

# MACROCEFÀLIA BARCELONINA O CIUTATS CATALANES?

Per JOAN BUSQUETS

Parlar de la macrocefàlia de Barcelona respecte al conjunt del Principat comporta referir-se al 65 per 100 de la població, al 60 per 100 de la producció neta, al 50 per 100 de la població activa, i es tendeix a identificar aquesta polarització com a expressió clara dels actuals desequilibris territorials. Desequilibris dels quals la macrocefàlia suposaria l'efecte més representatiu del joc de les forces dominants dins del sistema econòmic que, hom diria, ha trobat en aquella el model territorial més adequat per a la seva reproducció.

En la discussió d'aquestes categoritzacions veurem: 1. que la producció d'aquell fet urbà es realitza amb uns costos socials altíssims; 2. que suposa unes inversions espacialment molt concentrades que resulten excloents respecte a possibilitats alternatives de localització en d'altres punts del territori; i 3. que per tant es tendeix a produir un drenatge de recursos devers aquest centre creixent des de les àrees que esdevenen progressivament més jerarquitzades respecte a aquest.

La nostra tesi en aquest punt assenyalarà que, si la qualificació del creixement més recent de Catalunya es resumeix per la seva contínua concentració a Barcelona, aquesta concentració s'identificarà amb el *desenvolupament del suburbi comarcal* com a fenomen expressiu i valoratiu d'aquella; i, a més, que un tal procés no ha anul·lat, encara, la *capacitat d'altres ciutats catalanes* per a un creixement més racional, capacitat que ha d'ésser recuperada mitjançant la comprensió del nou sentit i la nova naturalesa que es pot atribuir als elements d'infraestructura en el canvi d'aquell procés.

Es tractaria, doncs, d'expressar la "lògica" del "model" econòmic i territorial que configura la macrocefàlia barcelonina en termes dels factors de *creixement de ciutat* (com augment de població i sòl urbà) i de *construcció d'infraestructures*, que entenem en qualitat de factors significatius (en la mesura en què suposen els factors de producció de ciutat, treball, sòl i capital, respectivament) per discutir, des d'un nou marc polític, una estructura urbana i territorial menys desequilibrada (més justa).

Aquesta opció, pel fet de prendre l'entitat ciutat com a objecte del fet territorial i atribuir substancialment a la construcció d'infraestructura la dinàmica urbanitzadora, entenem que no desconsidera d'altres interpretacions de les nostres estructures territorials naturals, i, en canvi, ens permet d'accentuar punts de vista alternatius, des d'un mateix camp de definició, respecte als plans i les actuacions que sota llur aparent forma de resposta a problemàtiques, ambigüament definides, d'habitatge, de planificació, d'obres públiques, etc., vénen essent el marc d'aplicació de les polítiques urbanístiques.

El treball, després de l'anàlisi superficial del suburbi comarcal com a adequada representació de la macrocefàlia, categoritza un tipus de ciutats dins del Principat. troba en la dinàmica de llur creixement una dimensió més explicativa que no la de la pròpia grandària respecte als problemes plantejats, i descobreix, en la relació d'aquells tipus amb la inversió en infraestructura, l'articulació que permet de valorar noves inversions de cara a la reestructuració territorial pretesa. Hom parlarà, així, de quatre tipus de ciutats, segons llurs dinàmiques de creixement: A, "ciutats madures"; B, "ciutats recents"; C, ciutats estancades"; i D, "ciutats buides".

1. La materialització de la macrocefàlia barcelonina, principalment les darreres dècades, passa per la progressiva diferenciació de dues cares del problema clarament contraposades:

a) El seu centre, el municipi de Barcelona, experimenta

el màxim aprofitament de sòl amb una densificació brutal, i cerca l'extensió i la conformació de l'àrea direccional de Catalunya. La construcció de zones residencials d'alt *standing* i els intents d'accions de remodelació (mitjançant actuacions d'infraestructura, la major part de les vegades, de pretesa, per abstracta, necessitat col·lectiva) que pretenen desallotjar els sectors populars de zones que han arribat a ésser centrals, són exemples del valor representatiu i econòmic d'aquesta àrea. Les obres d'infraestructura que han donat suport a aquestes transformacions, han estat tant, 1. les de reestructuració interna —ampliació de la xarxa de Metro, el Cinturó de Ronda, respostes a conflictes de tràfic més o menys puntuals—, cercant en conjunt, l'eficiència que en possibilités una intensificació de l'ús i una més alta extracció de plus-vàlues, com 2. les de pretesa estructuració territorial —les noves estacions de ferrocarril, els nous accessos a la ciutat, les autopistes, els túnels...—, i que, de fet, com es discutirà després, determinaran d'accentuar encara més la jerarquia d'aquest centre. Aquestes accions d'urbanització, que se centren dominantment en l'estructura viària, han estat complementades per les costoses ampliacions que, a les xarxes de serveis, ha exigint aquella densificació preferencial dels equipaments d'aquest centre que, en una posició quasi monopòlica, dominen el consum de tot el país.

b) La consolidació del suburbi comarcal que pren el protagonisme del creixement els darrers vint anys, quant a població —suportant a la dècada 60-70 el 70 per 100 de l'increment total— i quant a sòl —el 65 per 100 del sòl total urbanitzat—, i que ve a ésser el lloc genèric de noves inversions industrials i de desplaçaments des del centre.

Aquí assenyalