metropolitana i difusa, incorpora unes pautes de reafirmació de la centralitat mitjançant un procés altament selectiu que arriba a percebre's com una amenaça a una de les característiques més genuïnes de l'espai central: la multifuncionalitat de les àrees històriques de les ciutats capitals de comarca i especialment del municipi de Barcelona, com a centre de la regió.

Aquest dos processos simultanis de centralització i de difusió porten implícits dues formes d'interpretar el territori urbà, l'una, la metropolitana, es basarà en la

¹⁷⁵ En aquest subcapítol, quan es parla de regió metropolitana es fa referència a les set comarques que en el Pla de 1968 es defineixen com a tals: el Maresme, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental, el Baix Llobregat, l'Alt Penedès, el Garraf i el Barcelonès (Mapa 6.20).

localització extensiva de les activitats, tant productives com reproductives; l'altra, la central, es basarà en una intensificació i concentració d'unes activitats concretes i altament seleccionades.

6.6.1.1 La recuperació de les llibertats democràtiques, del creixement econòmic i de l'estacament demogràfic

La dècada dels 80 s'enceta, a Espanya, amb la incorporació de dos fets cabdals que, en bona part, expliquen i condicionen l'evolució recent de Barcelona, tant en el sentit local estricte com de la ciutat funcional de l'àmbit metropolità.

El 1979 hi ha les primeres eleccions locals democràtiques a l'Estat espanyol. Això fa que a l'Ajuntament de Barcelona i a bona part dels ajuntaments de l'àrea metropolitana accedeixin al poder local forces polítiques progressistes (que, en molts casos, havien encapçalat els moviments de protesta¹⁷⁶ al llarg de la dècada dels 70, en contra de la política urbana del *desarrollismo*¹⁷⁷) capaces de posar en marxa un compromís i un lideratge polític, avalades per un alt nivell de capacitat, tant pràctica com teòrica, dels (aleshores joves) equips de tècnics, ajudats per una bona disposició dels operadors socials i cívics. En aquest ambient propici es pot afrontar la necessària reforma de l'Administració i les urgents millores urbanístiques a escala local i metropolitana (BUSQUETS, 1992 b).

En l'àmbit econòmic la dècada dels 80 (especialment a partir de 1984), va esdevenir l'etapa de la recuperació econòmica a tot el món occidental. Això implicà, en l'àmbit català i concretament en l'àrea metropolitana de Barcelona (que recull el 60% del total de la inversió de Catalunya del període) un fort increment d'inversions en el sector secundari, que es concentrà en la indústria electrònica, la informàtica, els sectors auxiliars de l'automòbil, la plàstica i les arts gràfiques (SÁEZ, 1992). La recuperació de les inversions industrials va suposar una entrada massiva de capital estranger: del total de les inversions el 43% eren de procedència forastera, concentrades en sectors dels transports, la metal·lúrgica i els de major inversió tecnològica (química, informàtica i plàstics) (SÁNCHEZ, 1991).

¹⁷⁶ Mitjançant les associacions de veïns, els sindicats i els partits polítics, aquests dos últims encara il·legals.

¹⁷⁷ A Barcelona, al final de l'etapa porciolista s'inicien lluites veïnals prou importants que com ja s'ha esmentat en el subcapítol precedent, s'oposen a les obres del Primer Cinturó o a la destrucció de la tradicional plaça de Lesseps, per exemple. Per aprofundir en l'estudi d'aquest fenomen veure: (TARRAGÓ, 1975; TARRAGÓ, 1978).

Aquesta època de recuperació implica, també, una etapa de reestructuració del procés productiu, que a tots els països desenvolupats està caracteritzada pel model econòmic postfordista. Això vol dir que la reestructuració, no sols afecta a la modernització i l'adequació dels productes tradicionals a les exigències del mercat sinó també a noves pautes de localització productiva basada en la industrialització flexible. El que significa un procés d'externalització dels serveis o de fases en la producció, que es concretitza en un procés d'industrialització difusa (TRULLEN THOMAS, 1990). Tot plegat significa la descentralització i desestructuració¹⁷⁸ (productiva i espacial) de les grans unitats de producció, (típiques del model fordista) la qual cosa implica el definitiu abandonament de les pautes de localització industrial concentrada i de cadenes integrades de producció i l'establiment extern d'una multitud de fases de la producció que s'aniran reubicant en tota l'àrea metropolitana, però no en qualsevol lloc sinó que, ara més que mai, l'accessibilitat per vies ràpides serà la variable clau que regirà les pautes de localització, perquè la fragmentació productiva implica una connexió ràpida entre els diferents moments productius.

Per això, en aquesta àrea metropolitana, el corredor del Vallès, que uneix les conques dels rius Llobregat i Besòs i l'eix del Maresme, esdevenen claus en aquest procés de reestructuració i relocalització econòmica. I encara que aquest s corredors es comencen a desenvolupar ja en els anys 60 al voltant de les ciutats amb tradició industrial (sobretot Sabadell i Terrassa, Mataró, Granollers, Martorell), és ara quan la proximitat a Barcelona, la mateixa tradició industrial i, especialment, la immillorable accessibilitat que els hi ofereixen la xarxa d'autopistes regionals, fan que aquesta zona es consolidi com a plenament metropolitana¹⁷⁹.

Paral·lelament, en els centres de les ciutats capitals de comarca i en especial a Barcelona s'inicia un procés de terciarització que, en alguns casos, arribarà a esmicolar la tradicional i pròpia multifuncionalitat dels centres històrics. En aquests espais centrals, a partir d'ara s'hi ubicaran no sols aquells serveis destinats a la població sinó també alguns serveis destinats a la indústria, que abans estaven inclosos dins el procés de fabricació general, però que ara, junt a la fragmentació del procés productiu, s'han descentralitzat i, fins i tot, desvinculat

¹⁷⁸ A la regió metropolitana de Barcelona la mitjana de treballadors per empresa ha passat de 18,8 a 14,7 entre 1978 i 1994, segons dades de la Seguretat Social.

¹⁷⁹ Malgrat aquest procés indiscutible de difusió de l'activitat industrial cap a la perifèria metropolitana, el valor afegit brut industrial a la ciutat de Barcelona és el doble que a la resta de la regió (any 1985, VAB ciutat= 1,83 VAB "primer corona") (NEL·LO, 1995).

de les indústries d'on eren originaris. D'aquesta manera al centre de la ciutat s'hi van localitzant activitats (publicitàries i de màrqueting, de disseny, de relacions públiques, assessories fiscals i jurídiques, investigació, etc.) lligades al procés de fabricació. Seria el terciari estratègic (o direccional)¹⁸⁰. Totes elles són activitats relacionades amb el món empresarial que requereixen, per ser competitives, una alta qualitat tant del servei que ofereixen com de l'entorn urbà on estan ubicades (BARÓ *et al.*, 1990)¹⁸¹.

Pel que fa a la dinàmica poblacional entre el període intercensal de 1981-1991 hi ha creixements desiguals en els diferents àmbits metropolitans. Mentre a Barcelona hi ha una pèrdua del 6,2%, en el primera corona hi ha un estancament (+0,1%) i a la segona corona s'experimenta un clar augment de la població (12,1%). En general, per tota la regió metropolitana l'augment és del 0,6%, que significa un lleugera pèrdua de pes relatiu envers Catalunya (del 71,2% al 70,4%)¹⁸² (Taula 6.3.1).

6.6.1.2 Una àrea metropolitana funcionalment integrada en un procés de difusió i d'extensió de les activitats

Les comarques situades al voltant del Barcelonès (integrants de l'àrea metropolitana de Barcelona), com ja s'ha apuntat, passen a ser el lloc de destinació d'aquelles activitats econòmiques que, per diverses raons (d'espai, d'accessibilitat, de cost...), no es poden instal·lar en el centre de la metròpoli, però també és el lloc on s'experimenta un creixement de la població més elevat (dins l'atonia que emmarca tota la dècada dels 80 i del principi dels 90), no sols per dinàmiques de creixement vegetatiu sinó, sobretot, perquè acull població que arriba de la ciutat central: una part perquè defuig la congestió i la pol·lució del centre urbà, i una altra (les classes socials desafavorides), perquè és expulsada dels indrets més centrals i més cars.

¹⁸⁰ El 88,2% dels llocs de treball relacionats amb aquestes activitats es troben a Barcelona ciutat (BARÓ *et al.*, 1990).

¹⁸¹ L'Ajuntament de Barcelona publicà un estudi realitzat pel Centre d'Estudis de Planificació on es feia una anàlisi concreta i detallada de les empreses de serveis ubicades a Barcelona i a tota la regió metropolitana (BARÓ *et al.*, 1990).

¹⁸² La primera corona metropolitana inclou els municipis que formaven l'antiga corporació metropolinana. La segona corona està formada per la resta de municipis fins a integrar tota la regió. Vegeu subapartat 6.5.2.1 (Mapa 6.20).

Amb relació al creixement de la població d'origen exogen, en aquest espai es donen les noves pautes residencials i apareixen els grans conjunts de cases unifamiliars, que aparentment resultent ser l'exponent visible d'una nova filosofia d'habitatge lligada a una més gran qualitat ambiental i de vida¹⁸³. Aquesta nova forma de dispersió residencial (que fins llavors només s'havia produït en les urbanitzacions de segona residència) comporta la plena desconexió amb els centres històrics de les ciutats —allò precisament que s'havia pretès en el planejament expansionista i, en certa mesura, s'havia aconseguit evitar durant uns anys— la qual cosa imposa noves servituds dins l'esfera individual (el cotxe, com es veurà en l'apartat 5.6.2) i prioritza l'ús privat i, per tant la subutilització del medi no urbanitzat¹⁸⁴.

En aquest espai metropolità cal garantir una bona connexió entre totes les part del territori, i especialment entre la primera i la segona corona metropolitanes. L'A-7, en el seu pas pel corredor vallesà i la seva desviació per la vall del Llobregat fins a Barcelona (A-2), i l'autopista de Mataró (A-19), són les infraestructures metropolitanes que han esdevingut claus en la primera corona metropolitana per potenciar tot un seguit d'implantacions vinculades a noves formes de localització de l'activitat industrial (descentralització i fragmentació del procés productiu) i a les noves pautes residencials (les cases unifamiliars) i a l'activitat terciària "banal" que defineixen la ciutat metropolitana dels 80 (Mapa 6.25). En aquests sentit al llarg d'aquest eixos viaris es van succeint una sèrie d'activitats industrials (alta tecnologia, nous productes) sovint lligada a la recerca (Parc Tecnològic del Vallès, Laboratori d'Assaigs d'Investigacions, la Universitat Autònoma de Barcelona), com també moltes empreses de serveis i de transports o grans equipaments de telecomunicacions, d'oci o de lleure, hospitalaris o educatius, o grans superfícies destinades a residències en cases unifamiliars.

La transcendència de gran part d'aquestes implantacions fa que es parli d'aquest eix entorn de l'A-7 com d'una "segona Diagonal" (comparant-la amb la barcelonina) especialment en una perspectiva a llarg i a mig termini i en tant que eix direccional d'escala macroregional. Malgrat el tipus d'implantacions que s'hi

¹⁸³ En són exemples tota la comarca del Maresme i els municipis de Sant Cugat, Sant Quirze del Vallès i Castellar del Vallès. I en menor entitat, part de la resta del Vallès Occidental i Oriental i també alguns municipis del Baix Llobregat. La tesi presentada per Antoni Durà el març de 1995, al Departament de Geografia de la Universitat Autònoma de Barcelona, explica aquest fenomen a través d'un municipi de la primera corona metropolitana: Santa Coloma de Gramanet (DURÀ, 1995).

¹⁸⁴ El consum de sòl a la regió metropolitana de Barcelona ha passat de les 21.482 ha ocupades l'any 1972 a 45.036 ha; en 20 anys s'ha doblat el sòl ocupat. L'increment de la utilització del vehicle privat també ha suposat un increment de la subutilització del sòl: 1 persona /vehicle ocupa 20m² mentre que 1 persona en transport públic n'ocupa 8.

desenvolupen, l'eix de l'A-7, no deixa de ser, encara, un "corredor", un eix de comunicacions i no pas un sistema urbà pròpiament dit.

Les infraestructures viaries de caracter metropolità que connectarien la segona corona metropolitana serien aquelles que circularien pel nord del Vallès: el controvertit "quart cinturó" i les interpolars que l'acompanyen, completarien la connectivitat perifèrica (Mapa 6.26).

Però tenint present l'experiència de difusió de les pautes d'urbanització de manera bastant "descontrolada", tant cap a l'eix del Maresme, com a la vall del Llobregat i al voltant de l'A-7, i amb una situació d'absència de qualsevol poder polític local en l'àmbit metropolità (originat per la supressió de la corporació el 1985), l'afer esdevé preocupant davant les previsions de la xarxa viària: el quart cinturó, autovies interpolars, el desdoblament de l'autopista del Llobregat i les perspectives de noves construccions en el Maresme.

En definitiva, la recuperació econòmica ha propiciat la consolidació definitiva de l'àrea metropolitana (començada en els anys 60), heretant peculiaritats i deficiències pròpies de les circumstàncies econòmiques i polítiques que envoltaren la seva gestació. Paral·lelament, l'àrea ha esdevingut funcionalment metropolitana, a l'entorn d'unes infraestructures inicialment pensades i dissenyades per a funcions diverses a les que finalment s'han produït.

6.6.1.3 El centre: dinàmiques de selecció, d'intensificació i de concentració

Barcelona, com a ciutat central d'aquesta metròpoli funcional, inicia, al començament de la dècada dels 80, una intensa renovació urbana amb l'objectiu de recuperar una ciutat que havia d'esdevenir un centre metropolità i regional organitzat i eficaç, amb projecció internacional¹⁸⁵.

¹⁸⁵ A més de la reestructuració urbana hi hagué una reorganització administrativa per tal de descentralitzar la gran ciutat: Barcelona es dividí en deu districtes, cada un d'ells tenia al voltant de 200.000 habitants. La dimensió dels districtes era similar a les poblacions que integraven la Corporació Metropolitana, la qual quedà integrada per vint-i-sis municipis i deu districtes d'unes dimensions similars. Aquesta organització metropolitana durà poc perquè el 1985 la Generalitat de Catalunya dissolgué la Corporació i la substituï per una sèrie de comissions intermunicipals de la mateixa escala per afrontar actuacions altament especialitzades i lligades principalment als serveis urbans, com l'aigua, el sanejament, el transport i els residus.

L'abandó en què s'havia sumit la ciutat durant els llargs decennis de la dictadura i la dinàmica especulativa en què havia crescut en l'etapa de la gran expansió urbana dels 60, havia format un territori urbà fragmentat, inacabat i amb forts dèficits, tant en l'estructura general com en punts concrets del *continuum* urbà (MILLET i SERRA, 1987).

La realitat urbana imposava actuar a dues escales de planejament diferents. Una escala recollia actuacions directes en petits espais, que en alguns casos es presentaven en forma de plans sectorials. El disseny de parcs urbans, de places i de jardins, aprofitant solars buits (privats o de titularitat pública) o requalificant fàbriques en desús¹⁸⁶, i els plans sectorials de Ciutat Vella (en tres àrees d'intervenció: el Raval, Santa Caterina i la Barceloneta) i de l'Eixample, per tal d'evitar la degradació i la forta especialització funcional, en són bons exemples. Pel que fa a aquestes millores de caràcter més restringit també s'intervenien en la sistematització d'algun carrer puntual, cosa que permetia augmentar el protagonisme del vianant (BUSQUETS *et al.*, 1992)¹⁸⁷.

L'altra escala d'actuació es planteja per a tota la ciutat i això es percep com una "reestructuració urbana" general. L'actuació es concentrava en dos àmbits: la reorganització de l'espai viari i les àrees de nova centralitat, amb l'objectiu de relacionar i equilibrar fragments i àrees de la ciutat. La nominació com a ciutat olímpica va influir en les actuacions d'aquesta escala urbana, encara que no les va determinar. Les àrees de nova centralitat tenien el doble objectiu de descongestionar el centre històric (i així rebaixar la pressió sobre certes àrees) repartint les activitats centrals cap a altres zones de la ciutat i poder oferir millors serveis als barris existents. Es van definir dotze àrees de nova centralitat, quatre de les quals eren les olímpiques (anella olímpica, vila olímpica¹⁸⁸, àrea de la Vall d'Hebron, àrea de la Diagonal) i havien d'acabar-se per l'estiu de 1992. La resta havien de promoure's en forma de cooperació entre els agents públics i privats, i es preveia posar-les en marxa seqüencialment fins a l'any 2000. Entre aquestes últimes destaquen l'àrea de la Diagonal-Sarrià, el carrer de Tarragona, la zona RENFE-Meridiana, el port urbà i la plaça de les Glòries. Totes elles eren àrees

¹⁸⁶ Els parcs de l'Escorxador, de l'Espanya Industrial, del Clot, de la Pegaso. Les places de Salvador Allende, de Sant Pere, de Sant Agustí Vell i de la Mercè.

¹⁸⁷ Vegeu l'apartat 5.6.2.

¹⁸⁸ La vila olímpica ha portat a tota una reflexió teòrica sobre el canvi de tendència en el creixement urbà que aquesta actuació pot incorporar a la ciutat, en la mesura en què estableix una tendència de creixement paral·lela a la costa en el vessant nord (el sud queda estroncat per Montjuïc), que quedà truncada després de 1714 amb el "tap" que representà la construcció de la Ciutadella. Per seguir aquesta reflexió vegeu (RIBAS I PIERA, 1992).

molt compactes, que no distaven les unes de les altres més de quatre quilòmetres (AJUNTAMENT DE BARCELONA, 1987) (Mapa 6.27).

Tot aquest procés de recuperació i de renovació urbana, junt amb la reorganització del traçat viari (que s'abordarà en l'apartat següent) només es pot entendre si s'integra Barcelona (com a ciutat central), en la seva regió metropolitana (com el territori que engloba la ciutat funcional real), perquè tot el procés recent de renovació urbana de Barcelona s'inclou en la lògica de la transformació urbana a escala metropolitana. Una lògica que és definida, davant l'absència d'una planificació global de l'àrea metropolitana, per lògiques sectorials (una d'elles serà la construcció i la gestió de la xarxa viària i ferroviària) i territorials a escala local. Una d'aquestes últimes serà la que dissenya i construeix la ciutat de Barcelona, que com a ciutat central, no sols defineix el seu propi paper sinó que també proposa (encara que sigui per exclusió) el paper que ha d'assumir la resta de la ciutat funcional o àrea metropolitana.

Pel que s'ha vist Barcelona aposta per ser un centre urbà, dens i compacte on siguin privilegiades les activitats terciàries i residencials de qualitat, dins una estratègia d'enfortiment del centralisme barceloní, que ara ja no es defineix per variables quantitatives sinó per estratègies de selecció qualitatives.

Barcelona repensa la ciutat des d'ella mateixa però amb una clara vocació de centre metropolità (el Pla Estratègic ne's un exemple prou explicatiu). És en aquest sentit que es localitzen les àrees olímpiques en els quatre vèrtexs de la ciutat (situats a l'interior o sobre la ronda de Dalt), com si formalitzessin els quatre cantells d'un espai urbà que es vol que sigui homogeni socialment, compacte urbanísticament i sobretot fortament diferenciat de la resta de la ciutat metropolitana.

En les operacions realitzades entorn de les àrees de nova centralitat i de les àrees olímpiques s'hi concentren activitats d'alta qualitat urbana i de residència destinada a classes mitjanes-benestants junt a l'expulsió sistemàtica d'activitats econòmiques de menys valor afegit (com en cert sentit es perceben les industrials) i de capes de població d'ingressos mitjans-baixos¹⁸⁹. Aquest fet inclourà un fort procés de terciarització a l'interior de la ciutat, a més del que ja es

¹⁸⁹ Els preus del habitatges és una variable prou significativa per tenir referència quantitatives sobre aquest fet: el m² d'habitatge construït nou a Barcelona és 1,3 vegades més alt que a la primera corona, 1,7 més alt que a la segona corona i 2,2 més alt que a la resta de Catalunya.

dóna de forma espontània a tot l'Eixample barceloní. Això, lluny de significar una reducció de la congestió i de la pressió vers el centre, en resultarà un reforç, perquè les àrees de nova centralitat estan totes elles localitzades en el centre urbà, encara que ho estiguin de forma disgregada i dispersa. No són àrees que puguin esdevenir alternatives en el centre històric de la ciutat central perquè totes formen part del punt central de la metròpoli, encara que aquesta tendència general sembla que s'hagi vist contrarestada per actuacions de rehabilitació de petits espais i per l'aprovació de plans parcials, que han afectat especialment els districtes de Ciutat Vella i de l'Eixample (amb un intens procés de renovació i d'esponjament). En definitiva, no són res més que l'actuació apropiada a les diferents formes urbanes, funcions i interrelacions socials que presenta la ciutat per tal de seguir el criteri general d'increment de la qualitat urbana del centre (MONTANER, 1990).

Es tracta, doncs, d'una tendència que, en general, (tant si actua en petits espais com en el conjunt de la ciutat) busca ocupar el primer lloc d'una àrea metropolitana jerarquitzada i segregada, amb la concentració i l'asimetria d'un espai físic molt reduït i representatiu que funciona com un aparador dins diferents àmbits territorials (des de l'estrictament metropolità fins a l'internacional).

No es tracta en cap cas de formular una alternativa o una simple modificació a l'estructura de ciutat metropolitana sinó d'adoptar un model global, que es gestà en els anys 60¹⁹⁰, i que es concreta en el Pla Metropolità de 1976, d'una forma més racional, que ajuda a fer una ciutat capital amb una forta projecció internacional, tal com diu els objectius del Pla Estratègic. Pel camí s'ha abandonat tota la discussió sobre el model metropolità que es vol, i fins i tot, s'ha desarticulat tot l'aparell de gestió metropolitana, la qual cosa ha comportat la feblesa que ara té la metròpoli per afrontar les propostes que, d'una manera indirecta, imposa Barcelona¹⁹¹.

¹⁹⁰ Influïts pel Pla Comarcal de 1953.

¹⁹¹ Potser només alguna ciutat capital de comarca ha intentat fer front, des del principi a aquest model centralitzat. És el cas de la ciutat de Sabadell, amb el desenvolupament de "l'eix Macià" i l'increment dels serveis productius en el camp de la gestió informàtica.

6.6.2 LA REAFIRMACIÓ DEL COTXE PRIVAT A LA CIUTAT DIFUSA

El nou model de ciutat metropolitana, inserida en les pautes de localització productiva i reproductiva que imposa el model postfordista, dóna lloc a noves pautes de mobilitat urbana i regional. En aquest sentit els desplaçaments abandonaran la rigideza (espacial i temporal) d'altres èpoques i s'adaptaran a models més difusos i més reticulars, sense abandonar la importància dels desplaçaments cap el centre.

Les polítiques públiques urbanes i metropolitanes que caracteritzaran el disseny de l'oferta de transport en aquesta etapa evidenciaran la voluntat de Barcelona en erigir-se com a centre metropolità amb projecció internacional alhora que passaran de manifest la falta d'alternatives a un model de ciutat metropolitana existent (difusa i fortament centralitzada) i la consegüent adopció, encara que racionalitzada i modernitzada, d'un model de ciutat que es gestà en els anys 60: El plantejament de l'organització de l'àrea metropolitana mitjançant una extensa xarxa d'autopistes i gairebé l'absència de qualsevol política de reequilibri derivada dels transports col·lectius n'és una mostra més que evident. Encara que hi ha fortes diferències en les polítiques pensades pel centre de la regió metropolitana, la ciutat de Barcelona, i per al resta de la regió.

6.6.2.1 Les pautes de mobilitat, resultat d'un model de ciutat difusa i jerarquitzada

Les pautes de localització de l'activitat econòmica i de la població a escala metropolitana, esmentades anteriorment, i que caracteritzen l'etapa postfordista, han donat lloc a una nova forma de mobilitat urbana i metropolitana. La fragmentació del procés productiu que implica la descentralització i la desestructuració (productiva i espacial) de les grans unitats de producció, elements que havien caracteritzat l'etapa fordista, ha donat lloc a unitats petites, amb pocs treballadors i dependents les unes de les altres. Això significa que l'accessibilitat en serà un element important, perquè la fragmentació productiva implica una connexió ràpida entre els diferents moments productius; alhora, induirà un augment i unes transformacions considerables de les pautes de la mobilitat, amb una estructura dels viatges (nombre-distància) en "forma de núvol": molt dispersos pel que fa tant a l'horari com als recorreguts, necessitats d'una gran agilitat i flexibilitat (NEL-LO, 1995).

Alhora la transformació de les pautes de localització dels habitatges i dels serveis destinats a la població (aquells que s'han descrit com a banals), s'han difuminat cap a tota la regió metropolitana (la localització d'hipermercats, de multicinemes, etc., així com la seva combinació) i l'increment del temps d'oci i de lleure que caracteritzen l'última etapa del capitalisme en els països desenvolupats, també haurà canviat els trets essencials de la mobilitat.

Els canvis en les pautes de mobilitat¹⁹² a la regió metropolitana de Barcelona es poden resumir així:

1. Increment del nombre total de desplaçaments en la regió metropolitana en el segon quinquenni de la dècada dels 80, coincidint amb la represa de l'activitat econòmica. A Barcelona l'augment de la mobilitat obligada ha estat del 6,6% i al conjunt de la regió metropolitana del 12,9%, entre 1986 i 1991 (CLUSA, 1995); els desplaçaments amb origen o destinació a Barcelona han passat del 25% al 32% entre 1986 i 1991 (VILLALANTE, 1995) (Taules 6.6.1, 6.6.2 i 6.6.3),

2. La distància recorreguda en cada desplaçament s'ha allargat. Els desplaçaments de la primera corona metropolitana inferiors a 30 minuts han passat del 71% al 67,3%; conseqüentment els de més de 30 minuts han passat del 24,3% al 28,3% (RIERA FIGUERES, 1992); això es fa evident amb l'increment de la mobilitat des de qualsevol punt de la regió cap al centre de la ciutat: els viatges al centre de la regió metropolitana per oci i compres han passat del 49,3% al 53,3% (SOLER, 1995). Alhora, i pel que fa al transport públic, mentre la demanda del metro, com a servei que soluciona la demanda més central i de recorreguts més curts, es manté estable entre 1984-1994 (al voltant de 258 milions de passatgers anuals), el ferrocarril metropolità (RENFE i Ferrocarrils de la Generalitat), com l'oferta regional (de recorreguts més llargs) continua augmentant: en una proporció del 20% anual el nombre de viatges (Taula 6.6.4).

3. Aquest augment de la llargària ha fet que hi hagi una tendència de traspàs de desplaçaments a peu cap al transport privat (VILLALANTE, 1995): el trànsit privat als

¹⁹² Les dades que aquí es presenten han sorgit de: Enquesta de la Regió Metropolitana de Barcelona 1990 (IEMB), l'enquesta domiciliària a la conurbació de Barcelona (CMB, 1981); Encuesta de movilidad y tarificación (TMB, 1986); Encuesta domiciliària sobre la movilidad obligada y no obligada (CMB, 1988); Enquesta de mobilitat a l'àrea de Barcelona (EMAB), realitzada el 1984 i el 1994 i elaborada per TransportsMetropolitans de Barcelona (TMB); Enquesta Mobilitat Obligada (EMO, 1991); Enquesta de trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, realitzada consecutivament els anys 1992, 1993 i 1994, a càrrec d'un equip d'investigació de l'Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona (IEMB) (ARAGAY, 1995).

accessos experimenta un augment anual del 3,5%. En els desplaçaments a l'interior de la ciutat el transport privat representa el 23% i en els viatges cap a l'exterior, el 53% (VILLALANTE, 1995). Només els viatges de la perifèria al centre, per motius laborals, es realitzen majoritàriament amb transport públic (CLUSA, 1995) (Taula 6.6.5).

4. Els desplaçaments reticulars (aquells que es donen entre les perifèries) cada vegada esdevenen més importants: quasi tots els municipis de la regió metropolitana han augmentat el percentatge d'entrades i sortides per motius laborals (CLUSA, 1995). Entre el 1986 i el 1991 les sortides del municipi de Barcelona per mobilitat obligada han passat del 12,7% al 16,5% (respecte de la població ocupada resident) i les entrades, del 27,1% al 31,5%. A la regió metropolitana han passat, respectivament, del 32,4% al 38,1% i del 32,2% al 38,4%.

5. La mobilitat obligada guanya quota de representació en el si dels objectius que generen la mobilitat: passa del 52,3% al 54,4% entre 1984 i 1994 a la regió metropolitana. En el municipi de Barcelona la mobilitat obligada ha passat del 52,3% al 46,6% en relació a la mobilitat total i la no obligada del 47,7% al 54,4%, en el període dels deu anys abans esmentats (SOLER, 1995). Això indica que malgrat han augmentat els viatges reticulars, aquest fet s'ha donat paral·lelament a un increment de la centralitat de Barcelona pel que fa a les funcions terciàries qualificades (ARAGAY, 1995).

De tot plegat es pot dir que som davant d'un incipient però clar canvi de tendència pel que fa a les pautes de la mobilitat tant a la ciutat de Barcelona com a tota la regió metropolitana; canvi que, com diu Oriol Nel·lo, té el seu origen en la transformació de la configuració d'un determinat model de metròpoli, el qual difon les seves activitats sobre el territori, alhora que s'especialitza i es jerarquitzava (NEL·LO, 1995). Això pressuposa un important augment de la mobilitat i una pressió cada vegada més forta sobre l'oferta de la xarxa de transports i comunicacions. El conjunt deriva a un augment dels costos de mobilitat¹⁹³ (tant dels directes com dels indirectes; tant dels externs com dels interns¹⁹⁴) que no assumeixen les

¹⁹³ No hi ha cap estudi fet sobre l'augment de costos reals que implica aquest canvi en les pautes de mobilitat. Tanmateix hi ha algunes dades força indicatives com és el consum energètic: els autobusos de la companyia Transports Metropolitans de Barcelona han passat de consumir 46,6 litres de gasoil per cada 100 km, a consumir-ne 48,6. El metro ha passat de 157,3 milions de kWh a 179,9. La venda de combustible per automoció ha passat de 396.150 milers de litres a 429.535. Dades facilitades per la TMB i per CAMPSA, citades per (MATAS, 1992).

¹⁹⁴ En el subcapítol 4.2. es fa una reflexió sobre el que inclou aquest tipus de costos a partir dels treballs de LOWE, 1994.

empreses. Aquestes han externalitzat la producció però no han internalitzat els costos que es deriven pel fet d'incrementar el temps de desplaçament (TRULLEN THOMAS, 1990). Això és assumit pels mateixos treballadors o per l'Administració pública, que dissenya una oferta de transport per mitjà d'unes polítiques públiques.

6.6.2.2 Una oferta de transport desigual i centrada en la xarxa viària

L'oferta de transport que es dissenya en aquesta etapa a través de polítiques públiques es desigual segons siguin pel centre urbà, Barcelona, o per la resta de la regió metropolitana, o segons es dissenyin en temps de crisi (1979-1986) o en l'etapa de la recuperació (1986-1992). La gran diferència d'oferta de transports en el centre respecte la perifèria rau en la importància que en aquella tenen els transport públics, derivada de condicionants històrics i de les pròpies característiques urbanes (densitat, aglomeració, etc).

Respecte les etapes històriques esmentades cal remarcar que en el quinquenni de crisi econòmica en que els ajuntaments democràtics afronten, per primera vegada després de més de quatre dècades, a la gestió i al govern municipal, la política de transport urbà és una estratègia vinculada al transport col·lectiu i a l'optimització de recursos públics. En canvi el segon quinquenni es caracteritza per una recuperació al retorn al model de ciutat que es gestà en els anys 60, encara que racionalitzat i modernitzat, que ha portat implícit la reafirmació del cotxe privat, gairebé com a única alternativa per solucionar els creixents increments de mobilitat metropolitana.

A Barcelona, a cavall de les dècades dels anys 70 i dels 80, com a conseqüència dels moviments ciutadans que s'havien oposat (amb més o menys èxit) a la construcció de les autopistes urbanes, es comencen a paralitzar construccions d'infraestructura viària (com el Segon Cinturó a Nou Barris l'any 1976) i fins i tot a deruir trams viaris ja construïts (com l'enderrocament el 1984 del viaducte d'Alfons X, de recent construcció). Aquesta política de fre de la construcció de vies urbanes ràpides, que es dona en moltes ciutats del món i que en part és conseqüència de la crisi econòmica i en part parteix d'un nou concepte de mobilitat urbana, on es tenen molt més en compte totes les opcions de transport urbà (això s'ha tractat en el subcapítol 5.4), va anar acompanyada d'unes tímides propostes de recuperació del transport públic com a possible alternativa vàlida al

transport privat. En aquesta línia, el 1984 es realitza un nou pla de metros¹⁹⁵ i l'empresa de transport públic de l'àrea metropolitana encarrega alguns estudis que vinculen la vertebració del territori metropolità a la xarxa de transports públics (IEMB, 1987)

En aquesta nova tendència també s'inclouïa la transformació dels eixos viaris a escala de barri, per tal d'augmentar el protagonisme del vianant, i dotar l'entorn urbà d'una major qualitat i donar protagonisme al comerç tradicional del barri. En aquest sentit destaca l'impuls dels "carrers majors", d'aquells districtes de caràcter tradicional que tenen aquesta tipologia d'espai viari (el carrer Gran de Gràcia, el carrer Major de Sarrià, el carrer de Sants, el carrer Gran de Sant Andreu, la rambla del Poble Nou, la rambla del Carmel). En aquests espais viaris "peculiaris" s'intenta preservar els usos centrals i comercials, per tal de reforçar el valor d'espai interior del barri, i consegüentment es redueix la pressió del trànsit de pas (BUSQUETS, 1992 a). Sota les mateixes bases teòriques, es preserven els espais viaris singulars lligats als vianants i a activitats de lleure i comercials, que tenen un significat de valorització singular dels sectors urbans més amplis, cal esmentar, també, els projectes de l'avinguda de Gaudí, l'avinguda de Josep Tarradellas, l'eix del carrer de Tarragona i l'enllaç de les Rambles amb la rambla de Catalunya.

Aquest inici, tímid i incipient, de canvi d'estratègia política per afrontar la creixent mobilitat urbana i metropolitana s'estroneja el 1986. El detonador definitiu del canvi es pot atribuir a la denominació de Barcelona com la ciutat olímpica de 1992 i el canvi d'estratègia de política urbana que això va suposar per la ciutat. Però també, cal atribuir aquesta transformació en el canvi general que l'inici d'una etapa de recuperació porta implícit: la creació de llocs de treball i la revalorització d'actius empresarials, del sòl i de l'habitatge. La proposta de celebració dels jocs cal emmarcar-la dins aquesta tonica economica general "com una mesura de macroincentivació keynesiana que afectarà el procés d'inversió animant tant la inversió privada com la pública" (TRULLÉN THOMAS, 1990).

¹⁹⁵ Les previsions del Pla de Metros de 1984 es plantejaven per al 1990, l'obertura de la línia 2; la perllongació de la línia 4 pels seus dos extrems fins a Santelvira i Sistells; l'allargament de la línia 1 a Zona Franca i de la línia 4 a Sant Joan Despí. També contemplava la integració tarifària de tots els modes de transport públic en un àmbit supramunicipal. L'únic que s'ha dut a terme, amb cinc anys de retard i només parcialment, és l'obertura de la línia 2, que s'ha inaugurat, parcialment, el setembre de 1995. A més d'extendre les estacions de la línia 1.

A partir d'aleshores es comença a repensar la mobilitat de la ciutat (ara ciutat olímpica), quasi exclusivament, mitjançant les infraestructures viàries, reprenent les obres que ja s'havien començant en els anys 60 i es retorna a promoure la mobilitat amb transport privat, encara que ara es dissenyarà d'una forma més respectuosa amb l'entorn urbà construït.

En aquest sentit es pot dir que les obres viàries que es realitzen a Barcelona entre 1987 i 1992 són la segona fase d'un procés que s'inicià el 1962 amb la construcció de la *Red de Arterias de Barcelona*. Aleshores es començaren a construir els accessos a la ciutat utilitzant una tipologia viària d'autopista urbana ràpida, d'acord amb el substrat teòric que aleshores sustentava aquests tipus d'actuacions urbanes a quasi bé totes les ciutats del món occidental i que s'encetà amb les obres viàries realitzades per Robert Moses a Nova York en les dècades dels anys 20 i 30¹⁹⁶.

A partir de 1987, però, s'intenta (i potser en aquest cas s'aconsegueix) que les vies urbanes ràpides esdevinguin elements urbans integrats amb l'entorn, no solament físic sinó social i, per tant, respectuosos i permeables amb els espais per on travessen. A més, en aquest moment de la trajectòria urbana, quan Barcelona vol esdevenir un espai urbà de qualitat i un centre metropolità amb projecció internacional, la xarxa viària no pot esdevenir un element de congestió i de contaminació d'aquesta ciutat. Per tant, la xarxa viària, alhora, ha de connectar i disminuir els nivells de congestió del centre de la ciutat. El disseny viari que enllaça ambdós objectius són les rondes o cinturons que envolten la ciutat, i que, projectats al principi del segle, es començaren a construir en els anys 60; però ara, a diferència d'aleshores, hauran de travessar d'una manera respectuosa un espai densament construït. Aquesta nova manera d'entendre la construcció del traçat viari urbà obligarà a oblidar una part dels dogmatismes¹⁹⁷ sobre els quals estava assentada l'enginyeria i a incorporar criteris de projecció propis i potser únics (aplaudits pels arquitectes i enginyers d'arreu del món) (HERCE, 1992).

El resultat de tot aquest procés ha estat la construcció¹⁹⁸ d'una anella viària integrada per dues rondes de circumval·lació (la ronda de Dalt i la ronda del Litoral), distants uns cinc quilòmetres l'una de l'altra i molt pròximes al cor de la

¹⁹⁶ Això s'explicita en l'apartat 5.3.2.

¹⁹⁷ Basats quasi sempre en dues variables úniques: la velocitat i la capacitat de la via a construir.

¹⁹⁸ Cal mencionar la rapidesa amb què es construí aquesta xarxa: entre 1987-1992 es construí la mateixa quantitat de trams viaris que entre 1960 i 1987.

ciutat, i tres accessos viaris principals (els nusos de la Trinitat i del Llobregat; les entrades a l'anella des de les "potès nord i sud" i el túnel de Vallvidrera des del Vallès). En just cinc anys la ciutat ha capgirat totalment la forma de la xarxa, l'organització del trànsit de pas, la circulació interna i les vies de penetració¹⁹⁹ (Taula 6.26 i 6.27).

En aquest sentit Manuel Herce diu que si bé la construcció de les rondes ha significat un augment del 35% de la capacitat de la xarxa global metropolitana (amb un augment de capacitat de 588.000 vehicles/dia a 900.000 vehicles/dia), en la pràctica això representarà entre el 15 i el 20% de reducció de trànsit al centre de la ciutat, xifra que amb l'increment actual de la motorització (Taula 6.4.1), es tardarà només cinc anys a absorbir l'estalvi. Però, a més, la congestió que s'evita en el centre de la ciutat (especialment en les avingudes Diagonal, Meridiana i el carrer d'Aragó) (Mapa 6.28) es pot retransmetre a punts perifèrics (les ciutats de la conurbació de Barcelona) on la xarxa viària no ha estat redissenyada per a aquesta nova funció (HERCE, 1992 pàg. 58).

Paral·lelament a tot aquest gran esforç per reorganitzar la xarxa viària de la ciutat el transport públic ha rebut només el 2% del total de la despesa olímpica urbana²⁰⁰. No solament no hi ha hagut cap tipus de reorganització global en aquesta infraestructura, sinó que ni tan sols s'aconseguí acabar allò que s'havia programat en el Pla de Metros de 1984. Des d'aquesta data la xarxa de metro just s'estén tres quilòmetres²⁰¹. Recentment (1995-96) s'ha obert part de la línia 2, que segons el Pla de 1984 havia d'estar llesta el 1990 (Mapa 6.11). En el transport col·lectiu també s'ha primat el mitjà viari, l'autobús, sense tenir en compte les baixes velocitats comercials ni el consegüent increment de temps que significa aquest tipus de transport dins una àrea urbana densament poblada²⁰².

Tot aquest procés, que té lloc a cavall de la dècada dels anys 80 i els 90, es realitza paral·lelament a la confecció del Pla Estratègic de la ciutat de Barcelona. Aquest pla és una opció estratègica conjunta dels diversos agents polítics,

¹⁹⁹ Pere Riera analitzà la rendibilitat social de les rondes en la seva tesi doctoral, que després va sortir en forma de llibre: (RIERA, 1993).

²⁰⁰ El soterrament de les línies ferroviàries al seu pas pel Poble Nou i el ramal de la plaça de les Glòries no són (encara que en algun cas s'han volgut considerar així) actuacions de política de transport sinó de política urbana.

²⁰¹ Just s'ha estès la línia 1 des de Santa Coloma centre fins al Fondo de Santa Coloma (una estació) i des de l'Hospitalet centre a la Residència Sanitària de Bellvitge (dues estacions).

²⁰² Per aquests motius en general els transports públics han perdut passatgers durant l'últim any. L'excepció ha estat l'autobús, que n'ha guanyat un 3,8%, a banda del tren de rodalies que s'analitzarà més endavant.

economicos i socials (sector públic i privat) i preten potenciar el paper de Barcelona en el nou context economic i europeu. En aquest sentit, i donades les característiques portfordistes de l'estructura economica de la ciutat de Barcelona, el pla otorga un paper clau a l'accessibilitat i per tant als transports:

Primera línia estratègica: configurar Barcelona com un dels centres direccionals de la macroregió. La línia se centra molt en les infraestructures d'accessibilitat interna i externa de Barcelona. El caràcter estratègic d'aquesta línia d'actuacions es remarcat per la seva incidència sobre tota l'activitat econòmica que es desenvolupa en l'àrea i sobre la qualitat de vida dels seus habitants. Així mateix, es considera una línia clau per a la modernització dels sectors productius i per aportar la necessària flexibilitat que demanden els nous esquemes de treball (PLA ESTRATÈGIC BARCELONA 2000, 1991).

En l'augment d'accessibilitat interna del territori, el Pla es proposa com objectiu l'augment i la millora del transport públic. Tanmateix i malgrat els objectius proposats, i com ja s'ha vist, les realitzacions portades a terme en l'última dècada han anat dirigides a facilitar el desplaçaments ràpids i flexibles. I per tant ha significat, també, a la pràctica afavorir la mobilitat en cotxe. Això ha significat una continuació amb les opcions d'èpoques anteriors, que contrasta amb el caràcter innovador de la substancial transformació urbanística realitzada en el mateix període.

Pel que fa a l'àmbit metropolità, l'estratègia política dels transports ha estat la mateixa que en l'àmbit urbà però amb un problema afegit: la manca d'un govern polític que donés unitat a les actuacions en l'àmbit metropolità²⁰³. En aquesta situació de buit de "govern metropolità" les polítiques de transport esdevenen o bé fragmentàries a una escala local o bé obeeixen a objectius suprametropolitans. En el primer cas cal esmentar que l'alt nivell d'integració urbana a què s'arriba amb la construcció de les rondes al municipi de Barcelona no s'aconsegueix en els municipis més o menys pròxims (HERCE, 1992). En el segon cas s'ha d'esmentar la gran quantitat de vies ràpides de pas, amb una lògica regional o supraregional que passen per la comarca: el desdoblament de l'autopista del Llobregat, el Quart Cinturó, les "interpolars" que transcorren paral·leles, etc (Mapa 6.25 i 6.26)

²⁰³ Com s'ha comentat l'únic govern metropolità (encara que restringit a una part de la conurbació) ha estat el que s'instaurà a partir de 1974 en la Corporació Metropolitana de Barcelona i que la Generalitat dissolgué el 1985. Cal puntualitzar que aquesta dissolució es realitza en contra de l'opinió de tot els governs locals de caire progressista, vinculats al Partit dels Socialistes de Catalunya o a Iniciativa per Catalunya.

En l'àmbit metropolità i pel que fa al transport col·lectiu, a més d'ampliar el nombre de serveis d'autobús (normalment de titularitat privada) que uneixen els diferents pobles perifèrics entre si i amb el centre, ben poca cosa s'ha fet sobretot pel que fa a la construcció d'infraestructures²⁰⁴. Com a element d'excepció hi ha la petita desviació que ha sofert la línia de Barcelona a Sabadell, per tal d'integrar el recorregut regular amb la Universitat Autònoma de Barcelona, a Bellaterra (Mapa 6.6).

Un dels exemples més evidents de la poca atenció que ha rebut el transport públic és la poca consolidació efectiva de les propostes del Pla Intermodal de Transport de la regió metropolitana (PIT), realitzat per la Comissió Coordinadora del Transport Metropolità. Aquest Pla, realitzat el 1994, té com objectiu establir una xarxa de transport públic integrada, amb la participació de tots els modes i totes les variants de l'oferta. Això es vol aconseguir amb la millora d'un servei de transport, a dos nivells el "d'armadura" que relaciona les capitals de comarca i el de dispersió, que uneix els municipis petits i les urbanitzacions; amb la integració tarifària, en el sentit que qualsevol viatge necessiti una sola targeta i que els viatgers paguin en funció de l'origen i la destinació, sense tenir en compte la combinació modal necessària; amb l'adaptació, millora i ampliació d'unes xarxes (especialment les ferroviàries, tant urbanes com metropolitanes) que es construïren fa més de 150 anys. De tot plegat no s'ha començat a fer quasi res (DOMBRIZ, 1995)

De totes maneres cal esmentar l'esforç que últimament està fent la RENFE en els serveis de rodalies²⁰⁵ (com a metro regional) per racionalitzar i ampliar el nivell d'oferta, encara que sense ampliar la xarxa ni el seu nivell d'interconnexió²⁰⁶. En aquest sentit els trens de rodalies de Barcelona, a més de modernitzar els aparells i d'ampliar-ne l'oferta, la gran innovació que han establert és incorporar la noció "xarxa" a les línies que hi ha; en aquest sentit els trens de rodalies no tenen un punt únic d'origen i de destinació com era abans Barcelona sinó que les línies

²⁰⁴ Com també s'ha esmentat en els soterraments de Barcelona, el soterrament de l'estació de Terrassa (1994) no és pot contemplar com un element integrat en una política de transports sinó en una política urbana.

²⁰⁵ Aquest esforç està emmarcat en el *Plan de Transporte de Cercanías* (1990-1993), inscrit en el *Plan para el Transporte en las Grandes Ciudades*, aprovat pel maig de 1990. Aquest pla dissenya les actuacions pel modus ferroviari en l'àmbit de les rodalies agrupant les propostes de RENFE i FEVE. Dóna continuïtat a les actuacions previstes al *Plan de Transporte ferroviario* (PTF) i al *Contrato Programa RENFE-Estado*. El pla previa passar dels 83,5 milions de passatgers any el 1989 a 120 milions el 1993 (43,7%). La inversió prevista a les rodalies de Barcelona era de 22.380 milions de ptes, que representava un 11,3% del total.

²⁰⁶ També cal esmentar l'entrada en funcionament de l'estació de RENFE Cerdanyola-Universitat al principi del curs 1995-1996, per tal de facilitar el trasllat a la Universitat Autònoma amb tren.

van d'un extrem de la perifèria a un altre²⁰⁷, encara que això, per a la construcció mateixa de la xarxa signifiqui el pas obligat pel centre de la ciutat. Aquesta política cal entendre-la com una estratègia d'optimització dels recursos existents, que s'adapta perfectament al model centralitzat d'àrea metropolitana que es proposa: és una xarxa radial (encara que s'han fet esforços per esmorteir-ho) que connecta perfectament (o quasi perfectament) la perifèria metropolitana amb el centre i evita la congestió d'aquest centre i també (allí on la xarxa ho permet), algunes parts de les perifèries, però en cap cas no es pot considerar una xarxa de transport adaptada a les necessitats reals d'un espai metropolità (Mapa 6.6).

En la mateixa línia s'emmarca la recent transformació que, pel que fa al servei, està fent Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), que vol arribar, amb la incorporació de nous trens, a una freqüència igual o menor a 10 minuts. Això fa que el tren passi de ser un servei suburbà a ser un "metro regional", tal com la companyia el comença a anomenar (Mapa 6.6).

6.6.3. RESUM

Dos fets importantíssims d'àmbit general marquen la dècada dels anys 80: la recuperació de les llibertats democràtiques a l'Estat espanyol i la recuperació econòmica que es dona a tot el món occidental després de l'ensurt que suposà la crisi de la dècada dels 70 i principis dels 80. Per a Barcelona, en particular, i per a la regió metropolitana, en general, aquestes transformacions estructurals en l'esfera política i econòmica esdevenen fonamentals per iniciar una etapa de metamorfosi de l'estructura urbana, encara que amb la pervivència de fortes inèrcies històriques.

Les primeres eleccions democràtiques locals obren les portes dels ajuntaments a les forces progressistes que (junt a tècnics altament capacitats) inicien un procés de renovació urbana a escala local i metropolitana. Al procés l'empeny una important recuperació econòmica, (que en l'àrea metropolitana es traduïa en un fort increment de les inversions industrials d'origen, en molts casos, extern) la qual cosa implica una forta reestructuració en el procés productiu (igual que a la resta dels països desenvolupats) que afecta, entre altres, la descentralització i desestructuració (productiva i espacial) de les grans unitats de producció que

²⁰⁷ La xarxa de rodalies de RENFE la integren quatre línies: la primera va de l'aeroport a Maçanet-Massanes; la segona de Calafell a Maçanet-Massanes; la tercera de Sants a Vic; i la quarta del Vendrell a Manresa. Totes passen per les estacions principals de Barcelona: Sants, Plaça de Catalunya i Arc de Triomf o el Clot-Aragó.

havien caracteritzat l'estructura econòmica fins al moment. A escala espacial això significa una difusió i una reubicació, vinculada a nivells d'accessibilitat i connectivitat, cap a tota la regió metropolitana. Alhora que va acompanyat d'unes difusió dels espais de residència de la població, la qual també es veu immersa dins un procés important de reubicació. Tot plegat són trets característics de l'etapa postfordista.

De forma paral·lela el centre de la metròpoli, la ciutat de Barcelona, reforça el procés de terciarització, que ja s'ha iniciat en etapes anteriors, però que ara, més que mai es percep de forma amenaçadora per la multifuncionalitat pròpia dels espais urbans centrals. Aquest procés de terciarització es veu reforçat per la incorporació de tot un seguit d'activitats de serveis dirigides a les empreses, (serveis direccionals) que abans de la reestructuració del procés productiu estaven internalitzades dins de cada una de les unitats productives, i que ara sorgeixen com a activitats independents que indispensablement s'han d'ubicar en el centre (accessibles, amb un entorn de qualitat, etc.).

La transformació d'un determinat model de metròpoli, caracteritzada per la difusió i alhora per l'espacialització i la jerarquització, han anat transformant les pautes de la mobilitat urbana i metropolitana. En els últims deu anys s'ha experimentat un increment del nombre de desplaçaments total, un augment de la distància recorreguda i un canvi en els mitjans de transport utilitzats: s'ha anat abandonant l'anar a peu (en relació a l'allargament de la distància) i ha augmentat l'us dels mitjans mecànics, especialment el vehicle privat. Alhora els desplaçaments reticulats (entre perifèries) esdevenen més importants encara que el centre de la regió metropolitana, Barcelona és pas obligat del transport públic d'infraestructura fixa i no deix de representar un dels punts d'atracció més important, sobretot pel que fa a la mobilitat no obligada, que en aquest període guanya quota de representació en els objectius que inciten al desplaçament.

La mobilitat, es caracteritza per viatges (nombre-destinació) en "forma de núvol": dispersos, tant el l'horari com en el recorregut. Aquesta nova forma de moure's pel territori metropolità fa que augmentin el temps total de desplaçament i per tant els costos, els quals seran assumits, en bona part dels casos, pels propis usuaris i per l'administració. Per tal d'assumir la seva responsabilitat respecte l'accessibilitat i la mobilitat, l'administració dissenyarà una oferta de transport a través de polítiques públiques, les quals tindran característiques diferents segons si es dóna

en el centre o en la perifèria de la metròpoli i que canvia entre el primer i el segon quinquennis dels anys 80.

Al llarg de tota aquesta època Barcelona té com a objectiu esdevenir una ciutat eficient i organitzada, centre de la regió metropolitana, amb una forta i creixent projecció internacional. Aquest objectiu l'inicia amb propostes de concentració selectiva de les activitats i dels habitants, expulsant cap a la perifèria tot allò que no li sembla prou rendible (com ja havia fet en l'etapa precedent, encara que ara ho fa de forma més ordenada).

Però l'estratègia per aconseguir aquest objectiu (no pas l'objectiu) canvia a partir de 1986 induïda per la recuperació econòmica, pel canvi de model territorial i pel paper que la ciutat vol tenir a nivell internacional (com a capital de la Mediterrània nord-occidental). El que tot plegat es fa evident amb la nominació de Barcelona com a ciutat olímpica.

En tot aquest procés un element important és la política de transport per la ciutat. Una ciutat que es vol d'una certa qualitat, que és vol que ocupi un lloc en l'àmbit internacional, que és vol eficaç i de disseny, cal que sigui permeable i fàcilment accessible (tal com diu el Pla Estratègic). La política pública que possibilita aquesta qualitat de l'espai urbà és la política de transport urbà, que a la ciutat de Barcelona ha passat per dos períodes clarament definits i diferenciats.

Fins el 1986 les obres de remodelació urbana eren obres contingudes en espais urbans petits i delimitats (places, parcs, requalificacions de solars) i en algun pla parcial de zones de la ciutat amb greus problemes específics (com la Ciutat Vella o l'Eixample). A partir de 1986 la ciutat vol esdevenir més que mai un lloc central del consum, del disseny, del "bon gust" i les obres de remodelació urbana passen a ser obres per a tota la ciutat.

Aquesta doble estratègia urbana (perfectament perceptible pel que fa a l'escala dels projectes) també afecta l'organització de la mobilitat de les persones en la ciutat. En la primera etapa les obres de l'espai viari es restringeixen a parts de carrers on es vol donar més importància al vianant alhora que s'augmenta la qualitat de l'entorn urbà i es dona suport al comerç tradicional (els carrers majors del barri antic, i algun altre). Aquest nivell "micro" de remodelació és acompanyat per l'aturada de la construcció de trams viaris ràpids a l'interior de la

ciutat, contra els quals hi havia hagut una forta oposició popular, i per un cert suport al transport col·lectiu (el Pla de Metros de 1984, per exemple).

A partir de 1986 tot aquest incipient canvi de tendència, que d'altra banda és bastant comú a moltes ciutats europees, s'acaba i es retorna a la construcció de grans eixos viaris i per tant al reafirmament del cotxe privat com el vehicle que soluciona els problemes de mobilitat en l'àmbit urbà. Fenòmen al que no és aliè el fort pes de la indústria de l'automòbil a Espanya en el procés de creixement econòmic de la dècada 1983-1992 (PALLARÈS, 1993). Es reprenen les obres viàries que s'havien projectat en els anys 60, encara que ara es construeixen de forma més respectuosa amb l'entorn urbà que travessen alhora que intenten evitar la congestió al centre de la ciutat: es realitzen dos cinturons de ronda, en forma d'anella urbana, que envolten el cor de la ciutat.

Però aquestes polítiques de transport urbà recolçades quasi exclusivament en la xarxa viària no arribaran a solucionar (com mai no ho han fet en cap espai urbà, ni fins i tot a Los Angeles) les necessitats de desplaçament que té Barcelona, ni la seva àrea metropolitana. Amb l'increment anual de la motorització es tardarà només cinc anys en recuperar els índexs de congestió, alhora que s'hauran traslladat els colapses circulatoris del centre cap a la perifèria metropolitanes. El que una vegada més confirma la "teoria gasosa": les infraestructures viàries i els modes de transport són vasos comunicants que es relacionen a través de la qualitat en la mobilitat. Més infraestructura mes mobilitat (Mapa 6.28 i 6.29).

Per evitar això caldria haver endegat paral·lelament una xarxa eficaç de transport públic, tant urbana com metropolitana, i una bona dotació de places d'aparcament en punts perifèrics connectats amb el transport ferroviari que arriba a Barcelona.

Cap d'aquestes polítiques d'esmoreïment s'ha realitzat, sinó al contrari. A Barcelona les obres olímpiques destinaren només el 2% del total del pressupost al transport públic, els compromisos que s'adquiriren amb el Pla de Metros del 1984 no es compliren i, a més, el lloc on s'han construït més places d'aparcament ha estat el centre de Barcelona, per mitjà d'una empresa semipública: la Societat Municipal d'Aparcaments.

En l'àmbit metropolità la situació és més o menys la mateixa pel que fa a l'opció del transport privat. El pla que integra la política de transport públic per tota la metròpolis (el PIT) quasi bé no s'ha posat en marxa. Conseqüentment l'estructura

metropolitana s'ha consolidat amb les autopistes i els túnels (sovint de peatge) que s'han anat construint sense fer ni un tram més d'infraestructura ferroviària. Tret del petit canvi de trajecte que ha significat enllaçar la UAB amb la línia regular Barcelona-Sabadell amb FGC i de l'obertura del petit tram de RENFE entre Cerdanyola i l'estació Cerdanyola-Universitat, per tal de donar servei en transport públic a un Campus Universitari on cada dia s'hi traslladen més de 30.000 persones.

Ara bé, hi ha característiques desiguals entre la ciutat central i la resta de la metròpolis, així mentre aquella té un govern clar i definit, la dissolució, el 1985, de l'únic (i ja aleshores insuficient) govern metropolità (la corporació metropolitana de Barcelona), aboca a la perifèria metropolitana a un procés de renovació urbana fragmentat per iniciatives locals o sectorials, que l'afebleix respecte a les decisions del centre.

Però dins de tot aquest procés de renovació recent hi ha tot un substrat històric que amb els anys ha anat consolidant un capital territorial fix, que ara i malgrat que això signifiqui capgirar els objectius inicials, permet esmorteir algunes de les deficiències en què es troba l'àrea metropolitana. Un element cabdal que s'integra en aquesta lògica de transformació d'un capital fix implantat a la zona fa més de cent anys és la xarxa ferroviària, tant de titularitat estatal com regional (RENFE i FGC).

Aquestes línies ferroviàries que fa més de cent anys s'implantaren com a línies independents i intermunicipals, s'han convertit ara, en aquests últims quinze anys, en "metros regionals". En aquest sentit se n'ha renovat el material mòbil, se n'ha modernitzat la línia i se n'ha augmentat la freqüència; i a més, la RENFE ha passat d'organitzar el servei com a línies independents a una concepció de xarxa, on no hi ha cap punt d'origen ni de destinació únics²⁰⁸. Ara bé, malgrat l'esforç que aquestes dues empreses han realitzat (que ha estat acompanyat per un increment notable del volum de viatges), aquestes línies només poden servir una part de la demanda metropolitana, que és la que realitza els desplaçaments entre la perifèria i el centre (o viceversa), perquè són els trajectes per als quals foren dissenyats. Els desplaçaments entre perifèries, que són els que han tingut i tindran uns increments més considerables, s'han obligat a fer amb transport

²⁰⁸ Els FGC no ho poden fer perquè les seves línies tenen dues amplades de via diferents i perquè no estan connectades entre elles amb l'interior de la ciutat.

privat, ja que amb el transport públic significa realitzar recorreguts molt llargs, donant voltes innecessàries.

En tot aquest procés es percep prou clarament no sols el tractament desigual que ha rebut el transport privat i el públic (pel que fa a la inversió, a la construcció d'infraestructures, a l'extensió vers tota la ciutat metropolitana) sinó el model de ciutat que s'ha estat gestant. El canvi de model de ciutat, entre abans i després de 1986, es degut a molts factors vinculats a fenòmens no només locals sinó també internacionals. El canvi d'objectiu de la política de transports, que passa de prioritzar el transport públic i els espais per a vianants a prioritzar els grans viaris urbans, és un reflex no només de la recuperació econòmica que en aquests anys s'experimenta sinó del nou model econòmic que s'implanta (el postfordisme). Seria poc cert identificar l'etapa de crisi econòmica amb el recolçament dels transports col·lectius i identificar l'etapa de creixement amb les grans despeses en xarxa viària (carreteres i autopistes). Margrat això sigui coincident i estigui relacionat, cal interpretar les coincidències no sols a partir d'aquestes relacions entre capacitat econòmica i modus de transport sinó que cal integrar-ho com un canvi en el model urbà, promogut per una transformació del model econòmic.

Les minses remodelacions o inversions destinades al transport públic, no han servit ni tan sols per fer més eficaces les obres en la xarxa viària, sinó que només s'han utilitzat (tot aprofitant el palimpsest històric de què es disposa) perquè el model de ciutat metropolitana difusa i jerarquitzada, amb un centre, Barcelona, gran escenari del consum, del disseny, i del "refinament urbà", no es veiés ofegat per la congestió i la contaminació circulatòries. Per això la xarxa col·lectiva, que s'ha vist d'alguna manera inclosa en la transformació (encara que de forma minimalista i deficient), ha estat aquella que serveix el centre de la ciutat (el metro, la xarxa d'autobusos urbans) i aquella que de les perifèries arriba al centre (la xarxa de ferrocarril). En el futur podrà arribar-se a una gran contradicció: el centre poc habitat gaudirà d'una esplèndida xarxa de metro mentre que la perifèria metropolitana densament poblada haurà d'utilitzar l'autobús i el cotxe privat. Un cop més, la manca de planificació integrada entre la construcció de ciutat i la de xarxes de transport públic donarà lloc a un espai metropolità d'accessibilitats i connectivitats desiguals amb espais clarament diferencials, consolidant un procés que ha sigut constant al llarg del desenvolupament de la ciutat capitalista.

6. 7 PROPOSTES DE FUTUR PER MOURE'S PER LA CIUTAT DE BARCELONA: CAMINANT, EN BICICLETA O BÉ EN TRANSPORT PÚBLIC

En els últims temps a Barcelona han sorgit tota una sèrie d'iniciatives, que des de diferents corrents ideològiques i des de diferents àmbits urbans, reclamen la possibilitat de poder-se moure per la ciutat de forma alternativa als mitjans de transport mecànics, especialment als transports privats. El reclam es fa des d'una clara voluntat ecològica i l'objectiu és arribar a fer de la mobilitat urbana una mobilitat sostenible, en el sentit que sigui capaç de satisfer les necessitats actuals sense comprometre els recursos i possibilitats de les generacions venidores (NOY, 1995).

En aquesta línia alternativa i de futur, es pensa i es proposa la possibilitat de moure's en bicicleta, caminant i en transport públic, com aquells mitjans de transport que menys costos energètics tenen i que menys contaminen.

Pel que fa al transport en bicicleta cal mencionar la tasca que s'ha dut a terme des de diferents àmbits: els usuaris, algun partit polític i l'administració municipal. Els primers, agrupats en el col·lectiu "amics de la bici"²⁰⁹, han anat reclamant una nova manera d'entendre la via urbana en la qual les bicicletes tinguessin el seu espai propi. Aquest grup de ciutadans i usuaris²¹⁰ van ser els precursors a Barcelona (ara fa més d'una dècada) en reclamar un espai viari per a aquest mitjà de transport, en forma de carril bici. Malgrat la bicicleta es planteja com a alternativa no es en cap cas nova a la ciutat ja que en les primeres dècades d'aquest segle era un mitjà de transport bastant popular²¹¹. Dins d'aquesta mateixa línia, més recentment, han sorgit dos col·lectius d'usuaris amb l'objectiu de reclamar els seus propis drets com a ciutadans que usen el transport col·lectiu o bé que caminen per la ciutat. En aquest sentit cal mencionar "l'Associació per a la Promoció del Transport Públic"²¹² i la "Barcelona Camina".

El reclam d'aquests usuaris ha tingut un ressó discret però que ha anat amplificant-se i integrant-se en algunes esferes de l'administració local i en algun

²⁰⁹ Aquest col·lectiu està federat amb d'altres de semblants d'altres ciutats catalanes que formen la "Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta". Tots plegats intenten endegar estratègies coordinades per difondre l'ús d'aquest mitjà de transport i per a reclamar a les administracions les atencions necessàries.

²¹⁰ Els usuaris diaris d'aquest transport a Barcelona són al voltant de 5.000.

²¹¹ En la Taula 6.4.1 hi ha comptabilitzades les bicicletes com a vehicles urbans entre 1911 i 1975. En aquesta Taula es pot veure com fins al 1955 el nombre de bicicletes era més alt que el de turismes.

²¹² El novembre de 1995 va sortir el primer número de la revista d'aquesta associació que té per títol *Mobilitat Sostenible*.

partit polític situat a l'esquerra²¹³. Pel que fa a les propostes endegades per l'administració cal reconèixer el canvi que últimament ha fet l'àrea de la via pública de l'Ajuntament de Barcelona, que junt amb altres àrees municipals va crear al 1994 la Comissió Cívica de la Bicicleta, per tal de potenciar l'ús d'aquest mitjà de transport. En aquest sentit a Barcelona hi ha 13 km de carril bici i segons el que ja està programat cal arribar als 41 km²¹⁴.

Tot plegat són noves propostes i nous projectes per tal de replantejar-se l'organització de la mobilitat dels ciutadans. Encara que, pel que fa a les propostes que provenen de l'administració local, cal avaluar-les com a propostes més lúdiques que alternatives d'altres mitjans de transport. En aquest sentit cal esmentar que el disseny dels carrils bici no s'ha realitzat com a una xarxa viària que permetés anar per tota la ciutat, sinó com a diferents recorreguts, que possibiliten passejar per Barcelona pedalant. Tampoc s'han plantejat com a propostes alternatives als mitjans privats, ja que l'espai viari que ocupen, majoritàriament s'ha sustret de l'espai destinat al vianant.

En definitiva són alternatives²¹⁵ que s'emmarquen dins dels projectes generals de la ciutat central i que en certa mesura abonen el seu anhel de capitalitat d'una ciutat metropolitana de rang internacional.

6.8 RECAPITULACIÓ

Barcelona, com quasi bé totes les ciutats immèrgides dins del sistema capitalista, des del segle XVIII, inicia un procés de transformació, que inclou tant l'àmbit morfològic com el funcional, per tal d'anar-se adaptant a les necessitats que el sistema socio-econòmic va requerint. Són necessitats, requeriments i adaptacions que apareixen en qualsevol de les esferes urbanes i que modifiquen qualsevol element urbà. En aquest sentit es transformen les activitats (econòmiques,

²¹³ En aquest sentit cal destacar la tasca que Iniciativa per Catalunya porta a terme a Barcelona. El 1990 van endegar unes jornades sobre trànsit urbà (Espai urbà, Espai humà) en les quals reclamaven un nou esquema de mobilitat per a una nova ciutat. Aquestes jornades es van repetir el 1994. També cal destacar la tasca que estan realitzant els veïns de l'Eixample adherits a aquest col·lectiu, els quals han elaborat una proposta de xarxa de carrils bici per a aquest barri de Barcelona.

²¹⁴ Els carrers on hi ha o hi haurà carril bici són: la Diagonal, el Paral·lel, la rambla Prim, el passeig Marítim, la Meridiana, el carrer Aragó i la Ronda de Dalt.

²¹⁵ En aquest mateix sentit cal entendre la recent proposta del tramvia lleuger que acaba de plantejar l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT). El projecte es preveu en dues fases. Una que entrarà en funcionament l'octubre de 1996, i que per la Diagonal unirà els carrers d'Entença i la plaça Maria Cristina, amb un total de 740 m. Aquest petit tram, en la segona fase, s'integrarà en la futura línia que unirà Barcelona amb Esplugues, Cornellà, Sant Joan Despí i Sant Just Desvern.

lúdiques, socials, etc.) i l'estructura dels habitatges, s'incrementa el volum de la població i la densitat, alhora que la superfície urbana es va engrandint de manera imparable.

Una de les característiques que es va incorporant a la ciutat, com una part més de les transformacions generals, és la progressiva fragmentació de les diferents activitats, grups i esferes que integren l'espai urbà. Aquesta dinàmica territorial, conseqüència de les confluències entre dinàmiques sectorials (les urbanístiques, les industrials) o supraestructurals (de l'esfera econòmica, política o social) va configurant un espai urbà on es fa del tot necessari unir aquelles peces (activitats, grups, llocs) urbanes que semblen inevitablement abocades a la disseminació, el distanciament, l'aïllament i la segregació. És, doncs, un procés summament complex, i fins a cert punt contradictori, entre unes necessàries dinàmiques de dispersió i unes imprescindibles dinàmiques de connexió. Però, a més, per entendre la complexitat del procés cal, donada la seva dimensió territorial, adequar l'anàlisi al ritme (lent, perllongat i pausat) que caracteritza qualsevol transformació espacial.

6.8.1 DELS ESPAIS PÚBLICS A LA FORMALITZACIÓ DELS CARRERS

A Barcelona el procés comença paral·lelament a l'inici de la ciutat moderna, a mitjan el segle XVIII, quan la ciutat experimenta canvis qualitatius i quantitius procedents de les transformacions en l'estructura productiva (de la Barcelona artesana a la industrial), amb l'increment de la població i de la consegüent densitat urbana, que impliquen les primeres fragmentacions entre l'esfera productiva i la reproductiva (la concentració del treball a les fàbriques i el pas de la casa artesana a la casa "d'escaleta") i la incipient especialització d'algunes parts de la ciutat (el consum de luxe en l'eix central de les Rambles i les zones fabrils a les perifèries del barri de Sant Pere, del Raval i de la Barceloneta), que alguns autors interpreten com la primera fase de les relacions entre zones urbanes desiguals (centre-perifèria) (Mapa 6.1).

El procés invers, però complementari, que enceta aquest inici de dispersió i fragmentació, és el que s'ha anomenat connectiu. Aquest es formalitza, en la primera etapa, amb l'aparició d'una tipologia de via urbana del tot nova en la morfologia de ciutat medieval: el carrer rectilini, ampli, regular i connectat amb altres vies urbanes, que indica la necessitat de circular, d'una forma fàcil, per tot

aquest espai urbà. A Barcelona aquesta formalització es comença, ja en el segle XVII, tímidament i puntualment amb certes remodelacions d'algunes característiques dels espais públics medievals (els culs-de-sac, els retrenqueig, etc.) . Des d'aleshores la implantació d'aquesta nova tipologia de l'espai viari es fa més evident, amb la construcció dels nous carrers del Raval, i ja en el segle XIX, amb el traçat del l'eix transversal (Ferran–Jaume I– Princesa), amb la remodelació de l'eix de les Rambles i, fins i tot, amb la transformació d'espais lúdics d'extramurs a espais viaris, com el cas del passeig de Gràcia (Mapa 6.1).

En la primera part del segle XIX s'implanten a Barcelona els serveis de tartanes i d'òmnibus regulars que relliguen la ciutat amb els pobles del pla i es comença a construir la xarxa de ferrocarril radiocèntrica que connecta poblacions importants catalanes amb Barcelona. La introducció d'aquests dos mitjans de transport mecànics, encara que del tot diferents pel que fa a la tecnologia, a la velocitat i al recorregut, esdevenen els primers serveis de transport amb una organització de servei moderna: horaris, recorreguts i parades fixos, tarifa única, etc. Cada un d'ells ofereix, segons les característiques pròpies i de l'entorn, el seu servei a una part més o menys extensa del territori (el que ara anomenem el Pla i la regió metropolitana), tot configurant una xarxa radial i interurbana des de Barcelona cap als territoris circumdants més o menys allunyats. Tot i que cap dels dos mitjans de transport es pot considerar un servei urbà, ni periurbà o suburbà —ja que no estan relacionats, encara, amb viatges més o menys regulars, ni tan sols de les classes benestants—, aquest és l'inici d'una altra propietat que s'incorporarà al procés de connexió: la transformació del temps connectiu que portarà implícita la introducció de l'increment progressiu de la velocitat.

En definitiva, en aquesta primera època, encara que de forma incipient, tímida, desorganitzada i poc transparent, s'inicia a la ciutat de Barcelona, el procés de connexió que es fa del tot necessari en la dinàmica de dispersió que es comença a imposar en la transformació urbana. A Barcelona aquest procés s'inicia amb la reformulació d'alguna part del traçat viari urbà, primer amb la reconstrucció dels espais públics medievals i després amb la construcció de nou en nou, sobre espais ja urbanitzats o no, d'una xarxa viària, amb l'objectiu que connecti llocs i esferes diferents i disperses. En la transformació hi prenen part tant els agents públics com els privats. El canvi del temps connectiu, malgrat la primera incorporació dels mitjans de transport mecànics, encara no es donarà plenament en aquesta primera etapa.

6.8.2 L'EIXAMPLE I LA IMPLANTACIÓ (TEÒRICA) DEL TRANSPORT DE MASSES A LA CIUTAT

La segona fase de la transformació moderna de Barcelona s'enceta amb l'enderrocament de les muralles i amb la construcció de l'Eixample. Aquesta serà una de les etapes més importants i singulars de la història contemporània de la ciutat perquè el nivell i l'amplitud de la transformació i el tipus d'organització urbana marcaran les pautes urbanes molt més enllà de l'acabament d'aquest període.

El punt més important de la transformació urbana d'aquesta segona meitat del segle XIX és el disseny i la construcció de l'Eixample: aquest model urbà de dimensió i de caràcter (teòricament) il·limitat, sobre una malla ortogonal que relaciona les infraestructures i l'edificació. Ildefons Cerdà gesta el projecte en tres etapes (1855–1859–1863). Els espais connectius en el model d'Eixample són el que Cerdà anomena vies (les edificacions adoptaran el nom d'intervies) les quals ell mateix va anar remodelant al llarg dels tres projectes. En tots ells, però, els carrers eren elements urbans bàsics, sempre de grans dimensions i il·limitats, on es primava la seva funció d'infraestructura com a suport a la circulació rodada (Mapa 6.3).

Però un dels elements més innovadors de la proposta de Cerdà (en els projectes de 1859 i de 1863) és la inclusió del tren com a mitjà de transport urbà (Mapa 6.4). Aleshores el tren (de vapor) era un mitjà que circulava per recorreguts interurbans i que s'ocupava, sobretot, del transport de mercaderies. En aquestes circumstàncies, i sense que hi hagués cap precedent, Cerdà dissenya l'Eixample de la ciutat en el qual es pugui incorporar el ferrocarril com a mitjà de transport per a les persones i les mercaderies. La causa d'aquesta innovació moltes vegades s'ha imputat al fet captivador que la innovació tecnològica va suposar per a l'enginyer; però també cal cercar les raons en el mateix projecte urbà. La ciutat, amb la construcció de l'Eixample, passa a tenir una extensa superfície i això fa que sigui, per al funcionament de la ciutat, un element que relligui de forma eficient i ràpida les diferents parts del territori urbà, que ara es troben separades i disperses per una superfície cada vegada més àmplia. Es fa imprescindible, doncs, introduir la velocitat com un element urbà, perquè la ciutat no esdevingui un espai fragmentat i diluït, del tot ineficaç per la lògica del sistema socio-econòmic que es va imposant. La tecnologia puntera que, aleshores, podia

incorporar la ciutat, per tal de incrementar la velocitat i reduir el temps connectiu, era el ferrocarril.

La implantació d'aquest sistema de transport fracassà i del projecte inicial tot just es va consolidant, encara que de manera lenta i progressiva, la construcció de la quadrícula. El fracàs s'imputa a raons polítiques i econòmiques, però també es troba immers en les característiques i el disseny del mateix projecte.

Des d'una perspectiva actual el disseny de l'Eixample, tant pel que fa a la quadrícula com a la dimensió dels carrers, amb relació a la circulació dels vehicles a la ciutat, és del tot reeixit. Tothom està d'acord en què Barcelona gràcies a aquest disseny urbà ha gaudit d'un nivell de fluïdesa de circulació força alt en relació amb el volum de cotxes que hi transiten. Per tant des d'una perspectiva a llarg termini no es pot parlar de fracàs. Per què, doncs, s'analitza el disseny de Cerdà, sobretot pel que fa al ferrocarril, des d'una qualificació negativa?

La resposta prové de dues variables que s'introdueixen en l'anàlisi i que en cert sentit la distorsionen. La primera és la qüestió temporal: la construcció i la implantació social d'un projecte de les magnituds de l'Eixample necessita el seu "temps vital", que en aquest cas pot arribar a ser (com ha estat) un temps dilatat al llarg de bastants decennis.

En segon lloc, cal pensar en el ferrocarril com la implantació d'un volum d'oferta en mitjans de transport. La "ciutat de Cerdà", com ja s'ha dit, requereix un mitjà de transport que augmenti la velocitat de desplaçament; en aquells anys el mitjà més innovador resulta ser el ferrocarril. Però l'oferta en transport no es genera només a partir dels requeriments induïts per les característiques físiques de la ciutat (en aquest cas la dimensió) sinó també, i sobretot, per la demanda que en fa el mateix sistema socio-econòmic, en la mesura en què integra la necessitat d'ús del transport a les activitats quotidianes de producció, consum, oci, etc. En aquest sentit s'estableix un decalatge entre allò que requereix la dimensió i el disseny de la proposta de Cerdà i allò que necessita el sistema socio-econòmic del final del segle XIX, a Barcelona. El resultat d'aquest decalatge és que la proposta (sense que això signifiqui en cap cas desvaloritzar-la) tendeix a la sobreoferta de transport, com també de sòl urbanitzable. Si aquesta sobreoferta es va anar resolent amb un ritme constructiu lent (només s'ocupava allò que era necessari), aquella, la dels mitjans de transport, es va resoldre amb una implantació

retardada dels mateixos mitjans, que dugué implícita un canvi en la tecnologia. La connectivitat al llarg d'aquesta ciutat es féu seguint la lògica de Cerdà però es substituï el ferrocarril pel cotxe, quasi cent anys després.

Paral·lelament al disseny de Barcelona com a gran ciutat es van consolidant el mitjans de transport que havien aparegut en el període anterior (riperts, els òmnibus, els carros) sense grans innovacions tecnològiques ni organitzatives. Tots ells estan en mans de grups privats, que els gestionen com un negoci més. Els agents públics, representats pel poder local i estatal tenien ben poca cosa a dir en un ambient ultra-liberal com era el segle XIX.

6.8.3 LA GESTIÓ (IN)EFICAÇ DELS TRANSPORTS COL·LECTIUS I LES PRIMERES PROPOSTES DE LA XARXA VIÀRIA URBANA RÀPIDA

La tercera etapa de transformació urbana s'inicia amb l'arribada del segle XX. El 1901 guanya les eleccions municipals la Lliga Regionalista (anys més tard es dirà Partit Industrialista), que vol fer de la ciutat l'exemple d'una transformació més general que pugui influir en la política estatal.

La ciutat, encara que amb deficiències i dificultats, s'ha ampliat a tot el pla (l'Eixample s'està consolidant, s'han annexat a la ciutat els pobles del Pla i s'ha passat de tenir 15,5 km² a tenir 77,2 km²). Ara fa falta reorganitzar-la d'acord amb els interessos d'un sistema capitalista ja del tot consolidat. La nova dimensió urbana i el nou model d'intervenció (que replica el proposat anteriorment per Cerdà) fan que esdevinguin del tot imprescindibles els traçats viaris i ferroviaris amb l'objectiu de consolidar la gran ciutat de Barcelona com una unitat funcional, del mercat de treball i de l'esfera del consum.

La consolidació d'aquest model es dóna en dues etapes. La primera (1901–1914) és una fase de formulació teòrica i projectiva (mitjançant concursos, programes i projectes) on sobresurten la proposta de Jausseley (1903) (Mapa 6.9) i la de Montoliu. La segona (1914–1930) es caracteritza amb l'inici d'una certa voluntat política d'implantació real de les propostes que s'han anat gestant en el primer període.

Però el que és realment important pel que fa a la mobilitat, i que ha estat molt poc subratllat per la historiografia local de Barcelona, és que l'àmbit de política urbana

que menys es consolidà va ser aquell referent a l'organització de la mobilitat dels ciutadans (tant en el vessant d'infraestructures com en el dels serveis), encara que no totes les propostes van fracassar igualment sinó que aquelles que feren referència als transports col·lectius (construcció de línies ferroviàries, reorganització de les línies existents, etc.) van caure totalment en l'oblit.

Aquesta mínima consolidació i formalització de les propostes en l'àmbit dels transports urbans no va ser, en cap cas, fruit d'un hipotètic poc interès expressat pels teòrics en el camp específic de la mobilitat i els transports urbans, sinó ben al contrari. Des de l'inici del període una de les estratègies (més innovadores) que de forma continuada es van anar apuntant, per tal de fer de Barcelona una unitat funcional, va ser destacar la importància de consolidar una xarxa viària i ferroviària que enllacés totes aquelles parts de la ciutat, per tal de connectar parts que podien semblar disperses de l'espai urbà i per rebaixar els preus dels habitatges (una altra de les assignatures pendants). En aquest sentit al llarg de dues dècades es van formulant una sèrie de propostes de forma consecutiva que comencen amb la proposta de Jausseley, que formula un disseny d'una nova xarxa viària i ferroviària, la de Cebrià de Montoliu, que aposta per una reorganització del servei de transport col·lectiu (fins al punt en què proposa municipalitzar-lo) i per la construcció d'un ferrocarril urbà, les propostes de l'Institut d'Habitació Popular (la més innovadora de l'època) que formula la conveniència de gestionar d'una manera coordinada la xarxa de superfície i la soterrada, i la proposta (encara que diluïda i poc innovadora) que es fa el 1917 sobre la necessitat d'un sistema de circulació viària.

De tot aquest seguit de propostes només perviuran, encara que es construïran bastant més tard, les que es recullen en el Pla de 1917, que són únicament les que fan referència a la xarxa viària (encara que en aquesta època només es construeixen el carrer de Balmes i la Via Laietana). La resta queden ben bé en l'oblit. Aquesta desigualtat en el "nivell de fracàs" entre les propostes viàries i ferroviàries indiquen quines s'adequaven més als interessos de la burgesia i quines es percebien com una amenaça als interessos d'aquesta classe. Així, el desigual fracàs de la política de transport s'ha d'entendre de forma paral·lela als diferents interessos de la burgesia. Els propietaris de béns immobles, el "fracàs" de la política pública de l'habitatge i la no-consolidació de cap xarxa de transport eficaç, els permetia mantenir un nivell de preus dels habitatges força més alts que no pas si aquestes dues polítiques urbanes haguessin reeixit. Alhora, els propietaris de les línies de transport, utilitzant criteris estrictament mercantils, no

estaven disposats a perdre quota de negoci amb l'aparició de noves línies o amb qualsevol innovació tecnològica.

Dins d'aquestes perspectives, el transport col·lectiu, malgrat que incorpora noves tecnologies (electricitat, soterrament de les línies, etc.) que podrien haver estat un element de canvi d'implantació espacial i social, continuen actuant com una variable urbana selectiva.

En la dècada dels anys 20 i 30 s'inicia una sèrie d'actuacions en el transport que, de forma voluntària o involuntària, constrengueren i fins i tot hipotecaran l'organització de la mobilitat en la ciutat del futur: els transports col·lectius es consoliden com un seguit de línies, poc coordinades, del tot radiocèntriques, amb una sobreoferta en el centre (se sobreposa el recorregut del metro amb el dels tramvies i amb el dels autobusos) (Mapes 6.5 i 6.11) i amb una absència a la perifèria; alhora que d'una manera poc explícita, però bastant eficient es va apostar pel desenvolupament del transport viari en detriment del ferroviari.

Seran, com ja s'ha explicat, polítiques que no sols inicien els agents públics sinó, i sobretot sorgeixen, dels agents privats com a elements fortament opositors a qualsevol estratègia pública que, d'alguna manera, pugui variar els seus privilegis. És en clau política que es pot entendre la poca implantació d'elements estratègics, com és la xarxa viària i ferroviària adequada als interessos de la ciutat burgesa. En aquests primers trenta anys del segle XX la burgesia local organitzada entorn de la Lliga Regionalista teoritza, proposa, repensa l'organització de la ciutat a uns nivells del tot europeus (fins i tot va arribar a importar teories urbanes forasteres) i arriba a conclusions similars a les que es donaven en l'època a moltes ciutats europees. Però el nivell de consolidació de les propostes és molt més exigü sobretot en aquells camps en què els privilegis de la burgesia local podien esdevenir vulnerables (l'habitatge i el transport urbà). Només en clau política es pot entendre la poca eficàcia d'una burgesia que, en altres esferes, es percebia del tot eficaç.

6.8.4 LA CONSOLIDACIÓ DE LES DEFICIÈNCIES

Aquesta situació de crisi local (fruit de les ineficiències de la burgesia), junt a la crisi que al final dels anys 30 sofreix el sistema capitalista (a causa de les deficiències internes) imposa una nova manera d'organitzar el sistema econòmic

social i polític i, paral·lelament, la ciutat. En aquest ambient Barcelona passa a ser governada (per primera vegada) per un ajuntament d'esquerres que, malgrat tingui un període de govern breu (just una dècada) serà un revulsiu, i en certa mesura elaborarà unes bases teòriques que (sobretot pel que fa a la mobilitat) s'implantaran després de la Guerra Civil.

En l'àmbit de la mobilitat, en aquesta dècada es formulen tres propostes d'àmbit, intensitat i naturalesa diferents. Dues són propostes generals de reorganització urbana, i l'altra és una proposta de racionalització de la xarxa de ferrocarril quan travessa Barcelona. La crisi econòmica impulsa la necessitat de dur a terme un ús intel·ligent dels recursos econòmics. Aquest context general portarà a replantejar-se l'incoherent pas de les línies de ferrocarril a l'interior de Barcelona. Les línies de ferrocarril s'havien anat formant sense cap mena de lògica interna ni coherent amb el medi urbà. Això provocà que el pas de les línies per la ciutat haguessin dificultat l'expansió de la superfície urbana en algunes parts de la ciutat (s'havia format una muralla de ferro), alhora que ocupava espais centrals importantíssims per a la connexió interna (Aragó, Glòries, Meridiana). Aquests problemes s'havien intentat resoldre amb el primer projecte de metro (1912), però com que restà en l'oblit, es reformulà un nou pla d'enllaços (en aquest cas ferroviaris) el 1933 (Mapa 6.14).

L'atmosfera de canvi de la dècada dels 30 permet la cristallització de propostes innovadores per a la ciutat. En aquests anys se'n formulen dues: el Regional Planning i el Pla Macià. Ambdues no es restringien al perímetre estricte de la ciutat sinó que incloïen els processos de suburbanització que s'havien generat al voltant de la ciutat, com a preludi del que després s'anomenarà ciutat metropolitana (Mapes 6.12, 6.13, 6.17, 6.18).

Malgrat la diferència dels dos plans quant a les propostes, àmbit d'actuació i perspectiva política, el que aquí és important destacar és la concordança que expressen tots dos pel que fa a l'opció dels mitjans de transport que volen implantar a la ciutat. Ambdós plans proposen la creació d'una xarxa viària que integra el trànsit urbà i regional mitjançant unes infraestructures viàries a escala metropolitana (corredors del Vallès, del Llobregat i del Besòs), on el cotxe havia d'esdevenir un element clau per resoldre la mobilitat urbana, metropolitana i regional. Tot i que el Pla Macià es mostra més agressiu amb l'espai construït, ja que segons les seves propostes urbanes la ciutat s'ha d'adaptar a la nova manera de moure's i per això fa falta modificar la morfologia interna de la ciutat amb

l'enderroc d'una filera d'illes de cases, a la part central de l'Eixample, per ampliar l'espai viari que travessi de punta a punta la ciutat, en les dues propostes el transport ferroviari sempre es presenta com una alternativa secundària.

6.8.5 EL TRANSPORT PRIVAT I LA CIUTAT METROPOLITANA

Malgrat que per qüestions polítiques res del que es es va proposar es va poder assolir, sí que vint anys després, quan Barcelona supera la letargia en què l'havia sumida la guerra i la postguerra, la ciutat reprèn algunes de les propostes, especialment les viàries, que s'havien proposat durant la República.

Després d'aquest període de ralentiment que per a la ciutat va portar el conflicte bèl·lic i l'etapa postbèl·lica es reprèn la dinàmica de metropolitanització que d'alguna manera s'havia dut a terme en els anys 30 i que quedà aturada fins als anys 50. Tot aquest procés funciona dins una dinàmica de concentració i difuminació selectiva: al centre s'hi concentren aquelles activitats amb més valor afegit i a la perifèria es van "abocant" aquelles activitats que, o bé el centre rebutja, o no pot ubicar per manca d'espai. El procés de metropolitanització caldrà identificar-lo amb una dinàmica de suburbialització d'un espai perifèric que intentarà solucionar les necessitats de Barcelona, tot i que aquest procés es dona en un espai en què històricament s'han desenvolupat dinàmiques i sistemes urbans tradicionals i endògens.

Al llarg d'aquests decennis s'estableix una doble dinàmica urbana: la que es desenvolupa a la ciutat central i la que es dona a la perifèria metropolitana. Malgrat que es puguin dissociar com a dos processos diferenciats, estan fortament relacionats i són interdependents, perquè el fracàs o l'èxit del model metropolità dependrà del seu nivell de funcionalitat i de cohesió interna que s'estableixi en aquestes dues parts, encara que es vulgui que siguin diferents i desiguals.

Tot aquest procés s'identificarà, encara que no de manera suficient, sí que de forma necessària, amb una bona xarxa de connexió entre les diferents parts de la metròpoli. El nivell de complicitat i d'interdependència, entre processos centrals i perifèrics, requerirà uns espais connectius eficaços d'acord amb el volum de desplaçament i amb la superfície territorial. Amb la lògica de l'època l'eficàcia s'identifica només amb la xarxa viària i amb el transport rodat, de titularitat

privada. Per tant, una de les condicions necessàries per construir l'espai metropolità serà la formalització d'una xarxa viària ràpida d'àmbit regional. Però la mateixa lògica s'aplicarà també a la ciutat central. En un àmbit espacial més reduït, en l'àmbit urbà de Barcelona, la mobilitat dels ciutadans s'identifica també amb el transport individual amb vehicle privat al llarg de la xarxa viària urbana (Mapes 6.21, 6.22, 6.23 i 6.24).

En aquest sentit la planificació i la construcció de l'àrea metropolitana s'identifiquen en un sol tipus de mobilitat, que és el desplaçament amb transport individual i privat i que requereix la construcció d'uns espais connectius molt contundents que tant en l'espai urbà com en el metropolità s'identifiqui amb una xarxa viària ràpida que relligui totes les parts d'aquesta ciutat metropolitana.

Però no tot l'espai urbà pot integrar la nova i necessària infraestructura perquè la mobilitat amb transport urbà es pugui desenvolupar. Les característiques de la ciutat construïda i, en alguns casos, l'oposició dels seus ciutadans fan que hi hagi d'haver alguna rectificació a la política general de desenvolupament amb transport privat. Això és palès en el centre de Barcelona. En aquest espai peculiar de la ciutat metropolitana caldrà solucionar la necessitat de desplaçament amb altres mitjans, en aquest cas els col·lectius tradicionals en la mesura que no interfereixin la circulació dels automòbils: es potenciarà el metro i se suprimiran el tramvia i el troleibús.

En aquesta etapa la xarxa heretada de transport col·lectiu s'utilitzarà per resoldre el desplaçament dels ciutadans en un espai que per raons històriques ha esdevingut atípic dins el model urbà que es vol dissenyar. Però qui realment relliga la ciutat funcional és, però, tota la xarxa viària, que en aquests anys es dissenya i es va construint.

6.8.6 LA CONTINUACIÓ DE POLÍTIQUES PRECEDENTS?

La dècada dels 80 s'enceta amb una doble dinàmica de canvi. En l'esfera política, les eleccions locals reafirmen la recuperació de les llibertats democràtiques i obren les portes a uns ajuntaments progressistes a quasi tots els municipis metropolitans. Paral·lelament en l'esfera econòmica s'inicia un cicle expansiu que acabarà amb l'etapa de crisi que va marcant tota la dècada dels 70 i principis dels

80. Aquests dos fets consoliden una nova manera d'entendre la ciutat i l'entorn metropolità.

La recuperació econòmica, que és impulsada per un fort increment en les inversions industrials (en bona part estrangeres), es consolida sobre un procés productiu amb una descentralització i desestructuració de les grans unitats de producció que havien caracteritzat l'àrea. A escala espacial significa una difuminació de petites (o mitjanes) unitats de producció (que formen part d'un procés de producció més general) a tota l'àrea metropolitana, especialment en aquells llocs amb més bona accessibilitat i connectivitat. De forma paral·lela, i com a conseqüència del mateix procés de reestructuració productiva, Barcelona, com a lloc central de la metròpoli, consolida el procés de terciarització (iniciat en èpoques precedents), amb l'absorció de tot un seguit d'activitats terciàries dirigides a les empreses, que necessiten ubicar-se en el territori més cèntric de tota l'àrea metropolitana.

Les pautes de localització de l'activitat econòmica i de la població a escala metropolitana han formulat una nova manera de mobilitat quotidiana dels ciutadans a la metròpoli. La fragmentació i la difusió de l'estructura socio-econòmica requereixen més connexió entre els elements, el que implica directament revaloritzar l'accessibilitat (tal com ho fa el Pla Estratègic Barcelona 2000). Els desplaçaments dels ciutadans no són, com anteriorment, iguals en els trajectes i en els horaris, sinó que ara, són en "forma de núvol" pel que fa a la diversitat de destinacions i a l'amplitud de l'horari. A més la distància recorreguda cada vegada serà més llarga.

Aquest procés de difuminació i fragmentació de les unitats productives i el reforç de la terciarització del centre posa en marxa una dinàmica urbana de concentració i difuminació selectiva tant de les activitats econòmiques i urbanes com de certs grups de població dinàmica que, a mitjan la dècada, es veu influïda per dues decisions externes al mateix procés: la nominació de Barcelona com a ciutat olímpica i la supressió del govern metropolità (la Corporació Metropolitana de Barcelona). Aquestes són dues decisions que, sumades, han significat el reforç de la centralitat de Barcelona enfront d'una perifèria que està organitzada de forma fragmentària mitjançant els poders locals o decisions sectorials.

En aquest sentit les decisions que es prenen per organitzar el desplaçament dels ciutadans es poden distingir en dues etapes. La primera, que inclouria l'inici de la

dècada, es caracteritzaria per la contenció de les actuacions i per unes transformacions a microescala, carrers i places, on es reforçaria la presència del vianant i es pretendria recentrar el barri a partir d'uns espais "centrals". Alhora, i d'acord amb la política de contenció, s'aturen (fins i tot en algun lloc es destrueix part de les construccions fetes) les obres de grans eixos viaris iniciats en èpoques precedents. En la segona meitat de la dècada, però, la política de mobilitat a la ciutat canvia rotundament. La denominació de Barcelona com a ciutat olímpica desenterra les velles tradicions de construcció de xarxa viària i de retornar el protagonisme al cotxe privat. Ara bé, a diferència amb èpoques passades, la construcció de nova xarxa viària urbana es farà de forma respectuosa amb l'entorn construït per on passa i evitarà esdevenir un element de congestió del centre de la ciutat. Tenint en compte tots aquests objectius es comencen a construir els cinturons de ronda, en forma d'anella urbana, que envolten el cor de la ciutat (Mapa 6.27).

En l'àmbit metropolità les opcions per ordenar la mobilitat obeeixen als mateixos criteris i continuen les obres d'autopistes regionals alhora que es construeixen projectes dissenyats en la lògica dels 60, com és el túnel de Vallvidrera (Mapa 6.25).

Però una ciutat metropolitana, com ja admeten els tècnics, no es pot recolçar només en el transport viari, perquè aquest, per molt respectuós que sigui amb l'entorn i per molt ben dissenyat que estigui, no pot a llarg termini absorbir l'increment de motorització que la mateixa oferta viària incita. Per frenar aquest cercle viciós entre la construcció de nova oferta viària i l'increment del parc de vehicles i per tant de la demanda, els mateixos tècnics relacionats amb la construcció d'autopistes proposen adoptar mesures de consolidació del transport públic i establir criteris de dissuasió de la penetració del transport privat en el centre de la ciutat amb els aparcaments a la perifèria perfectament connectats amb el servei de transport col·lectiu. Cap d'aquestes mesures esmorteïdores i selectives del trànsit privat s'han adoptat a la Barcelona olímpica i de disseny.

Els transports col·lectius hi són com una herència històrica i s'aprofiten allí on n'hi ha (i fins i tot es potencien), però al llarg de tota aquesta etapa de transformació local i metropolitana no s'ha pensat cap política global de suport del transport col·lectiu com una eina d'estructuració global de la metròpoli.

Pel que fa a la política de transport, la renovació política, econòmica, i urbanometropolitana s'ha utilitzat per consolidar o construir unes infraestructures pensades al llarg de tot el segle XX que consoliden i reafirmen el transport amb vehicle privat, sense cap política d'esmoreïment o reequilibri. La dinàmica selectiva, doncs, no sols es fa present en l'espai sinó també en les polítiques sectorials en la mesura en què es construeix una ciutat metropolitana funcionalment unitària per a aquella part de la població que té cotxe.

Cal finalitzar esmentant aquelles polítiques de transports que apunten cap una total transformació de les pautes de mobilitat fins ara existent. La peculiaritat d'aquestes prové de dos elements. En primer lloc sorgeixen dels ciutadans, com usuaris de la ciutat, (l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, la Barcelona Camina, els Amics de la bici) i, en segon lloc, deriven del paradigma medioambiental, sobre el qual s'està organitzat tota una nova forma de pensar l'espai urbà per tal de fer una ciutat sostenible.

6.9. REFERÈNCIES BIBLIOGRÀFIQUES

- AAVV (1972) La Gran Barcelona Madrid, Alberto Corazón, editor.
- AJUNTAMENT DE BARCELONA (1987) Àrees de nova centralitat Barcelona, Ajuntament de Barcelona.
- ALEMANY, Joan & MESTRES, Jesús (1986) Els transports a l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Diligències, tramvies, autobusos i metro Barcelona, Transports de Barcelona.
- ARAGAY, Josep M. (1995) "La quantificació i percepció de la mobilitat no obligada i el trànsit segons l'enquesta de trànsit de l'àrea metropolitana de Barcelona 1992-1994" in Papers, 24 (Mobilitat urbana i modes de transport); pàg.81-100 .
- ALIBERCH, Ramón Un siglo de Barcelona Barcelona, Editorial Freixenet.
- BALZAROTTI BARBIERI, Valentina (1979) "Nascita e sviluppo dei trasporti pubblici milanesi, 1860-1900" in Storia Urbana, 7 pàg.47-80.
- BAREY, André (1980) Barcelona: de la ciutat pre-industrial al fenomen modernista Barcelona, La Gaya Ciencia. (Joaquim Martí).
- BARÓ, Ezequiel et alii (1990) Els serveis a les empreses a la Regió Metropolitana de Barcelona Barcelona, Diputació de Barcelona-Ajuntament de Barcelona-Mancomunitat de Municipis. Àrea Metropolitana de Barcelona.
- BENET, J. & MARTÍ, C. (1976) Barcelona a mitjans del s. XIX. el moviment obrer durant el Bieni progressista 1854-1856 Barcelona.
- BENEVOLO, Leonardo (1993) La città nella storia d'Europa Bari, Laterza.
- BOHIGAS, Oriol (1985) Reconstrucció de Barcelona Barcelona, Edicions 62.

- BORJA i SEBASTIÀ, Jordi (et alii) (1972) La Gran Barcelona Madrid, Alberto Corazón.
- BRAU, Lluís (1972) "Necesidades y deficits del transportes urbano" in AAVV (ed.) La Gran Barcelona Madrid, Alberto Corazon, editor; pàg.121-122.
- BUCHANAN, Colin D. (1964) Traffic in Towns London, Peguin books.
- BUSQUETS, Joan & alii, et (1992) Treballs sobre Cerdà i el seu eixample a Barcelona Barcelona, Ajuntament de Barcelona i Ministeri d'obres Públiques (MOPU).
- BUSQUETS, Joan (1992) Barcelona. Evolución urbanística de una capital compacta Madrid, Mapfre.
- BUSQUETS, Joan (1992b) "Evolución del planeamiento urbanístico en los años ochenta en Barcelona. Del plan general metropolitano a la recuperación urbana de la ciudad" in Ciudad y Territorio, 93 pàg.31-51.
- CABALLÉ i CLOS, Tomàs (1930) "A Horta, con transbordo" in El noticiero Universal (suplement) (Barcelona).
- CABALLÉ i CLOS, Tomàs (1941) Evocaciones históricas Barcelonesas. De cómo empezo en Barcelona... lo que verá el curioso lector Barcelona, Fomento de la producción Española.
- CABRÉ Anna M. & PUJADES, Isabel (1985) "La població de Barcelona i el seu entorn al segle XX" in L'Avenc, 88 (Barcelona: Gènesi i consolidació del fet metropolità); pàg.33-37.
- CABRÉ, Anna M. & MUÑOZ, Francesc M. (1994) "Idelfons Cerdà i la densitat urbana: algunes consideracions a partir dela cartografia i anàlisi de les estadístiques contingudes en la "Teoria General"" in SERRATOSA, Albert (ed.) Ciutat, urbs i territori. Catàleg de l'Exposició Barcelona, Electa; pàg. 190-213.
- CALVO, Ángel (1988) "Estructura industrial i sistema productiu a Catalunya durant la Primera Guerra Mundial" in Recerques, 20 pàg.16.
- CARRERAS CANDI, F. (1916) La ciutat de Barcelona Barcelona, Alberto Martin.
- CARRERAS CANDI, F. (1912/1918) La geografia General de Catalunya. Barcelona, Aedos.
- CARRERAS, Carles (1992) Geografia urbana de Barcelona. Espai mediterrani. temps europeu Barcelona, Oikos-tau.
- CASASSAS, Jordi (1992) "Batallas y ambigüedades del catalanismo" in SÁNCHEZ, Alejandro (ed.) Barcelona 1888-1929. Modernidad, ambición y conflictos de una ciudad soñada Madrid, Alianza editorial; pàg.127-141.
- CERDÀ, Ildelfons (1868) Teoría General de la Urbanización. Reforma y Ensanche de Barcelona Barcelona, Instituto de Estudios Fiscales.
- COMISIÓN GESTORA DEL ÁREA METROPOLITANA (1972) Plan del Area Metropolitana de Barcelona. Una estrategia de ordenación territorial 1974-1990 Madrid, Ministerio de la vivienda.
- CLUSA, Joaquim (1995) "La mobilitat obligada i els àmbits funcionals a la regió metropolitana de Barcelona" in Papers, 24 (Mobilitat urbana i modes de transport); pàg 51-68.
- DURÀ i GUIMERÀ, Antoni, (1995) Mobilitat residencial, contraurbanització i canvi en l'estructura social de Santa Coloma de Gramanet, un municipi de la primera perifèria metropolitana. Tesi doctoral. Departament de Geografia. Universitat Autònoma de Barcelona

- DEMATTEIS, Giuseppe (1989) "Nuove forme di organizzazione territoriale" in PETSIMERIS, Petros (ed.) Le reti urbane tra decentramento e centralità. Nuovi aspetti di geografia della città Milano, Franco Angeli; pàg. 133-151.
- DIEZ i QUIJANO, Desideri (1987) Els transports a Horta Barcelona, La coordinadora d'entitats d'Horta.
- DOMBRIZ, Miguel Ángel (1995) "El sistema de transport públic i el pla intermodal del transport a la regió metropolitana de Barcelona" in Papers, 24 (Mobilitat urbana i modes de transport); pàg.113-128.
- FABRE, Jaume & HUERTAS, Josep M. (1985) "Crònica d'una suburbialització. Vint anys que van fer -desfer- la "comarca barcelonina"" in L'Avenc, 88 (Barcelona: Gènesi i Consolidació del fet metropolità); pàg.45-49.
- FABREGAS, Simó (1971) "El automovil" in COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE CATALUÑA Y BALEARES (ed.) Movilidad Urbana Barcelona, ATE, publicaciones del Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares; pàg.37-51.
- FONTANA, Josep (1988) "La Fi de l'Antic Règim i la Industrialització 1787-1868" in Vilar, Pierre (ed.) Història de Catalunya volum 5 Barcelona, Edicions 62.
- GALERA, Montserrat; ROCA Francesc & TARRAGÓ Salvador (1980) Atlas de Barcelona Barcelona, Col.legi d'Arquitectes i Aparalladors.
- GARCIA ESPUCHE, Albert & GUÀRDIA, Manuel (1986) Espai i Societat a la Barcelona pre-industrial Barcelona, La Magrana.
- GARCIA ESPUCHE, Albert & GUÀRDIA BASSOLS, Manuel (1994) "Estructura Urbana" in SOBREQÜÉS, Jaume (ed) Història de Barcelona. volum 6. La ciutat industrial (1833-1897) Barcelona, Enciclopèdia Catalana; pàg.47-107.
- GATCPAC (1932) "La urbanización de la Barcelona futura" in Mirador, maig (Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo, 90 serie "arxiu històric", 2 pàg 38-40).
- GEDDES, Patrick (1915) Cities in Evolution New York, Oxford University Press.
- GELABERT, Joaquín (1946) El transporte en la vida barcelonesa 1800-1900. Reseña histórico-anecdótica Barcelona, Libreria Millà.
- GÓMEZ ORDOÑEZ, Jose Luis & SOLÀ-MORALES, Manuel (1977) "Crecimiento urbano como inversion en capital fijo: el caso de Barcelona (1840-1975)" in Ciudad y territorio, 2 pàg.53-62.
- GONZÀLEZ MASIP, Albert (1990) "Els autobusos a Barcelona. Primers intents de constitució d'una xarxa (1906-1918)" in Revista Catalana de Geografia, 12 pàg.33-45.
- GRAU, Ramon (1983) "La metamorfosi de la ciutat emmurallada: Barcelona, de Felip V a Idelfons Cerdà" in AAVV (ed.) Evolució urbana de Catalunya Barcelona, Edicions la Magrana. Institut Municipal d'Història. Ajuntament de Barcelona; pàg.65-82.
- GRAU, Ramon (1990) "Naufragi de la teoria cerdaniana: els espais públics de Barcelona" in AAVV (ed.) La formació de l'Eixample de Barcelona. Aproximacions a un fenomen urbà Barcelona, Olimpíada Cultural. Barcelona 92; pàg.99-113.
- GRAU, Ramon & LÓPEZ, Marina (1985) "Revolució industrial i urbanització. Barcelona en la construcció de la Catalunya moderna (1714-1860)." in L'Avenc, 88 (Barcelona: gènesi i consolidació del fet metropolità).

- GUÀRDIA BASSOLS, Manuel & GARCIA ESPUCHE, Albert (1992) "1888-1929. Dos Exposiciones, una sola ambición" in SÁNCHEZ, Alejandro (ed.) Barcelona 1888-1929. Modernidad, ambición y conflictos de una ciudad soñada Madrid, Alianza editorial; pàg.25-43.
- HEGEMANN, Werner (1975) Catalogo delle esposizioni internazionali di urbanistica. Berlino 1910. Dusseldorf 1911-12 Milano, Il Saggiatore.
- HERCE, Manuel (1992) "Algunas medidas urbanísticas coadyuvantes a las políticas de vivienda" in Papers, 9 pàg.27-35.
- HEREU i PAYET, Pere (ed.) (1988) Arquitectura i ciutat a l'Exposició universal de Barcelona 1988 Barcelona, Universitat politècnica de Catalunya.
- IMB (1987) El transport públic en la futura vertebració del territori metropolità de Barcelona Barcelona, Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona.
- INDOVINA, Francesco (ed.) (1990) La città di fine millennio. Firenze. Genova. Milano. Napoli. Roma. Torino Milano, Franco Angeli.
- J. L. & G.O. (1972) "Planeamiento viario en el AMB" in Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo, 87.
- LA VANGUARDIA (1993) "El cambio de los trenes de cercanías a metro regional cosecha un aumento récord de viajeros" in La Vanguardia (Barcelona) Martes, 22 de Noviembre de 1994; pàg.28.
- LÓPEZ GARCÍA, Mercedes "M.Z.A. Historia de sus estaciones".
- LÓPEZ SÁNCHEZ, Pere (1993) Un verano con mil julios y otras estaciones. Barcelona: de la Reforma Interior a la Revolución de Julio de 1909 Madrid, Siglo XXI España Editores.
- LÓPEZ, Pilar (1994) "Evolució demogràfica" in SOBREQÜÉS, Jaume (ed.) Història de Barcelona. volum 6. La ciutat industrial (1833-1897) Barcelona, Enciclopèdia Catalana, pàg.111-166.
- LOWE, Marcia D. (1994) "Reinventar el transport" in BROWN, Lester R (ed.) L'Estat del Món 1994. Informe del worldwatch Institute sobre l'avanc cap a una societat sostenible Barcelona, Centre Unesco. Barcelona.
- LLARCH, Enric & SÀEZ, Xavier (1985) "El fet metropolità a Barcelona: una aproximació econòmica" in L'Avenc, 88 (Barcelona: Gènesi i consolidació del fet metropolità); pàg.50-60.
- MADOZ, Pascual (1846-49) Diccionario Geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar Madrid.
- MAGRINYÀ, Francesc (1994b) "L'avantprojecte de Docks de 1863: una proposta d'urbanització del ferrocarril per a Barcelona" in MAGRINYÀ, Francesc (ed.) Cerdà. Urbs i Territori. Una visió de futur. Cataleg de la Mostra Cerdà. Urbs i Territori. setembre 1994-gener 1995 Barcelona, Fundació Catalana per a la Recerca. Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Generalitat de Catalunya; pàg.225-254.
- MAGRINYÀ, Francesc (1994c) "Via-intervies: un nou concepte proposat per Cerdà" in MAGRINYÀ Francesc (ed.) Cerdà. Urbs i Territori. Una visió de futur. Cataleg de la Mostra Cerdà. Urbs i Territori. setembre 1994-gener 1995 Barcelona, Fundació Catalana per a la Recerca. Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Generalitat de Catalunya; pàg.205-224.
- MAGRINYÀ Francesc (ed.) (1994a) Cerdà. Urbs i Territori. Una visió de futur. Cataleg de la Mostra Cerdà. Urbs i Territori. setembre 1994-gener 1995 Barcelona, Fundació Catalana per a la Recerca. Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Generalitat de Catalunya.

- MANCOMUNITAT DE MUNICIPIS (1991) Regió Metropolitana de Barcelona. Planejament 1990 (mapa E1:100.000) Barcelona; Àrea Metropolitana. Mancomunitat de Municipis.
- MARCARINI, Albano (1979) "Nascita i sviluppo delle linee tramviarie extraurbane in Lombardia, 1876-1918" in Storia urbana, 7 (III); pàg.3-46.
- MARTORELL PORTAS, V; FLORENSA FERRER, A & MARTORELL OTZET, V (1970) Historia del urbanismo en Barcelona. Del Pla Cerdà al Area metropolitana Barcelona, Labor.
- MAS YERBA, J. A. (1898) La reforma de Barcelona. Contribución al estudio de tan importante y trascendental problema Barcelona, Tipo-Litografía de L. Tasso.
- MASJUAN BRACONS, Eduard (1992) Urbanismo y ecologia en Cataluña Mòstoles, Madre Tierra
- MATAS, Anna & RIERA, Pere (1992) "Trànsit i transport a l'àrea metropolitana de Barcelona: dades bàsiques i problemàtica" in Papers, 10 pàg.19-36
- MILLET I SERRA, Lluís (1987) "Barcelona 1992. Los juegos Olimpicos com ambición y pretexto" in Urbanismo/COAC, 2 pàg.6-16.
- MONCLÚS, Francisco Javier & OYÓN, Jose Luis (1990) "Eixample i suburbanització: Trànsit tramviari i divisió social de l'espai urbà a Barcelona,1883-1914" in AAVV (ed.) La formació de l'Eixample de Barcelona. Aproximacions a un fenomen urbà Barcelona, L'Avenç; pàg.151-175.
- MONSERDÀ, Dolors (1904 (1991 2 ed)) La fabricantia Barcelona, Edicions l'Eixample.
- MONTANER, Josep Maria (1990) "El modelo Barcelona" in Geometría, 10 pàg.2-19
- MORENO, Eduard (1977) La Generalitat de Catalunya III La Política Urbanística. El Pla Macià. L'ordenació del Territori. Municipalització de les Finques urbanes. El GATCPAC Barcelona, Undarius.
- MORENO, Eduard (1983) "La política urbanística a Catalunya durant els darrers quaranta anys" in AAVV (ed.) Evolució urbana de Catalunya Barcelona, Edicions La Magrana.
- NADAL, Jordi (1975) El fracaso de la Revolución Industrial en España Barcelona, Ariel.
- NELLO, Oriol (1995) "Dinàmiques territorials i mobilitat a la Regió Metropolitana de Barcelona" in Papers, 24 (Mobilitat urbana i modes de transport); pàg. 9-39
- NOY, Pau (1995) "Per un transport urbà més ecològic" in Mobilitat Sostenible, 1 pàg1
- OYÓN, José Luis (1992) "Transporte caro y crecimiento urbano. El trafico tranviario en Barcelona, 1872-1914" in Ciudad y Territorio, 94 pàg.107-123.
- PALLARÈS, Montserrat (1993) The structural and spatial adjustments of the automobile industry in Spain: 1975-1990, PhD, Boston University Graduate School.
- PALOU i SARROCA, Miquel (1981) "Història del ferrocarril a Catalunya" in AAVV (ed.) Trens i Estacions Barcelona, Generalitat de Catalunya; pàg.13-85.
- PLA ESTRATÈGIC BARCELONA 2000 (1991) "Objectiu general i línies estratègies del Pla. Quadre resum d'estratègies" in Papers 1 Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona; pàg.25-33
- RAGON, Michel (1985) L'homme et les Villes París, Berger-Levrault.
- REYES, Fernando (1918) "El gran metropolità de Barcelona" in D'ací D'allà, 7 pàg.102-113.

- REYES, Fernando (1913) "Proyecto de ferrocarril eléctrico subterráneo SO-NO" in Revista tecnológico-industrial, 11 pàg.346-396.
- RIBAS Y PIERA, Manuel (1992) "La Villa Olímpica, inicio del cambio en el model urbano de Barcelona" in Ciudad y Territorio, 93.
- RIERA, Pere (1993) Rentabilidad social de las infraestructuras: las rondas de Barcelona Madrid, Civitas i Holsa.
- RIERA FIGUERES, Pilar; PALLARÈS, BARBERÀ Montserrat & FLORES VALDIVIESO, José (1992) Característiques de l'habitatge, la mobilitat i la percepció del territori. Enquesta metropolitana de Barcelona 1990, Barcelona, Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona. (1)
- ROCA, Francesc (1972) "El GATCPAC y la crisi urbana de los años 30" in Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo, 90 (sèrie "arxiu historic" 2).; pàg. 37-40.
- ROCA, Francesc (1979) Política econòmica i territori a Catalunya Barcelona, Ketres.
- ROCA, Francesc (1983) "Dels eixamples del vuitcents a la Catalunya de la Mancomunitat" in AAVV (ed.) Evolució urbana de Catalunya Barcelona, Edicions La magrana; pàg. 83-95.
- ROCA, Francesc (1983) "La política territorial de la Generalitat i la nova economia urbana" in AAVV (ed.) Evolució urbana de Catalunya Barcelona, Edicions La Magrana; pàg. 97-108.
- RUBIO i TUDURI, Nicolau Maria (1951) Sobre la circulación en el Ensanche Cerdà Barcelona, Fabricas Layetana.
- SÁEZ, Javier (1992) El sòl industrial Barcelona, Departament d'Indústria i Energia (Dir. Gral. D'Indústria i Energia).
- SAGARRA, Ferran (1990) "Barcelona dins del projecte industrialista català" in AAVV (ed.) La formació de l'Eixample de Barcelona. Aproximacions a un fenomen urbà Barcelona, L'Avenç; pàg.11-26.
- SÁNCHEZ, Joan Eugeni (1991) "Transformaciones en el espacio productivo de Barcelona y su area metropolitana, 1975-1990" in Papers, 6 pàg.32-50.
- SERRANO SEGURA, María del Mar (1991) "La ciudad percibida. Murallas y ensanches desde las guías urbanas del siglo XIX" in Geocrítica, 91 pàg.5-45.
- SERRATOSA, Albert (1979) Objetivos y metodología de un plan metropolitano. Revisión dl Plan Metropolitano de 1963 Barcelona, Oikos-Tau.
- SERT, Josep Lluís (1937) Cas d'application: villes/C.I.A.M. Rapport nº2, Paris, C.I.
- SOLÀ-MORALES, Manuel de (1972) "el suburbio comarcar" in AAVV (ed.) La Gran Barcelona Madrid, Alberto Corazon, editor; pàg.69-77.
- SOLÀ-MORALES de, Manuel (1992) "Els Eixamples" in Treballs sobre Cerdà i el seu eixample Barcelona, MOPT i Ajuntament de Barcelona; pàg.18-30.
- SOLÀ-MORALES, Ignasi (1992) "Los locos arquitectos de una ciudad soñada" in SÁNCHEZ, Alejandro (ed.) Barcelona 1888-1929. Modernidad, ambición y conflictos de una ciudad soñada Madrid, Alianza editorial; pàg.141-154.
- SOLANS, Juan Antonio (1971) "Barcelona, planeamiento del metropolitano versus planeamiento del metropolitano" in COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE CATALUÑA Y BALEARES (ed.) Movilidad Urbana Barcelona ATE, publicaciones del Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares, pàg.53-72.

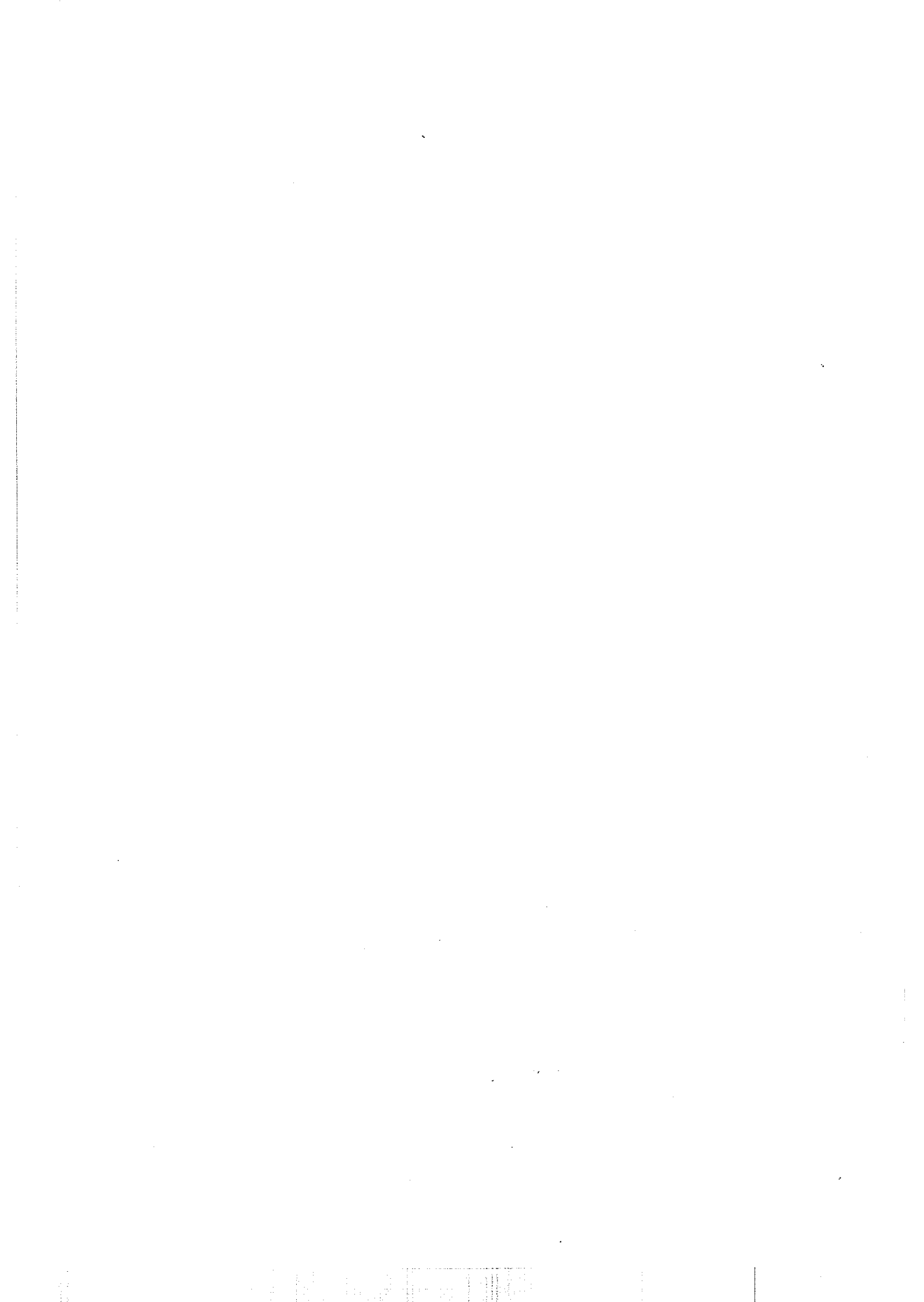
- SOLÉ SABARIS (1973) "El Barcelonès i Barcelona ciutat" in SOLÉ SABARIS (ed.) Geografia de Catalunya Barcelona, pàg.571-685.
- SOLER, Jacint (1995) "La mobilitat no obligada en els resultats de l'enquesta de mobilitat a l'area de Barcelona 1994" in Papers, 24 (Mobilitat urbana i modes de transport); pàg 69-80
- SORIA i PUIG, A (1974) "El impacto de la revolución industrial sobre las ciudades europeas a través del transporte y la obra de Cerdà" in Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo, 100 pàg.32-44.
- SORIA PUIG, Arturo (1979) Ildefonso Cerdà hacia una teoría general de la urbanización Madrid, Turner.
- SUDRIA, Carles (1992) "La modernidad de la capital industrial" in SÁNCHEZ, Alejandro (ed.) Barcelona 1988-1929. Modernidad, ambición y conflictos de una ciudad soñada Barcelona, Alianza Editorial; pàg.44-58.
- TARRAGÓ CID, Salvador (1972) "El pla Macià o la Nova Barcelona 1931-38" in Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo, 90; pàg. 43-51.
- TARRAGÓ, Salvador (1978) En defensa de Barcelona Barcelona, Aedos.
- TARRAGÓ, Salvador (1975) La Barcelona de Porcioles Barcelona, Laia.
- TARRAGÓ CID, Salvador (1994) "Evolució d'un projecte singular. 1855, 1859, 1863, tres propostes per a la fundació d'una nova ciutat" in Cerdà. Urbs i Territori, pàg.16-21.
- TARRAGÓ, Salvador (1994) "L'evolució de les intervies de Cerdà. Tres propostes (1855,1859, 1863) per la fundació d'una nova ciutat industrial" in MAGRINYA, Francesc (ed.) Cerdà. urbs i territori. Una visió de futur. Cataleg de la Mostra Cerdà setembre 1994-gener 1995 Barcelona, Fundació catalana per la recerca. Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Generalitat de Catalunya; pàg.67-112.
- TEIXIDOR FELIP, Carlos; TARRAGÓ BALAGUE, Marçal & BRAU LÓPEZ, Luis (1972) "Barcelona 1953-1971. Introducció a una visió del desarrollo urbanístico" in Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo, 87 pàg.67-102.
- TERAN, Fernando. de (1982 (1978 1ed)) Planeamiento urbano en la España contemporanea (1900-1980) Madrid, Alianza editorial.
- TEYSSOT, G (1980) "Il sistema dei Battiments Civils en France..." in MORACHIELLO, P & TEYSSOT, G (ed.) Le machine imperfette Roma, Officina; pàg. 25-40.
- TORRES CAPELL, Manuel (1985) Inicis de la urbanística municipal de Barcelona. Mostra dels fons municipals de plans i projectes d'urbanisme 1750-1930 Barcelona, Ajuntament de Barcelona i CMB.
- TORRES CAPELL, Manuel (1987) El planejament urbà i la crisi de 1917 a Barcelona Barcelona, Universitat Politècnica de Barcelona.
- TRANSPORTES DE BARCELONA (1971) Adios al tramvia Barcelona, Transportes de Barcelona.
- TRANSPORTES DE BARCELONA (1972) El último tramvia 1872-1972. el tramvia cumple cien años Barcelona, Transportes de Barcelona.
- TRULLEN THOMAS, Joan (1990) "Model econòmic i ordenació del territori. Economia i territori: de la crisi a l'expansió" in (ed.) Congrés d'Urbanisme i Territori de Catalunya Barcelona, Federació de Municipis de Catalunya. (pàg. II1-II15).

VILAR, Pierre "Transformaciones económicas, impulso urbano y movimiento de salarios. La Barcelona del s. XVIII a" in Crecimiento y desarrollo Barcelona, Ariel.

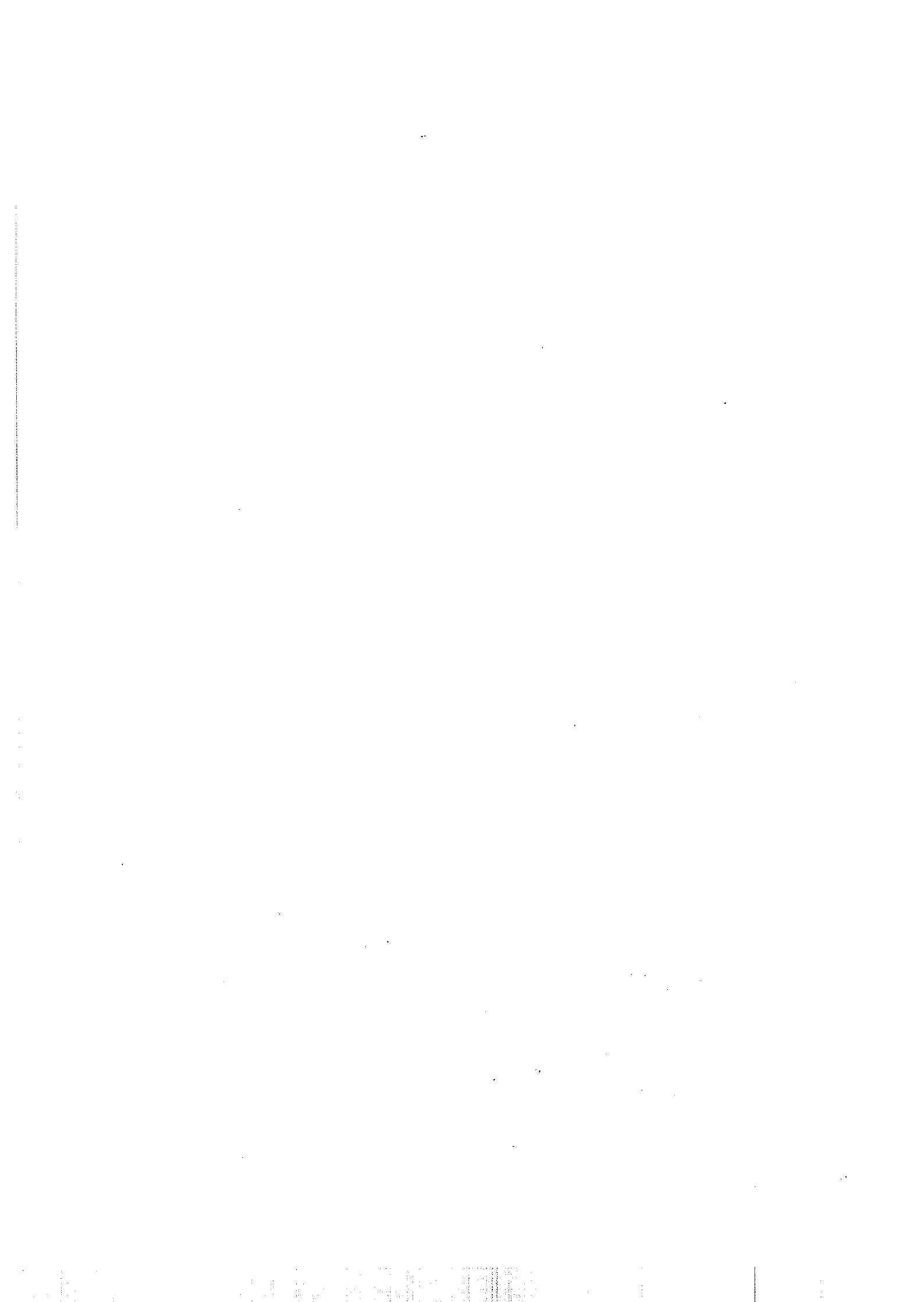
UBACH I SOLER, Tomàs M. (1984) El Ferrocarril. la xarxa catalana. València, Ketres.

VILAR, Pierre (1962) La Catalogne dans l'Espagne Moderne. Recherches sur les fondements économiques des structures nationales Paris, S.E.V.P.E.N. (trad.cat. Catalunya dins l'Espanya moderna. Recerques sobre els fonaments econòmics de les estructures nacionals Barcelona, Edicions 62, 1964 trad. Eulàlia Duran de Cahner).

VILLALANTE, Manuel (1995) "La mobilitat a la Barcelona del 2000. Aspectes infraestructurals i institucionals" in Papers, 24 (Mobilitat urbana i modes de transport); pàg.40-49.



Capítol 7
REFLEXIONS FINALS



7.1 MOBILITAT I ACCESSIBILITAT A LA CIUTAT CONTEMPORÀNIA

La hipòtesi de partida d'aquesta investigació plantejava la necessitat d'establir l'anàlisi de les relacions entre el transport i la ciutat a partir dels conceptes de mobilitat i d'accessibilitat. L'estudi de les diferents etapes del desenvolupament de la ciutat realitzat en la primera part del treball ha demostrat la validesa d'aquesta formulació inicial en la mesura en què la creació de xarxes de transport urbà ha obeït històricament a una lògica fonamental: la d'assegurar el funcionament de la "màquina" urbana, quan aquesta, amb el capitalisme, inicia un procés que és alhora d'expansió i de diferenciació funcional interna. La nova escala urbana i la necessitat que els ciutadans puguin accedir diàriament als llocs de treball crea, amb l'augment de la mobilitat, una demanda social de transports, de dimensions massives.

La mobilitat quotidiana, amb característiques contemporànies, s'origina en el mateix moment en què les relacions de producció capitalista comencen a modificar les disposicions de les activitats sobre el territori urbà. Aquesta nova estructura espacial es basa en una separació creixent entre el lloc de treball i el de residència (PRED, 1966), o en altres paraules, entre l'esfera de la producció i la de la reproducció (HARVEY, 1989) i entre grups socials. La dinàmica conjunta de la territorialització de les diferents activitats i la segregació sòcio-espacial afavoreix la formació de ciutats desequilibrades on la mobilitat de les persones sorgeix com un mecanisme bàsic d'articulació (VITTADINI, 1992).

L'objectiu principal de la mobilitat és vèncer els efectes de disgregació espacial que el mateix sistema provoca, com un element de recomposició. La complicada jerarquia de l'estructura productiva capitalista es tradueix en una complexa i esquarterada estructura espacial que només pot ser recomposta i reunificada per mitjà d'un continuat increment de fluxos i per l'augment notable dels desplaçaments, ja que la fragmentació i el desequilibri espacial generen una necessitat creixent d'interconnexió (FISCHER, 1992).

A partir d'aquest moment la ciutat contemporània incorporarà dos trets característics que la diferenciaran de l'etapa precedent: l'espai i el temps de connexió. La mobilitat dels ciutadans requerirà un espai i un temps propis, requisits que propiciaran les primeres modificacions del tram viari medieval. La morfologia de la ciutat medieval no incorporava aquests requisits i, per tant,

no hi havia un espai connectiu eficaç. Aquest caldrà crear-lo a partir de la modificació del teixit viari que a partir d'ara haurà de ser rectilini, uniforme i unificat, on tots els carrers estiguin units per una única xarxa i per tant on desapareguin els "cul-de-sac" i les irregularitats pròpies del disseny medieval.

D'acord amb les raons del seu origen i per tal de complir l'objectiu que l'estructura sòcio-territorial imposa, la mobilitat perdrà les característiques precapitalistes i esdevindrà una activitat obligada, amb una alta freqüència i un bon ritme: per viure a la ciutat caldrà moure's i s'haurà de fer sovint i de pressa.

Des del punt de vista dels ciutadans, les possibilitats de desplaçament determinaran l'accés als llocs de treball i estudi, als béns i als serveis (SPAGGIARI, 1990); o en altres paraules a les activitats de producció i de consum, de la cultura i de l'esbarjo (CAMPOS VENUTI, 1983). En definitiva, el transport condiciona les possibilitats d'ús de la ciutat. Aquesta relació entre possibilitats de desplaçament i d'ús de la ciutat incorpora una nova font de desigualtats per als ciutadans; desigualtats que són determinades per un seguit de circumstàncies de caràcter individual i social (edat, sexe, nivell de renda, etc.) i de localització.

Cal considerar la mobilitat com una activitat que condiciona la inserció social de les persones a la ciutat; en aquest sentit les estratègies (públiques o privades) que organitzen la mobilitat poden classificar-se com a discriminatòries i excloents o com a democratitzadores, segons permetin a més o menys ciutadans fer ús del seu propi espai urbà (COUTRAS, 1993). El problema del transport en relació amb la mobilitat (obligada o no) té, doncs, importants connotacions socials i econòmiques, en la mesura en què condiciona fortament la vida de molts ciutadans i encareix els costos de totes les activitats.

Des del punt de vista territorial, les possibilitats de desplaçament actuen directament en l'organització de la ciutat: una elevada possibilitat de moviment garanteix l'eficàcia funcional i productiva del mecanisme urbà, alhora que permet una més gran cohesió social. És en aquest sentit que la mobilitat ha esdevingut una de les primeres condicions perquè la ciutat sigui habitable (CIUFFINI, 1993).

El sistema capitalista, que ha donat lloc als desplaçaments dels ciutadans en estructurar un tipus de ciutat determinada, ha anat evolucionant i ha anat

modificant les relacions de producció i de reproducció i ha donat lloc a nous models de desenvolupament econòmics i territorials. Aquesta dinàmica ha implicat canvis substancials en la manera de desplaçar-se per la ciutat. Seguint l'evolució del sistema segons els tres models explicitats en el capítol 1 (prefordista, fordista i postfordista), en cada un d'ells el model socio-territorial s'ha adaptat a les noves pautes productives i conseqüentment les característiques de la mobilitat s'han hagut de readaptar i redefinir.

7.1.1 ETAPA PREFORDISTA: RELACIONS DE VEÏNATGE

En termes generals, es pot identificar l'etapa prefordista amb un tipus de mobilitat generada, bàsicament, per motius laborals i de consum, la qual es desenvolupa en distàncies que, en la majoria dels casos, es poden recórrer a peu. Les actuacions públiques o privades que intervenen en l'organització d'aquesta mobilitat són mínimes i se centren essencialment en la reorganització de l'espai viari: remodelacions del tram viari medieval o disseny i construcció de noves xarxes viàries annexes, en la majoria dels casos, en aquest primer nucli medieval (HOHEMBERG & LEES, 1987). Això implica en ambdós casos una nova concepció de l'espai públic com a espai connectiu, on destaquï la funció de la circulació per sobre d'altres activitats que fins aleshores havien caracteritzat la funció de l'espai exterior (l'encontre, la compra-venda, etc.) (LEFÈVRE, 1974). Els carrers es dissenyaran o es redissenyaran rectilinis, uniformes pel que fa a les línies arquitectòniques i extensibles a tota la ciutat: el desplaçament ha d'esdevenir una activitat fàcil per a tots els ciutadans i per a tota la ciutat.

Aquesta nova interpretació de l'espai públic comença tímidament en el segle XVIII i acaba a la segona meitat del segle XIX, quan les grans ciutats arriben a la seva màxima densitat i desorganització (HALL, 1975). Aquesta situació, fruit de la política liberal de l'època, havia donat lloc a unes ciutats on els problemes sanitaris, de congestió i de revoltes populars amenaçaven d'esquinçar-la tant en el sentit funcional com social (BERGERON, 1989). El capitalisme havia estat eficient a l'hora de promoure la urbanització però no pas per solucionar les seves disfuncions (HOHEMBERG & LEES, 1987). En aquesta situació els agents públics es veuen obligats a intervenir en els aspectes més externs de la ciutat (en paraules de Benevolo, (BENEVOLO, 1993) la ciutat deixarà de ser liberal per esdevenir

postliberal) i un dels àmbits que intenten ordenar és la viabilitat, ja que era un dels llocs on la crisi urbana era més palpable.

7.1.2. ETAPA FORDISTA: ELS MOVIMENTS PENDULARS (ELS *COMMUTERS*)

L'etapa fordista, que s'inicia al començament del segle XX i es caracteritza per la creixent especialització del territori i per les grans unitats productives, modifica les característiques de la mobilitat. El model productiu i el territorial estaran caracteritzats per un desenvolupament quantitatiu i concentrat.

En aquesta etapa la ciutat es defineix per un creixement "en taca d'oli", que va formant un centre cada vegada més terciari i unes perifèries suburbanes cada vegada més extenses. Aquest procés s'acompanya per l'inici d'unes dinàmiques de filtratge com a conseqüència del trasllat de certs grups socials i de certes activitats cap a la perifèria. La ciutat es comença a percebre i entendre com una xarxa de relacions entre elements i parts diferenciades i allunyades. Aquesta diferenciació interna es consolida amb la determinació funcional que imposa la zonificació, que pretén una divisió racionalista del territori en zones especialitzades en residència, treball, serveis, temps lliure. És el que s'ha identificat, primer, com a gran ciutat i després com a metròpoli.

L'organització productiva que caracteritza aquest model territorial estarà definida per les grans unitats de producció fabril que concentraran tota la fase de producció fins a l'obtenció del producte final.

La mobilitat, d'acord amb aquest model d'organització territorial i econòmica, es generalitza a quasi bé tots els grups urbans i la distància dels recorreguts depassa la possibilitat d'anar a peu. En aquest moment el desplaçament de gairebé tots els ciutadans, i especialment dels treballadors, s'identifica amb un mitjà de transport mecànic. Seran desplaçaments molt pautats tant en l'espai com en el temps: franges horàries i recorreguts fixos. És a dir, un tipus de mobilitat que es coneixerà com a pendular o de commutació (traduint el mot anglès *commuting*).

A partir d'aleshores el desplaçament es converteix en una activitat que progressivament va allargant els seus recorreguts, cosa que va potenciant els recorreguts longitudinals en detriment dels transversals o, en altres paraules, els

llargs enfront dels curts, o el distanciament contra la proximitat. (HOLZAPFEL; TRAUBE & ULRICH, 1988).

7.1.3. ETAPA POSTFORDISTA: ELS MOVIMENTS DISPERSOS EN "FORMA DE NÚVOL"

Després de la crisi del sistema econòmic dels anys 70, l'estructura productiva i reproductiva, en la dècada dels 80, es reorganitza. Pel que fa al sistema de producció, hi ha una fragmentació i flexibilització del procés productiu i una dispersió territorial: les unitats productives esdevenen més petites, només concentren part del procés productiu i es localitzen de forma dispersa en el territori (en diferents municipis, en diferents regions o fins i tot en diferents estats).

El model territorial també sofreix transformacions importants, generades per dues dinàmiques simultànies i alhora antagòniques de dispersió i centralització. Per una banda hi ha un procés de difusió de la ciutat cap a tota la regió immediata que es convertirà en una metròpoli regional. Aquesta ciutat difusa es caracteritzarà per una dispersió de les funcions urbanes cap a tot aquest territori, no sols de les incloses en el procés productiu sinó també de les més característiques de l'àmbit reproductiu: la residència, les zones d'esbarjo, els equipaments esportius i comercials, etc. Paral·lelament al centre de la ciutat s'hi van concentrant aquelles activitats amb més valor afegit i de més prestigi social, normalment relacionades amb el sector terciari més especialitzat, activitats que valoren la quota de centralitat i produeixen fenòmens de neoacumulació (NEL-LO, 1995).

Davant d'aquest model socio-econòmic i territorial (incert, evolutiu i multiforme), hi ha un gran augment de la mobilitat. Alguns autors identifiquen el postfordisme com el temps de l'individu i de la mobilitat absoluta, resultat de la crisi de comportaments i valors propis de la societat industrial. El treball productiu comença a perdre la influència cultural, política i organitzativa que havia tingut al llarg d'un segle. La creixent atomització i precarització laboral fan que el treball vagi perdent el seu caràcter de referent social, de principal element d'identitat i de cohesió social. En lloc seu, ara hi ha el consum del model emergent d'identitat, que no comporta cap referència estable ni a una categoria laboral i social ni tan sols a un lloc de treball determinat.

Això fa que en la ciutat, a un model basat en desplaçaments homogenis i col·lectius de grans masses s'hi sobreposi un model en el qual la referència és l'individu. La creixent importància de la comunicació, informació i producció immaterials com a elements centrals del procés productiu i de la creació de riqueses, la distinta relació entre treball i no-treball, el desenvolupament d'una tecnologia que ja no necessita la concentració estable d'una ingent massa de treballadors per optimitzar la producció, són factors que fan, de l'individu, el protagonista de la ciutat postindustrial, i de la mobilitat, la seva principal característica; mobilitat, no sols, i no necessàriament, en el sentit de desplaçament físic, sinó com una qualitat indispensable per sobreviure en el modern mercat de treball i en la ciutat difusa (COLOMBO & ILARDI, 1990). És una mobilitat que pren la "forma de núvol", ja que és molt dispersa tant pel que fa al temps com a l'espai i, que a més d'integrar desplaçaments físics dels ciutadans cal que integri, també, intercanvis d'informació. Tot plegat implica agilitat, immediatesa i flexibilitat per a una superfície urbana cada vegada més àmplia (NEL·LO, 1995).

En l'etapa fordista i postfordista, l'organització de la mobilitat implica la introducció de mitjans mecànics que intentaran (amb més o menys èxit) satisfer el tipus de demanda característica de cada etapa. Per entendre la implantació de les diferents infraestructures de transports en relació amb la ciutat cal, primerament, conèixer (com s'ha fet en aquesta primera part de les reflexions finals) i posteriorment entendre quines han estat i quines són les diferents formes i dinàmiques que ha anat adoptant la mobilitat en la necessària transformació de la ciutat contemporània.

7.2. TRANSPORT I CIUTAT: VERS UN PARADIGMA DIALÈCTIC

Una vegada entès el perquè de la necessitat de moviment que els ciutadans tenen en la ciutat contemporània i una vegada exposades les raons i els mecanismes socials i territorials que n'expliquen l'evolució i transformació, cal entendre que aquesta mobilitat esdevé la demanda d'un nou servei urbà, en forma de xarxes de transport, en la mesura en què es van allargant els temps i els espais de connexió, fruit d'un imparable creixement i d'una ineludible diferenciació interna de la ciutat contemporània. A partir d'aquesta ampliació de la superfície de la ciutat real i de la continuada fragmentació i separació de les

funcions urbanes, el transport passa a ser un element d'eficàcia econòmica i un servei social amb l'objectiu de satisfer les necessitats del moviment de les persones a la ciutat.

La forma concreta en què s'ha implantat el transport a la ciutat no ha estat un procés neutre, ni fortuït o casual, sinó que ha estat promogut, calculat i volgut, per mitjà d'unes estratègies organitzades per agents privats o públics, per tal de fer de la ciutat el marc espacial adequat als propis beneficis i interessos. La implantació dels transports a la ciutat és el resultat de tot un seguit de polítiques —diferents (i fins i tot contradictòries), dilatades en el temps—, expressió de valors i projectes concrets, que afecten directament al mode de vida dels mateixos ciutadans (MERLIN, 1985).

7.2.1 UNES RELACIONS INTERACTIVES I CONGRUENTS

En aquest context l'anàlisi del transport i de la ciutat no es pot concentrar en el "producte final" sinó en el procés interactiu d'un conjunt de factors (MORANDI, 1989), cap dels quals pot considerar-se *a priori* com a determinant; aquesta mateixa complexitat ens obliga, per tant, a cercar les raons i explicacions del procés al marge del qualsevol esquema conceptual reductiu.

En altres camps de les ciències socials l'evidència que l'enfocament neopositivista, basat en el paradigma de la causalitat, és inadequat per entendre la complexitat dels processos i de les dinàmiques sòcio-espacials, a hores d'ara, està bastant assumida. Però en el camp dels transports, o bé per l'abandó que ha sofert per part dels científics socials o bé per l'adopció (quasi acaparament) que n'han fet altres camps científics, la renovació metodològica i conceptual sembla que tot just acabi de començar, encara que sempre hi ha hagut teòrics que de forma puntual i aïllada han anat reclamant una nova manera d'entendre i d'aproximar-se a la dimensió espacial dels transport¹.

Per aquesta raó, cal, doncs, abans de tot, buscar la formalització teòrica que, alhora que permeti superar el mecanisme causal, n'estableixi una possible alternativa. En aquesta investigació s'ha adoptat com un marc teòric el concepte

¹ En el subcapítol 1.2 Potrykowski n'assenyala alguns, amb relació a disciplines com la sociologia, la geografia i fins i tot la psicologia, que entronquen, bàsicament, amb les bases teòriques sorgides del marxisme i l'humanisme (POTRYKOWSKI & TAYLOR, 1984).

de "congruència" elaborat per Offner (OFFNER, 1992), que planteja la relació entre el transport i la ciutat en termes d'interacció coherent de dinàmiques estructurals sorgides al caliu de la renovació epistemològica dels teòrics de l'estructuralisme espacial i social, que s'inspiren en la tradició marxista. La proposta teòrica d'Offner constitueix, de fet, en el moment actual, l'única alternativa satisfactòria (encara que embrionària) al paradigma neopositivista. L'anàlisi diacrònica realitzada en els capítols anteriors ha permès evidenciar tres aspectes crítics de la relació entre el transport i la ciutat:

1. La multiplicitat de factors que juguen un paper important en l'adopció i la implantació d'una determinada política i infraestructura de transport urbà.
2. La dialèctica entre transformació socio-econòmica i canvis en l'estructura urbana per un costat i entre estructura urbana i xarxes de transport públic i privat per l'altre.
3. L'existència, en cada gran període considerat, d'una "coherència" entre les diverses estructures examinades; lògica coherent que comporta precisament el que Offner denomina "congruència", o sigui equilibri dinàmic, sempre precari i inestable, entre els elements considerats. Una estructura coherent no és necessàriament una estructura estable: ben al contrari, les tensions, els conflictes i les transformacions formen part de la mateixa estructura i, més en general, del sistema capitalista en què s'insereix.

Aquests tres aspectes confirmen al meu entendre, la validesa del marc teòric escollit ja que a més a més que permet conjugar elements molt diversos, també permet captar la lògica dels processos de transformació urbana.

En aquest marc teòric cal tractar els transports i el territori urbà d'una manera complexa i interactiva, incidint en les connexions i les relacions entre ells. Per això, els mitjans de transport s'analitzen com a part integrant de l'embolcall socio-econòmic, que els utilitza i els fa (in)eficaços segons les pròpies necessitats i els propis conflictes (SAWERS, 1984). En aquest sentit els transports esdevenen una oferta, resultat d'unes polítiques urbanes que, amb més o menys encert, s'adapten a una demanda que el mateix sistema genera (a partir de la disposició localitzativa de les propietats i de les funcions).

Les polítiques de transport, que s'han anat introduint per agents privats o públics, segons l'època i la ciutat al llarg de l'últim segle, han estructurat i organitzat la mobilitat dels ciutadans i també han influït en la disposició de les activitats en l'espai urbà.

Els mitjans de transport, analitzats com a oferta, esdevenen instruments estratègics de la política urbana; no és suficient, per tant, limitar-se a considerar-los (com tantes vegades s'ha fet) un seguit d'implantacions tecnològiques cada vegada més ràpides i més eficients, ja que són peces clau de l'organització socio-econòmica de la ciutat capitalista.

Dos trets bàsics caracteritzen i diferencien els mitjans de transport: l'un és la desigual relació que van implantant entre l'espai i el temps en incrementar la velocitat; l'altre, derivat del primer, és la diversitat dels costos reals que cada un d'ells té per a una mateixa unitat d'espai recorregut.

Aquesta aposta teòrica (identificada amb el concepte de la congruència) significa, també, entendre el ritme i la cadència que imposa qualsevol dinàmica que es desenvolupi en unes coordenades territorials. D'aquesta manera no es pot percebre la dimensió territorial dels transports sense immersir-se en un procés que es desenvolupa en el temps.

El temps considerat no té tan sols un sentit històric, com una sèrie de seqüències ocorregudes de manera lineal on les noves condicions s'afegeixen a les ja existents; en el cas dels transports urbans es tracta d'analitzar un conjunt de processos amb ritmes desiguals i desfasaments temporals. Això obliga a escollir un arc temporal ampli, per tal de no fragmentar dinàmiques que, encara que dilatades en el temps, formen part d'un mateixa lògica.

7.2.2. ELS TRANSPORTS URBANS COM A PART DE LA CIUTAT CAPITALISTA

Com que els transports no són, en aquest context, artefactes tecnològics sobreposats a un territori determinat, sinó que formen part de relacions i processos socials, cal també tenir en compte quin és l'embolcall general en què es desenvolupen. Es fa referència al capitalisme, entès com un sistema general integrat per una esfera econòmica, estructurada a l'entorn de l'industrialisme dins unes relacions de producció basades en el màxim profit; una esfera política,

normalment pública, que mitjançant complexos muntatges institucionals de mecanismes democràtics (o no) serveix per exercir el control social i polític, alleugerir les crisis i assegurar la continuïtat de la producció econòmica; i finalment, l'esfera social, que integra el conjunt de relacions i actuacions dels grups socials.

Com ja s'ha dit en el capítol segon, el territori no és un element aliè a les actuacions d'aquest sistema capitalista, cosa que implica la necessitat d'entendre l'estructura espacial que sorgeix de les transformacions que el sistema configura. En aquest sentit, cal entendre que l'ampliació i l'aprofundiment del capitalisme ha comportat, de manera lenta però imparable, una dinàmica de separació física entre activitats i funcions urbanes alhora que ha tendit a reproduir en l'espai l'estructura desigual sobre la qual es basa per tal d'obtenir beneficis en la producció i en el consum. Alhora, l'aprofundiment del sistema requereix una seqüència de tandes d'inversió (MASSEY, 1984).

Els mitjans de transport formen part d'aquestes tandes d'inversió en forma d'infraestructura (o d'oferta, segons la terminologia emprada anteriorment), en la mesura en què participen en la configuració del territori, tant per aprofundir en la integració del sistema com per transformar les condicions de producció. En el cas dels mitjans de transport urbans, això vol dir ampliar la superfície funcionalment integrada i connectar aquelles activitats que la dinàmica del sistema va separant, no sols espacialment (seria la percepció clàssica de l'espai identificat amb la distància) sinó també socialment, ja que l'espai no és el resultat de la localització de formes geomètriques (com els neoclàssics apuntaven) sinó que és el resultat d'una interacció social. Aquesta concepció obliga a no limitar-se a un espai amb una dimensió i uns marcs estables, sinó a cercar realitats espacials més complexes. A escala urbana això significa, sobretot, entendre la dinàmica entre el centre i la perifèria (contínues o discontinúes, pròximes o allunyades, integrades o marginals) que constitueixen el conjunt del territori urbà funcionalment integrat. Per això cal tenir en compte els diferents estadis del desenvolupament urbà, des de la ciutat estricta fins a la regió metropolitana, tot passant per la gran ciutat o la metròpoli.

7.2.3. LA CONSOLIDACIÓ DE LA CIUTAT CONTEMPORÀNIA: UN LLARG PROCÉS DE DIFERENCIACIÓ INTERNA

Les etapes en les quals s'ha dividit la ciutat no és un element innovador ja que la divisió es formula com a clàssica, i en algun sentit, superada. Però, a diferència del que aquesta opció implica, pel que fa al transport, no s'ha assimilat cada una de les etapes a una tecnologia de transport concreta (la ciutat del tramvia, la ciutat del cotxe, etc.), sinó que es vol cercar, analitzar i delimitar el procés i no pas el producte. Per aquesta raó, l'anàlisi s'ha centrat més en les diferents estructures i esferes (productiva, lúdica, d'intercanvi, etc.) i no en formes urbanes o en capacitats tecnològiques.

Aquesta anàlisi ha permès entendre dins una mateixa lògica interpretativa actuacions que han organitzat i estructurat la mobilitat, que han determinat la implantació de les infraestructures de transport, i que han induït a una generació de processos de centralització i suburbanització.

En aquesta línia, la tímida reforma d'algun carrer puntual de la ciutat del segle XVIII, seguida de la reforma o la reconstrucció de la xarxa viària general de la ciutat medieval (obertura de grans avingudes), el disseny i la construcció dels eixamples, la implantació de les xarxes de ferrocarril (tramvia, tren, metro), la implantació de les autopistes urbanes i la difusió del cotxe privat, el redescobriments del vianant, els carrers dissenyats per a la circulació tranquil·la i compatible entre diferents mitjans de transport, tenen un fil conductor que els relliga i els fa partíceps d'un mateixa lògica explicativa. Aquestes reformes, construccions o dissenys esdevenen necessaris per tal d'adaptar, segons la relació de forces entre els agents públics i els privats, de forma consecutiva, un espai i un temps (connectius) a la necessitat de moviment que imposa el sistema socio-econòmic imperant.

Un altre element que cal fer ressaltar és la congruència entre el disseny d'aquest espai i d'aquest temps connectiu amb l'organització socio-econòmica i amb el model de la mateixa ciutat. En aquest sentit és important entendre el paper i les funcions que se li han anat atorgant tant al centre com a la perifèria i com s'han establert les relacions entre aquests dos espais urbans, dins uns mecanismes generals de concentració-centralització i interdependència-segregació, immersos en les tres etapes marcades pel desenvolupament econòmic capitalista.

Des de l'inici de la ciutat moderna, el centre de la ciutat ha anat esdevenint un lloc de representació del poder, on s'anaven concentrant els valors i els comportaments de la classe urbana hegemònica (en aquest cas la burgesia). Això ha significat un procés, més o menys intens segons l'època històrica, de concentració selectiva en el centre de certes activitats i funcions en detriment d'altres, que progressivament s'han anat reubicant a la perifèria; perifèria que paral·lelament ha anat constituint un espai (més o menys llunyà, suburbà), interdependent i segregat. Tot plegat ha donat lloc a un espai urbà, fragmentat i dispers.

L'evolució dels espais i els temps connectius explica prou bé tot aquest procés. En la primera ciutat capitalista (entre els segles XVIII i XIX) es dissenya una nova tipologia de carrer, que permeti una circulació més eficaç en el centre de la ciutat (que aleshores tenia una trama urbana de carrers medievals), primer de manera puntual i després general; actuacions que s'han d'interpretar com una estratègia de potenciació del centre, perquè per mitjà d'aquestes remodelacions i reconstruccions es facilita una de les activitats més importants: la circulació dels ciutadans segons el model prefordista. Més endavant la mateixa lògica guia la implantació de les primeres xarxes de transport mecànic. En un espai urbà centralitzat, la xarxa de transport ha de tenir una forma radiocèntrica perquè s'adeqüi, no sols a la forma urbana, sinó a tot el sistema socio-econòmic general que implanta aquesta tipologia i aquesta estructura de ciutat. Alhora, aquesta xarxa radiocèntrica reforça aquesta disposició urbana, fent del centre l'espai urbà més accessible i econòmicament més valorat.

Ja en el segle XX, l'hegemonia dels transport privats respon a una lògica socio-territorial fordista, directament relligada amb els requisits i els condicionants que defineixen aquesta etapa del sistema capitalista. La política econòmica planteja la necessitat d'augmentar la demanda perquè vagi paral·lela a l'increment de la productivitat que la nova organització de la producció ha generat. Aquest augment no es pot aconseguir sense un increment dels salaris. El model territorial associat a aquesta organització econòmica és la ciutat funcional. La ciutat s'ha d'especialitzar en la recerca d'economies d'aglomeració, de la mateixa manera que la fàbrica s'ha d'especialitzar a cercar economies d'escala. El model de transport ha de donar resposta a aquest plantejament. Es tracta d'un transport privat, capaç d'assegurar que la demanda d'automòbils (el producte paradigmàtic del model fordista) es generalitzi. La ciutat genera

economies d'aglomeració, però també deseconomies per congestió (TRULLÉN, 1995).

En els últims anys la política que afavoreix la difusió de l'ús del cotxe privat a la ciutat ha adoptat noves estratègies d'acord amb les noves pautes urbanes postcrisi, que es coneix com a postfordisme. El canvi que s'està operant en la manera de produir, derivat del desenvolupament d'una nova trajectòria tecnològica de caràcter flexible, afecta la distribució de les activitats i de la població a l'interior de la ciutat i de les àrees metropolitanes.

Alhora, en un món on les relacions cada vegada són més globals i internacionals les ciutats esdevenen els llocs nodals d'una gran xarxa, amb relacions de cooperació i de competència, en la qual es localitzen les activitats més innovadores i es fa necessari una elevada qualitat ambiental per tal de captar capitals internacionals (ZUMÍN, 1994). Les noves relacions internacionals de les ciutats imposen millorar la qualitat de l'ambient urbà, especialment del seu centre.

El centre de la ciutat, ara un espai que entra en competència amb altres espais centrals d'altres ciutats d'arreu del món, no pot ser un espai amb un alt índex de contaminació (acústica o ambiental). Això entra en contradicció directa amb l'increment del transport privat. En aquest sentit sorgeix tota una sèrie de polítiques urbanes i de transport (els carrers per a vianants, el *traffic calm*) amb l'objectiu de mitigar aquests efectes en llocs concrets del territori urbà. No és en cap cas una política per reduir la dependència del cotxe privat als ciutadans de la regió metropolitana sinó que es tracta d'una política de supervivència selectiva tant del centre (com a espai urbà de qualitat per excel·lència) com del cotxe privat.

Com s'ha vist, a la lògica de l'estructura espacial (en aquest cas, del territori urbà) li correspon una lògica del sector transport; com a dues dinàmiques diferents, però complementàries, coherents i congruents, on es fa difícil entendre'n una sense establir els paral·lelismes corresponents amb l'altra lògica estructural.

7.3 BARCELONA, UNA XARXA DE TRANSPORTS ORGANITZADA ENTORN DE LES EXIGÈNCIES DELS AGENTS PRIVATS

Barcelona (i amb ella tota la regió urbana), com una de les grans ciutats europees, posseeix una densitat demogràfica i una activitat econòmica que han fet del tot necessari implantar unes polítiques que afavorissin la mobilitat a la ciutat, ja des de l'inici de la ciutat contemporània, a cavall dels segles XVIII i XIX. Així mateix, el volum i la complexitat de la història urbana de la ciutat de Barcelona permet disposar d'una perspectiva temporal llarga, que en l'opció teòrica en què s'ha plantejat la tesi, és del tot imprescindible.

Però en aquest espai real, la ciutat de Barcelona, cal tenir ben present un dels trets característics de qualsevol dinàmica territorial, aquella que es defineix com a "decalatges temporals" de les implantacions reals sobre el territori urbà. En el capítol primer s'ha definit aquest concepte a partir del temps real que qualsevol modificació del territori necessita per implementar-se i construir-se, ja que en un espai socialment organitzat res no és instantani (INDOVINA, 1990). Aquest desfasament temporal pot portar a la paradoxa que en un moment determinat es pensi (en el sentit que s'estructuri de forma teòrica) una organització del territori allunyada o fins i tot contradictòria amb aquella que en el mateix moment s'estigui construint.

Aquesta dinàmica de decalatge entre el projecte i la seva realització, intrínseca al mateix ritme constructiu del territori, que ha estat una de les raons utilitzades per argumentar la necessitat d'utilitzar un arc temporal de llarga durada, en el cas de Barcelona s'amplia, s'amplifica i es dilata.

La ciutat s'ha anat construint dins una dinàmica de desfasaments temporals no solament originats pel ritme que les mateixes obres necessiten, sinó, també i sobretot, per la manca de decisió a l'hora de realitzar-les. Barcelona, al llarg de la seva història recent, s'ha caracteritzat per una manca de voluntat política (influïda, potser, pel seu caràcter de segona ciutat de l'Estat) acompanyada, en molts casos, per una migrada capacitat econòmica que ha anat retardant (o impossibilitant, segons el cas) la realització efectiva dels molts projectes urbans que s'han anat dissenyant per a la ciutat. És en aquest context que cal considerar com a peculiars els decalatges temporals de Barcelona, perquè no provenen únicament de les dinàmiques territorials sinó que estan influïts també per les peculiaritats (febleses, incertes i desencerts) de la història barcelonina.

Donades les circumstàncies descrites, a Barcelona, potser més que en cap altre lloc, cal, per tal d'entendre les evolucions interactives entre l'estructura del transport i el territori, recórrer llargs períodes temporals, que encara que puguin semblar massa dilatats, són del tot necessaris, ja que en alguns casos entre el projecte original i la seva realització efectiva poden haver transcorregut més d'una cinquantena d'anys (i en alguns casos gairebé cent).

Per tal de concretar quina ha estat, a Barcelona, la interacció entre agents que han donat lloc a dinàmiques urbanes i a polítiques sectorials concretes, les reflexions es centren en la implantació de l'oferta (o de les infraestructures) de transport.

Tres en són els recorreguts analítics i conclusius: el carrer com l'espai del vianant, el transport col·lectiu i el transport privat, a partir de les construccions dels espais viaris ràpids.

La implantació, l'evolució, la transformació i l'ús d'aquests tres grans grups d'infraestructures (també s'han anomenat oferta) en relació amb la mobilitat i amb la ciutat, permeten validar de forma contundent la tercera i quarta hipòtesis de la qual ha partit aquesta tesi.

7.3.1 L'ESPAI CONNECTIU: DEL CARRER DEL VIANANT AL CARRER DEL CONSUM

El carrer, com l'espai del vianant, es construeix a Barcelona en dues èpoques històriques allunyades per més d'un segle. La importància de dotar la ciutat d'un espai connectiu adaptat als vianants sorgeix a la Barcelona reclosa entre muralles, quan cal reformar el traçat viari medieval per tal d'adequar l'espai públic urbà a una activitat, la mobilitat, cada vegada més imprescindible. Serà la mobilitat característica de l'etapa prefordista.

Des de mitjan del segle XIX les polítiques de transport (com aquelles polítiques que ordenen els desplaçaments) no tornen a considerar el vianant com un dels elements que integra la mobilitat de la ciutat fins a la dècada dels 80 d'aquest segle. El llarg "oblit" d'aquesta peça fonamental del desplaçament urbà ha implicat, també, el no-reconeixement del vianant com a unitat de desplaçament.

El recent (re)descobriment (del vianant i del carrer) s'haurà establert per lògiques i motius ben diferents dels que el suscitaran en el segle passat, encara que en algun sentit serà un redescobriment de l'essència dels carrers del segle XIX: es voldrà que tinguin la mateixa forma i fins i tot se'n voldrà el mateix ús.

És necessari, doncs, fer aquest salt històric de més de cent anys per tal d'entendre el cicle complet que aquests tipus d'espais connectius han establert, però sobretot per entendre per què aquesta infraestructura retorna a una ciutat (o a una part d'aquesta) a les portes del segle XXI, inserida plenament en unes característiques socio-econòmiques, ara ja, postfordistes.

El carrer és una peça fonamental de la ciutat contemporània, però com tot element urbà ha anat canviant en el temps. En la ciutat precapitalista el carrer, com a espai connectiu de la ciutat, gairebé no existia. Aleshores, l'espai que s'obria davant dels habitatges era un lloc obert, on es desenvolupaven una sèrie de funcions, moltes d'elles relacionades amb l'activitat de producció, com una extensió del que es realitzava a l'interior de les cases. Aquest espai públic era, bàsicament, l'escenari de l'encontre entre veïns.

A mesura que les funcions urbanes es fan més i més complexes, amb la incorporació de la manufactura, l'intercanvi a gran escala, la transformació dels habitatges i, en general, la penetració de les relacions capitalistes a la ciutat, el carrer va incorporant nous usos i abandonant els que eren tradicionals (LEFÈBVRE, 1974). A partir d'aquest moment el carrer esdevé un lloc que ha de permetre el pas de la llum i de l'aire, ha de facilitar el passeig i el consum, però sobretot ha d'incorporar la funció de moviment, de circulació i d'accés (ZAMBRINI, 1960).

Aquest canvi i increment de les funcions de l'espai públic fa necessària una transformació morfològica radical d'aquest espai. La tipologia de carrer medieval (estret, tort, sovint sense sortida) no era massa adequada per absorbir les noves activitats que s'hi van incorporant. A partir d'aleshores s'inicia un procés de remodelació de l'espai públic de la ciutat medieval: primer de forma puntual i tímida en algun lloc concret i després es generalitza a quasi tota la ciutat. Serà l'inici del carrer contemporani: rectilini, amb característiques uniformadores, i que constitueix una xarxa viària integrada. L'objectiu primordial

és a partir d'ara la circulació dels ciutadans. La xarxa i la tipologia viària hauran de possibilitar i facilitar aquesta funció.

L'establiment de l'espai públic del vianant enfront de l'ocupació abusiva dels tallers dels artesans i venedors ambulants pot considerar-se com un dels inicis de la consolidació de la modernitat a les ciutats.

Aquest procés de transformació de l'espai urbà a Barcelona s'inicia, de forma puntual, ja al segle XVII, quan es fan "desaparèixer no pocs carrers estrets i inútils" (CARRERAS CANDI, 1916), però no és fins a mitjan el segle XVIII, amb les "Ordenances d'Obreria" (1770) i l'Ordre Reial (1788), que hi intervenen els agents públics per tal de donar-hi un reconeixement oficial. A més de reformes puntuals al barri de la Ribera i al barri de Sant Pere dutes a terme per promotors privats, la primera àrea on s'aplica aquesta nova lògica de l'espai viari és en la urbanització del Raval i de la Barceloneta, en el segle XVIII. La implantació d'aquesta tipologia de carrers es consolida durant el segle XIX, quan les remodelacions les realitzen directament els agents públics, amb la transformació i reconstrucció de les Rambles (1849-56) i de l'eix transversal (1820-64). Serà la primera vegada que els agents públics es plantegen la remodelació d'alguna part de la ciutat amb relació a la mobilitat (Mapa 6.1).

Aquests dos eixos, que es consideren l'espai viari "modèlic" de la ciutat de mitjan el segle XIX, concentren en la seva remodelació més d'un objectiu: es pretén en primer lloc potenciar el caràcter central de l'entorn, facilitant la seva accessibilitat i promoure el consum i l'espai d'oci de la burgesia (s'obren cafès, botigues, etc.). La facilitat de circulació s'associa a l'espai burgès per excel·lència, el centre de la ciutat, que experimenta un significatiu augment de les rendes urbanes.

Alguns sectors urbans exteriors, com el passeig de Gràcia, no es plantegen en aquest estadi com un element connectiu sinó com un espai lúdic i periurbà. Serà l'itinerari d'esbarjo i de relació (el lloc per "veure i ser vist") (BUSQUETS, 1992). Al final del segle XIX el passeig de Gràcia passarà de tenir unes funcions lúdiques a unes funcions connectives, per raó del creixement dels lligams amb l'àrea pròxima i amb la progressiva integració en un mateix espai econòmic (GARCÍA ESPUCHE & GUÀRDIA BASSOLS, 1994).

Des del començament del segle XX fins ara, a Barcelona desapareixen els projectes d'espais per a vianants; el disseny, els raonaments tècnics, els plans..., en definitiva, la política urbana abandona el vianant (i amb ell el seu espai urbà per excel·lència: el carrer) i es concentra en la mobilitat amb mitjans de transport mecànics. No serà fins a les dècades dels anys 80 i 90 d'aquest segle, ja instal·lats en plena etapa postfordista, que es torna a pensar l'espai públic urbà amb relació als vianants, i es tornen a dissenyar i projectar carrers i places.

En aquesta segona etapa, quasi un segle després de la primera, els espais públics per al vianant es repensen com a part d'una estratègia molt més àmplia que apunta a una decidida requalificació de l'espai central de la ciutat i a una redefinició del paper que el transport privat ha de tenir dins l'àmbit urbà central. Aquesta política de remodelacions es produeix per iniciativa de l'Ajuntament i amb el consens del sector privat i trobarà, més endavant, la seva formalització en el Pla estratègic Barcelona 2000.

La dinàmica de competició i selecció a la qual estan abocades les ciutats en aquesta etapa postfordista, fa necessari més que mai dotar l'espai central d'una alta qualitat urbana que, a diferència d'èpoques precedents, no sols estarà relacionada amb l'accessibilitat, sinó amb altres paràmetres que fins fa ben poc no s'havien tingut en compte: la qualitat atmosfèrica, la seguretat ciutadana, el nivell de soroll, el disseny, etc. Alguns d'aquests paràmetres xocaran de ple amb l'ús massiu del cotxe privat en el centre i, per tant, caldran mesures de dissuasió d'aquest mitjà de transport en aquest lloc de la ciutat. D'aquí sorgiran els carrers per a vianants, la integració de les bicicletes a la ciutat (a Barcelona es preveuen 45 km de carrils per a bicicleta) i el concepte de *traffic calm*, per tal de fer un carrer on es puguin concentrar tant els vianants com la circulació rodada. És el nou disseny de l'espai públic per al vianant.

No hi ha cap dubte que Barcelona, amb el canvi de govern sorgit després de la democràcia, ha optat per una ciutat de qualitat i oberta al món. L'estratègia que ha seguit la política urbana per aconseguir aquests objectius generals (resumida en el Pla estratègic Barcelona 2000) ha estat la potenciació de Barcelona com un centre urbà, dens i compacte, on siguin privilegiades les activitats terciàries i la residència de qualitat. Aquest procés de transformació ha generat una expulsió sistemàtica del centre de les activitats econòmiques de menys valor afegit i de les capes de població d'ingressos mitjans-baixos. Barcelona repensa la ciutat des d'ella mateixa però amb una clara vocació de

centre metropolità, molt reduït i representatiu, i caracteritzat per una alta qualitat urbana (MONTANER, 1990).

Aquesta estratègia de concentració i selecció del model territorial, associat al model socio-econòmic postfordista, comporta una reorganització de la mobilitat de les persones en aquest centre urbà.

Des de la crisi energètica dels anys 70 (encara que ja s'havia evidenciat abans), la degradació del centre de la ciutat es va associant als factors externs negatius que té la mobilitat amb vehicle privat sobre l'ambient urbà: contaminació, sorolls, ocupació d'un espai cada vegada més insuficients. Barcelona, ja des del començament dels anys 80, vol evitar tot això potenciant el carrer per al vianant. Així, es remodelen places i carrers en els quals, a més del vianant, s'intenta preservar els usos centrals i comercials: els carrers "majors" dels barris tradicionals, a més de les avingudes de Gaudí, Tarradellas, etc. Paral·lelament, i com a política complementària, s'intenta rebaixar la pressió del cotxe privat sobre l'espai urbà. Però en aquesta política urbana, com en cap altra ciutat, no hi ha la voluntat de facilitar al vianant la circulació per la ciutat, sinó la de facilitar el consum i l'oci (potenciar la centralitat). La requalificació dels carrers es fa de forma puntual i no en circuits, que és l'única manera d'assegurar una mínima possibilitat que el ciutadà es pugui moure de manera quotidiana per realitzar aquelles activitats que pot fer a prop del seu lloc de residència (Taules 6.6.2 i 6.6.3).

De totes maneres, s'ha de reconèixer que els vianants de Barcelona tenen, en aquest sentit, un potencial inestimable en les voreres de l'Eixample, ja que totes elles, malgrat la multitud d'entrebancs², constitueixen una excel·lent (i potenciabile) xarxa de múltiples recorreguts a peu, que moltes ciutats voldrien tenir. Allan Jacobs, recentment, va fer públic el reconeixement a aquest espai de Barcelona, dient que era la ciutat que tenia els millors carrers del món (MONTANER, 1995)³.

En definitiva, doncs, per entendre i poder analitzar l'espai del vianant a Barcelona, cal establir aquest dilatat salt temporal entre la Barcelona del segle XIX i la Barcelona que mira al segle XXI; entre la Barcelona inserida en un model

² A les voreres de l'Eixample s'hi pot trobar gairebé de tot: cotxes, motos, terrasses de bars, mobiliari urbà divers, carrils per a bicicletes, entre molts altres.

³ Allan Jacobs és arquitecte i professor de la Universitat de Califòrnia. El fòrum en què va expressar aquesta opinió va ser les Jornades del Dia Mundial de l'Hàbitat que es celebraren l'octubre de 1995 a Curitiba (Brasil).

d'organització econòmica prefordista i l'actual model inserit dins de la lògica postfordista. Aquest arc temporal permet entendre el perquè de la tipologia de carrer actual a partir de les funcions que ha anat assumint en un context urbà fortament dinàmic i canviant.

En resum, es pot dir que el carrer, sorgit durant el segle passat com a espai de circulació del vianant, s'ha vist potenciat una altra vegada en els darrers anys amb la finalitat principal de promoure el consum i el lleure tant en els vells com en els nous espais de centralitat de Barcelona. Aquestes actuacions, que tenen molts antecedents en la majoria de ciutats europees, s'emmarquen en la política general de revitalització i requalificació de la ciutat. D'una banda es tracta de dinamitzar el conjunt de la ciutat promovent aquelles activitats terciàries que avui defineixen l'atractiu i la centralitat urbanes; de l'altra, es tracta també de recuperar la cara amable, l'escala humana de la ciutat, encara que sigui d'una manera molt puntual i per tant selectiva.

7.3.2 ELS MITJANS DE TRANSPORT COL·LECTIUS: LA PERDURABILITAT DE LES DEFICIÈNCIES

La incorporació dels mitjans de transport col·lectius a Barcelona per tal de canviar els temps connectius es va fer d'una manera lenta, progressiva i altament selectiva. Se'n poden marcar dues grans etapes.

La primera (1860-1940), caracteritzada pel predomini dels mitjans col·lectius sobre els privats, per la incorporació d'innovacions tecnològiques, per la difusió de l'ús espacial i social, per una gestió privada i per la poca incidència dels agents públics.

La segona etapa, que s'inicia amb l'acabament de la postguerra, està marcada per la irrupció i la difusió del vehicle privat i pel caràcter subsidiari en què es veu abocat el transport col·lectiu, que en aquesta etapa passarà a ser de titularitat pública.

Tanmateix aquesta evolució no es fa del tot comprensible si no es té en compte tot allò que al llarg d'aquest període s'ha projectat i no s'ha arribat a realitzar. La dinàmica històrica que permet entendre l'evolució del transport col·lectiu està integrada per presències (tot allò que s'ha implantat) i per paradoxals absències

(tot allò que no s'ha arribat a fer); presències i absències que són el resultat de les relacions de força entre els agents públics i els privats, en una lògica de mercat.

7.3.2.1 Les deficientes presències

Els primers mitjans de transport mecànic que s'implanten a la ciutat, a mitjan el segle XIX, tenen un caràcter interurbà, ja que relliguen de forma radial la Barcelona reclosa entre muralles i els pobles del Pla (tartanes estirades per cavalls) o les diferents ciutats mitjanes del centre de Catalunya (ferrocarril a vapor) (Mapa 6.6). Eren uns mitjans de transport utilitzats de forma esporàdica per les classes benestants. Per tant no es pot parlar, encara, d'un ús socialment selectiu d'aquest mitjans de transport. La seva importància rau en el fet que marcaran l'empremta dels recorreguts posteriors, que a partir d'aleshores tindran sempre un caràcter radial i radiocèntric.

Al final del segle XIX s'implantaren els tramvies, primer amb tracció de sang i després els elèctrics (Mapa 6.5). Encara que van anar ampliant els recorreguts i els grups urbans que podien utilitzar-los, sempre van ser transports radials, que afavorien el centre de la ciutat i les perifèries burgeses (situades al nord-oest), tot i que hi van haver alguns intents d'adaptar les línies a l'estructura real i en constant creixement de la ciutat (les línies transversals que recorrien la Gran Via).

Aquest tipus de transport, ja al començament del segle esdevé un element del tot urbà, però altament selectiu pel que fa als usuaris. Fins ben entrada la dècada dels 30 era un transport dirigit a les classes altes i mitjanes, que treballaven, compraven o es divertien al centre de la ciutat i podien viure a les perifèries burgeses més immediates. A la dècada dels 30 hi ha un canvi qualitatiu important ja que és accessible a la classe treballadora; accessibilitat que prové d'un cert manteniment dels preus del bitllets, però també, i sobretot, d'un augment de salaris generalitzats que obté la classe treballadora i d'una disminució de la jornada laboral.

Paral·lelament s'incorporen a la ciutat dos mitjans de transport col·lectius més: el metro i després l'autobús (Mapa 6.11). De totes maneres i malgrat la innovació tecnològica que representen, no signifiquen per a la ciutat una millora del servei

o una alternativa al que ja ofería el tramvia. Les línies d'aquests dos mitjans de transport s'implantaren al centre de la ciutat, en l'eix Rambles-passeig de Gràcia, doblant, i en alguns casos triplicant, l'oferta del tramvia. Les perifèries obreres continuaren sense tenir un bon servei de transport que les relligués entre elles i amb el centre.

Aquesta mínima implantació territorial i la poca incidència en l'estructura econòmica de la ciutat és la conseqüència d'uns mitjans de transport que encara es concebeixen com a negocis privats, on l'esfera pública mitjançant l'Administració local o estatal hi pot dir ben poca cosa. La gestió de les línies de transport és, fins més enllà de la Guerra Civil, en mans privades. L'esfera pública, que només pot donar concessions, a llarg termini, a l'obertura de noves línies a les diferents empreses, és una esfera debilitada enfront dels privilegis que tenen els agents privats que gestionen el transport. Aquesta conjuntura en un ambient extremament liberal caracteritzat per l'època, no propiciava considerar el transport ni com a servei social ni tan sols com a element d'eficiència econòmica per a la ciutat.

Amb la Guerra Civil, doncs, s'acaba un període en el qual els transports col·lectius s'han intensificat i han ampliat la seva implantació a la ciutat i en l'estructura socio-econòmica, encara que, per raons de gestió privada de les empreses i per la feblesa (o connivència) dels agents públics, ha estat una implantació on han perdurat unes deficiències cròniques que s'evidencien en la mateixa xarxa de tramvies, molt abocada al centre de la ciutat, i en la poca rellevància que han pogut tenir altres mitjans de transport. Tot plegat fa que els barris obrers de la perifèria encara estiguin mal connectats, no tant amb el centre urbà com amb la resta de perifèries obreres i industrials.

Malgrat que, en el model teòric, segons explica Trullen, l'última etapa de la ciutat prefordista occidental⁴, està caracteritzada per un gran creixement de la ciutat, com un gran mercat local que generava una demanda d'inversió molt notable adreçada al subministrament de grans infraestructures de transport i de comunicacions que absorbien una proporció significativa dels excedents generats pel sistema industrial (TRULLÉN, 1995)

⁴ Joan Trullén qualifica aquesta etapa de ciutat taylorista i la situa a la primera meitat del segle XX, fins a la Segona Guerra Mundial (TRULLÉN, 1995).

Barcelona es pot presentar com una excepció a aquest model teòric, perquè no és capaç, al llarg de la primera part del segle XX, sota el mandat dels industrials de la Lliga Regionalista, de consolidar uns mitjans de transport col·lectius fruit d'una part dels excedents dels seus propis negocis. Els transports urbans no sols no es consoliden com a serveis socials sinó (i aquí rau l'excepció) ni tan sols com a elements d'eficàcia econòmica per a un gran i cada vegada més extens mercat local, que s'identifica amb la Gran Barcelona. Els transports col·lectius continuen sent negocis privats, igual que al llarg del segle XIX; els agents privats fossilitzen la gestió i la integració territorial i econòmica d'aquesta infraestructura i no possibiliten la reconversió que la ciutat requeria. Aquesta dinàmica fossilitzadora s'acaba de consolidar quan es pren consciència de tot allò que en aquest període la ciutat deixa de construir (s'explicarà tot seguit).

En aquesta peculiar dinàmica barcelonina hi ha un període excepcional, però massa breu: la dècada dels 30. És un període en què s'hagués pogut invertir aquesta tendència secular, però la brevetat ho impossibilita. Tanmateix hi ha alguna proposta interessant com és el pla d'enllaços de l'any 1933 (mapa 6.14), que pretén racionalitzar la xarxa ferroviària perquè sigui una infraestructura que serveixi per a les necessitats que aleshores tenia la ciutat.

Després de la Guerra Civil i de la perllongada postguerra, els transports col·lectius deixen de ser un negoci convenient per al sector privat. Aleshores passen a ser públics (en la dècada dels 50) i paral·lelament esdevenen serveis obsolets, davant d'uns mitjans, els privats, que es pensen i es volen com a hegemònics. Els transports col·lectius (ara ja públics) seran infraestructures subsidiàries i es procurarà, des de l'Administració pública, que no interfereixin el creixement de la motorització privada. Per assolir aquest objectiu es potencia el transport subterrani (el metro) i es desmantella la xarxa de transport col·lectiu que havia recorregut la ciutat durant quasi cent anys (els tramvies, que el 1950 encara concentraven el 70% de la demanda enfront del 20% del metro), per tal que deixin espai de superfície lliure al transport privat.

De totes maneres, en aquesta etapa, des del final dels anys 60 fins a la dècada dels 80, la ciutat real ha dépassat amb escreix el terme municipal de Barcelona i integra, no sols els pobles més pròxims de la primera perifèria (en alguns casos ja en connurbació) sinó els de més enllà de Collserola, els del Maresme i els del Baix Llobregat (Mapa 6.20). Per tant, parlar dels transports col·lectius de Barcelona, a partir d'ara significa parlar dels mitjans de transport que serveixen

el centre d'una ciutat plenament metropolitana. En aquest sentit i malgrat que aquesta xarxa es pugui haver estès arreu la ciutat de Barcelona (que tampoc no ho ha fet), és una xarxa que serveix només el centre d'una regió urbana.

En aquest sentit, i en aquest segon període, la xarxa de transports col·lectius continua servint un centre i continua excloent la perifèria, encara que ara la superfície urbana s'haurà ampliat, i el centre i la perifèria són espais urbans diferents d'aquells que hom havia considerat fins els anys 30, quan la ciutat no estava integrada funcionalment com a part d'una gran metròpoli. De totes maneres, dins la ciutat central encara subsisteixen dèficits, ja de caràcter històric: les perifèries no estan enllaçades entre elles i el nord-oest de la ciutat està més ben servit que el nord-est.

A partir de la dècada dels 80, amb el retorn dels ajuntaments democràtics i després de la crisi energètica que ha fet evident les limitacions i el cost real de resoldre la mobilitat amb transport privat, els agents públics de la ciutat (al voltant del nou ajuntament) volen potenciar el transport col·lectiu, per tal de resoldre un dèficit històric que té la ciutat. Es comença a pensar la mobilitat des d'un altre angle polític, en el qual els transports col·lectius juguin un paper important, extraient-los el sentit de marginalitat i de subsidiarietat en què s'havien instal·lat des de després de la Guerra Civil: s'elabora el Pla de metros de 1984 i s'aturen (i fins i tot es destrueixen) algunes obres d'infraestructura viària.

Aquest intent, però, durà ben poc. Amb la denominació de Barcelona com a ciutat olímpica (1986), la mobilitat de la ciutat es torna a organitzar per mitjà de la xarxa viària, és a dir, del cotxe. Però el paper que s'atorga als transports col·lectius haurà variat, perquè ara ja no se'ls arracona vers la marginalitat sinó que se'ls ofereix un paper i un lloc dins la mobilitat general urbana: servir el centre de la ciutat central. L'experiència dels anys 60 i 70, tant a Barcelona com a la resta de ciutats europees, ha demostrat que en els centres de les ciutats denses, l'automòbil és l'origen de moltes disfuncionalitats urbanes (contaminació, sorolls, ocupació d'espai públic, etc.) que afecten el nivell de qualitat de la ciutat.

Els mitjans de transport col·lectius, per tant, han de preservar la qualitat sense rebaixar els nivells d'accessibilitat. Aquesta lògica actua a dues escales urbanes: aquella que es restringeix al centre-centre, on hi ha la xarxa de metros i d'autobusos i aquella que fa accessible el centre des de les poblacions

mitjanes que l'envolten. Per a aquest segon propòsit s'adeqüen les línies de ferrocarril (FGC i RENFE) que, construïdes com una xarxa radial amb centre a Barcelona (amb renovacions del material i amb una reorganització del servei), poden assumir perfectament aquest nou paper de línies metropolitanes que serveixen el seu centre.

En aquesta última època, després de la Guerra Civil fins ara, la ciutat s'adapta a dos nous models de desenvolupament econòmic. Primerament el fordista, quan la ciutat opta pel transport privat i, malgrat que l'Administració obtingui la titularitat dels transports col·lectius, aquests esdevenen elements obsolets dins el model territorial hegemònic. En la segona etapa, quan s'adapta al model postfordista, tot i que els transports privats no deixen de ser hegemònics en la política urbana, en el centre de la ciutat central els transports col·lectius tornen a tenir un paper definit i cabdal dins la nova organització territorial: evitar les deseconomies de congestió. Dins aquesta lògica i només en aquest espai restringit de la ciutat real (ara ja ciutat-regional) es plantegen, des de l'àmbit públic, com una alternativa real al transport privat.

7.3.2.2 Les permanents absències

La dinàmica històrica que explica el perquè de la perdurabilitat de les deficiències del transport col·lectiu no s'acaba amb l'anàlisi d'allò que s'ha construït: cal incorporar tot allò que no s'ha arribat a fer. Paral·lelament a tot el procés descrit en l'apartat anterior hi ha hagut un seguit de propostes i de projectes que, situats en la penombra històrica, han restat en l'oblit tot i que també formen part de les raons que expliquen la situació peculiar de Barcelona.

Bàsicament els projectes i les propostes urbanes referents als transports col·lectius es desenvolupen al primer terç de segle XX. Són uns anys que, encara que colpejats per profundes crisis econòmiques (tant en l'àmbit local com en l'internacional), es caracteritzen per un fort dinamisme urbà i per un intens nivell d'elaboració teòrica entorn de la ciutat i de l'organització de la societat en general. En aquest ambient d'efervescència social, l'Ajuntament de Barcelona, que des de 1901 està governat per un partit burgès i industrial (la Lliga Regionalista) vol posar en marxa una sèrie de canvis per tal de modernitzar la ciutat i amb ella tot Catalunya, com una estratègia de superació

de la conjuntura adversa que des de la pèrdua de les colònies sofreix l'estructura productiva del país.

La inspiració teòrica per fer aquesta transformació es busca en pensaments forasters. La burgesia local s'identifica sobretot en el concepte de *Gross-Stadt* (gran ciutat) alemany, però també rep influències del *City-Planning* nord-americà i de la ciutat-jardí anglosaxona.

Aquestes teories externes arriben a Barcelona en forma de plans i projectes urbans que diferents teòrics o pensadors, des de distintes plataformes urbanes, van elaborant per fer de Barcelona una gran ciutat. En aquest sentit hi ha la proposta que fa Leon Jausseley per a Barcelona el 1901, que guanya un concurs d'idees per organitzar la Barcelona que, amb les annexions del pobles del Pla ha quintuplicat el seu terme municipal (Mapa 6.9). Una altra proposta la realitza Cebrià de Montoliu, com a director de la Societat Cívica "Ciutat Jardí" adscrita al Museu (d'Economia) Social o les propostes de l'Institut d'Habitació Popular (1909).

Les propostes elaborades en els primers quinze anys del segle són les més innovadores i modernes. A partir d'aleshores i fins el 1931, les propostes que segueixen són adaptacions diluïdes del que s'havia proposat en la primera part.

En tots aquests projectes, propostes i plans, les infraestructures i els mitjans de transport es percebien com a mecanismes d'organització de les noves unitats productives metropolitanes i també com a instruments d'ampliació de l'oferta de sòl i del control de mercat o del manteniment de preus (TORRES I CAPELL, 1987). Eren elements d'eficàcia econòmica i, en certa manera, de cohesió social. Els transports i la viabilitat jugaven un paper cabdal en l'organització de la ciutat i de la seva nova escala urbana. Tanmateix i malgrat que teòricament i en relació amb exemples externs sembla clar que els transports són un element quasi imprescindible per fer una ciutat metropolitana amb voluntat de capitalitat, no hi hagué cap solució pràctica que traduís aquestes idees a la ciutat de Barcelona.

Però el nivell de fracàs no va ser igual en totes les propostes que plantejaven aquests teòrics; després de 1914, algunes propostes es reformularan i algunes d'elles fins i tot (encara que bastants decennis més endavant) s'arribaran a construir. Aquelles que queden submergides en l'oblit són les que afecten el

transport col·lectiu, tant si la proposta indica un canvi en l'organització del servei o de la gestió com si implica la construcció de noves línies.

Aquest nivell desigual de fracassos no indica res més que aquelles propostes que s'adeqüen més o menys a les aspiracions i als valors (i als negocis) de la burgesia, com els agents privats que construeixen la ciutat. En aquells anys els transports col·lectius són un negoci més que proporciona la ciutat, com ho era la construcció d'habitatges. Dos àmbits urbans on les polítiques de caràcter públic fracassen i donen lloc a greus crisis urbanes (la crisi de l'habitatge de 1914, per exemple).

Cal doncs entendre la perdurabilitat de les deficiències d'un element urbà, el transport col·lectiu, a partir de l'hegemonia que sobre aquest camp han tingut els agents privats durant més de trenta anys. Al llarg d'aquest període impedeixen qualsevol iniciativa que els pugui rebaixar el seus privilegis (o els seus beneficis). És en aquest sentit que es consolida una xarxa central i centralitzada, radiocèntrica i en certa mesura excloent i selectiva. En definitiva, poc eficaç com a element d'eficiència econòmica i com a servei social urbà.

Tanmateix, com s'ha vist, els termes d'excloent i selectiu aniran canviant amb el temps. L'espai canviarà pel que fa al concepte de ciutat real funcional, des del terme estricte municipal de la ciutat de Barcelona fins a tota la regió metropolitana. Les qualificacions d'excloent i selectiu, en la primera etapa tenen un caràcter social perquè centren l'oferta en la classe alta-mitjana. En canvi en l'última etapa aquestes qualificacions es poden aplicar, especialment, al territori ja que només serveixen la part central de la ciutat real.

Tot plegat s'evidencia per mitjà de tota una història urbana que es dilata més enllà de cent anys i que consolida una manera d'implantació concreta i pròpia d'aquests mitjans de transport urbans.

7.3.3. ELS MITJANS DE TRANSPORT PRIVATS: LA PERDURABILITAT DELS PRIVILEGIS

La implantació del cotxe privat com a principal mitjà de transport en l'àmbit urbà va ser un procés lent que s'inicià en les primeres dècades del segle XX als Estats Units. Les accions que es maniobraren per aconseguir-ho sorgiren

simultàniament de diferents camps. Així s'encetaren estratègies sectorials (organització de la producció, la disminució de l'oferta del transport col·lectiu, canvi de valors en l'esfera del consum) i d'estratègies territorials (la "suburbanització" en cases unifamiliars, la zonificació i les autopistes urbanes). La incorporació del vehicle privat es relligà a una dinàmica més general que volia segregat, dispersar i seleccionar les activitats urbanes per tal d'augmentar, amb l'increment del consum, el volum de la plusvàlua.

Tot aquest procés es va dur a terme a dues ciutats americanes, que esdevindran el model paradigmàtic de ciutat del segle XX: Nova York i Los Angeles. Des d'aquestes ciutats, sobretot després de la Segona Guerra Mundial, s'irradiaren els models urbans hegemònics, i amb ells la nova organització de la mobilitat urbana, cap a totes les ciutats del món occidental. Aquest procés d'irradiació adoptà diferents mètodes (reorganització de les pautes de consum, nova tipologia d'habitatge, etc.) i en el seu procés participaren diferents col·lectius, entre els quals destaquen els tècnics relacionats amb l'activitat de planificació. El punt màxim d'aquesta dinàmica s'assolí en els anys 60, més de quaranta anys després de la seva irrupció en la ciutat americana.

Aquest tipus de mobilitat i, en general, d'estructura urbana, s'adequava perfectament a la idea de desenvolupament econòmic i d'estructura social gestat a la societat americana (i després de la Segona Guerra Mundial exportat a tot el món occidental) i basat en la massificació del consum, en el reafirmament de la propietat privada, en la llibertat individual i en l'augment del nivell de vida associat a un increment de béns materials. És el model de ciutat funcional i de societat motoritzada que es correspon amb el desenvolupament econòmic que va sorgir amb el fordisme.

Malgrat que aquest és l'origen (cronològic, geogràfic i ideològic) de la incorporació dels vehicles privats a quasi totes les ciutats del món, cada una d'elles ha adoptat un peculiar procés d'adaptació d'aquestes formulacions americanes (COHEN, 1996).

Si bé és cert que Barcelona, com tantes altres ciutats europees, va prendre plenament les directrius marcades pels Estats Units (com la potència hegemònica sorgida sobretot després de la Segona Guerra Mundial) després de l'etapa de la postguerra, quan amb l'alcalde Porcioles es comença a adaptar

la ciutat al cotxe, s'estan posant en pràctica unes propostes els orígens de les quals se situen bastant més enrere en el temps.

A Barcelona la implantació del vehicle privat com a mitjà de transport hegemònic a la ciutat és la culminació d'un procés difuminat i poc estudiat que s'inicia en les primeres dècades d'aquest segle. El resultat d'aquest procés, que es fa del tot evident en la dècada dels 60, és l'assoliment de dues dinàmiques complementàries: una molt més estudiada i l'altra molt més difuminada i boirosa. La primera enllaçaria amb l'increment de la qualitat de vida i la progressiva adopció de valors i de formes de vida que va exportant la societat americana, que permet l'adquisició del vehicle privat. La segona està enllaçada amb la història de la política urbana barcelonina, caracteritzada per tot un seguit de presències i d'absències que es van perpetuant. Una d'aquestes presències és la política de construcció d'infraestructura viària.

Ja en l'apartat anterior s'ha argumentat que la consolidació de les deficiències del transport col·lectiu apareixen històricament per un "oblit" reiteratiu i sistemàtic de totes aquelles parts de les propostes i dels projectes que feien referència a les diferents xarxes d'aquest tipus de transport. Aquesta tendència històrica (de la qual en l'apartat anterior ja s'han explicat les raons) té, en contrapartida, les propostes de construcció de la xarxa viària, que signifiquen un impuls definitiu del transport privat.

Per tal d'analitzar les propostes de realització i les construccions efectives de la xarxa viària cal escollir un arc temporal d'anàlisi que comença al principi d'aquest segle i es perllonga fins ara mateix. Si com s'ha dit anteriorment l'arc temporal escollit és cabdal per entendre la dinàmica territorial urbana, això esdevé encara més important si el que es tracta d'analitzar és la construcció de la xarxa viària urbana i metropolitana de la ciutat de Barcelona.

La xarxa viària barcelonina, que ha servit per adaptar la ciutat al cotxe; ha perllongat el seu procés de proposta–disseny–realització al llarg de tot aquest segle. Per tant, encara que hagi estat un procés lent (i alentit per circumstàncies històriques) ha estat un procés del tot reeixit, dins aquest arc temporal que abans s'esmentava.

En aquest sentit és necessari situar-se al començament del segle XX, quan Leon Jausseley guanya el concurs d'idees convocat per l'Ajuntament per tal

d'estructurar un terme municipal que s'ha multiplicat per cinc en pocs anys (Mapa 6.9). En aquesta proposta és formula (entre altres que afecten els transports col·lectius) una sèrie d'espais viaris que serien l'esquelet vertebrador d'una ciutat que es vol com una unitat funcional de producció i de consum. El projecte, malgrat guanyi el concurs i entusiasmi els prohoms de la ciutat del nou-cents, queda aparcat fins el 1917. Aleshores se'n fa una readaptació diluïda, considerant només l'aspecte viari; és el que es coneix com a Pla d'enllaços dels arquitectes municipals Romeu i Porcel, que restà vigent fins al 1953.

En les tres primeres dècades d'aquest segle els agents públics per mitjà de l'Ajuntament democràtic i la Mancomunitat, primen les infraestructures viàries urbanes enfront de les ferroviàries. Aquest es pot considerar el primer indicatiu del que a partir d'aleshores (amb més o menys intensitat) serà una dinàmica continuada de polítiques públiques de consolidació del transport privat, que la dictadura de Primo de Rivera, no fa res més que reforçar.

En els anys 30 es formulen dos plans generals d'ordenació territorial que entre altres coses reafirmen (encara que no de forma explícita) el procés iniciat anteriorment. Tant en el *Regional Planning* dels germans Rubió i Tudurí, com en el posterior Pla Macià, s'aposta per una xarxa viària que actuï d'ordenadora del trànsit, no sols a escala urbana sinó també a escala metropolitana i regional. Per primera vegada es configuren dues tendències que a partir d'aleshores s'identificaran com a complementàries: l'increment de la motorització privada i el procés de metropolitanització.

Malgrat que quasi totes les propostes dels anys 30, amb la pèrdua de la Guerra Civil, no tenen la possibilitat de sobreviure, les idees referents a la consolidació d'una xarxa viària regional (com els corredors del Vallès, del Llobregat i del Besòs) s'aprofiten per formular propostes en l'àmbit metropolità i regional en plena etapa porciolista.

A partir dels anys 50 i prenent com a punts de referència les propostes presentades al llarg dels últims cinquanta anys (Jausseley, el Pla de 1917, el *Regional Planning* i el Pla Macià), s'elabora tota una sèrie de projectes, tant a escala estrictament local com supramunicipal (comarcal, metropolitana o regional), l'objectiu dels quals és adaptar l'espai urbà a les exigències de la motorització privada, cosa que significa remodelar, tant el centre com la perifèria urbana. Malgrat que es començaren a realitzar alguns dels projectes, el nivell de

construcció real fou bastant restringit, tant per raó dels problemes de coordinació de caràcter legal com del sotrac econòmic que significà la crisi dels anys 70.

Aquesta lògica s'acaba d'implementar, quaranta anys després, quan res n'apuntava la supervivència. Al final de la dècada dels 80, quan l'atmosfera del planejament urbà cristal·litzava en contra de la construcció de grans espais viaris urbans ràpids i a favor d'un redreçament funcional i eficaç del transport públic, es formula, a la ciutat de Barcelona, un pla quinquennal (1987-92) que en bona part recollirà el que s'havia anat proposant al llarg del segle.

La polèmica s'intentarà evitar a partir del fet excepcional de les olimpíades, sota el supòsit que, si les xarxes viàries estaven ben construïdes (en el sentit que fossin respectuoses amb l'entorn per on travessaven) i si servien per evitar més pressió dels vehicles privats en el centre de la ciutat, era del tot justificable construir-les, abandonant qualsevol alternativa que passés per buscar solucions amb altres mitjans de transport. Paral·lelament i malgrat l'argument de disminuir la pressió en el centre de la ciutat, s'han anat construint llocs d'aparcament al bell mig del centre. En l'àmbit metropolità també s'han anat construint aquells espais viaris que es preveïen en els anys 30.

En definitiva, en els últims anys s'ha reafirmat una tendència que consolida el protagonisme de la motorització privada; tendència que es començà a practicar al començament del segle i que després es va basar en els models urbans americans que l'estat hegemònic exportava. L'únic element diferencial que caracteritza la situació actual és el preservar la qualitat urbana del centre. Amb aquest objectiu s'han potenciat altres mitjans de transport alternatius (públics, bicicletes i vianants).

7.4 REFERÈNCIES BIBLIOGRÀFIQUES

BENEVOLO, Leonardo (1993) La città nella storia d'Europa Bari, Laterza.

BERGERON, Louis (1989) Paris. Genese d'un paysage Paris, Picard.

BUSQUETS, Joan (1992) Barcelona. Evolución urbanística de una capital compacta Madrid, Mapfre.

CAMPOS VENUTI, Giuseppe (1983) Città. Metropoli. tecnologie. La politiche di painificazione territoriale Milano, Franco Angeli.

CARRERAS CANDI, F. (1916) La ciutat de Barcelona Barcelona, Alberto Martin.

- CIUFFINI, Fabio Maria (1993) "El sistema urbà i la mobilitat horitzontal de persones, matèria i energia" in Medi ambient. Tecnologia i Cultura, 5 (Repensar la ciutat); pàg.42-53.
- COHEN, Jean-Louis (ed.) (1996) La temptació d'Amèrica. Ciutat i arquitectura a Europa 1893-1960 Barcelona, Centre de Cultura Contemporània.
- COLOMBO, Andrea & ILARDI, Massimo (1988) "Il disincanto realizzato. L'individuo protagonista nella metropoli del consumo" in Archivio di Studi Urbani e Regionali, 33 pàg.55-71.
- COUTRAS, Jacqueline (1993) "La mobilité des femmes au quotidien. Un enjeu des rapports sociaux de sexes?" in Mobilités, 59-60 (Mobilités); pàg.162-169.
- FISCHER, Claude S. (1992) "From technical networks to social networks" in Flux. Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires, 9 (Groupement de Recherche 903 du CNRS); pàg 123-136.
- GARCÍA ESPUCHE, Albert & GUÀRDIA BASSOLS, MANUEL (1994) "Estructura Urbana" in (ed.) Història de Barcelona Barcelona; pàg. 47-107.
- HALL, Peter (1975) Urban & regional planning London, Peguin Books.
- HARVEY, David (1989) The urban experience Oxford, Basil Blackwell.
- HOHENBERG, Paul M. & LEES, Lynn Hollen (1987) La città europea dal medioevo a oggi Bari, Laterza.
- HOLZAPFEL, H.; TRAUBE, K. & ULRICH, O. (1988) Traffico 2000. Per un traffico tollerabile dal punto di vista ecologico e sociale Padova, Franco Muzzio Editore.
- INDOVINA, Francesco (ed.) (1990) La città di fine millennio. Firenze. Genova. Milano. Napoli. Roma. Torino Milano, Franco Angeli.
- LEFEBVRE, Henri (1974) Le droit à la ville. Espace et politique Paris, Anthropos.
- MASSEY, Doreen B. (1984) Spatial divisions of labour: social structures and the geography of production London, Macmillan.
- MERLIN, Pierre (1985) Les politiques de transports urbains Paris, La documentation française.
- MONTANER, Josep Maria (1990) "El modelo Barcelona" in Geometria, 10; pàg.2-19.
- MORANDI, C. & ERBA, Valeria (1989) "Interactions entre systemes de transport public et localisations tertiaries" in V world conference on transport research. Yokohama,(Japan).
- MORANDI, Corinna (1989) "Trasporti e trasformazioni diffuse nell'area urbana milanese" in ERBA, Valeria (ed.) Trasformazioni territoriali e infrastrutture di trasporto. Alcuni casi studio nell'area milanese Milano, Clup; pàg. 45-77.
- NELLO (1995) "Dinàmiques territorials i mobilitat a la Regió Metropolitana de Barcelona" in Papers, 24 (Mobilitat urbana i modes de transport); pàg.9-39.
- OFFNER, Jean Marc (1992) "Les "effets structurants" du transport: mythe politique, mystification scientifique" in L'espace géographique, 3; pàg.233-242.
- POTRYKOWSKI, Marek & TAYLOR, Zbigniew (1984) Geografia del transporte Barcelona, Ariel. (1982 (1a edició))
- PRED, Allan (1966) The spatial dynamics of U.S Industrial Growth: 1800-1914 Cambridge (Mass), MIT Press.

- SAWERS, Larry (1984) "New perspectives on the urban political economy" in TABB, William K. & SAWERS, Larry (ed.) Marxism and the metropolis. New perspectives in urban political economy New York, Oxford University Press; pàg. 3-17.
- SPAGGIARI, Pier Luigi (1990) "I trasporti nella città del futuro" in GASPARINI, Alberto & GUIDICINI, Paolo (ed.) Innovazione tecnologica e nuovo ordine urbano Milano, Franco Angeli; pàg. 165-189.
- TORRES i CAPELL, Manuel de (1987) El plantejament urbà i la crisi de 1917 a Barcelona Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya.
- TRULLÉN, Joan (1995) "Barcelona ciutat flexible. Alguns canvis en el model de desenvolupament durant el període 1986-1991" in Barcelona Econòmica;25 pàg.21-28
- VITTADINI, Maria Rosa (1992) "Infrastrutture contro la città" in SALZANO, Edoardo (ed.) La città sostenibile Roma, Edizioni delle Autonomie; pàg. 226-254.
- ZAMBRINI, Guglielmo (1960) "La strada espresa urbana" in Le strade, 10 oct.
- ZUMIN, Laura (1994) "Los estudios urbanos en la última década: entre la dimensión global y la dimensión local" in Documents d'Anàlisi Geogràfica, 24; pàg.181-202.



Annex I
TAULES



Taula 6.1.1
EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ DE BARCELONA
(XVIII i XIX).

Any	Habitants
1715	37000
1759	80000
1779	115000
1798	130000
1820	140000
1835	118046
1857	183787
1877	248943
1897	509589

Font: Elaboració pròpia a partir de:

FIGUEROLA, Laureà (1993) Estadística de Barcelona en 1849 Barcelona, Editorial Alta Fulla; pàgs. 35-37.

IGLESIAS FORT, José (1961) "El movimiento demográfico en Cataluña durante los últimos cien años" in Memorias de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona, Tercera Época, Núm 680, XXXIII (16). Memoria Laida por el Académico Electo

D. José Iglesias Fort en el acto de su recepción y discurso numerario. Dr. D. J. R. Bataller; pàg. 365.

INE (1957) Reseña Estadística de la Provincia de Barcelona Madrid, INE..

Taula 6.1.2
MITJANA D'ANYS DE VIDA DELS HABITANTS DE BARCELONA SEGONS
ILDEFONS CERDÀ (1845).

	classe rica	classe menestral	classe pobra
Homes	38,83	25,41	19,68
Dones	34,11	24,90	27,43

MITJANA D'ANYS DE VIDA DELS HABITANTS DE BARCELONA, DES
DELS SIS ANYS D'EDAT EN ENDAVANT SEGONS ILDEFONS CERDÀ (1845).

	classe rica	classe menestral	classe pobra
Homes	53,22	48,08	46,33
Dones	47,05	46,64	48,78

Font:
 BENET, J. & MARTÍ, C. (1976) Barcelona a mitjans del s. XIX. el moviment obrer durant el Bienni progressista 1854-1856
 Barcelona..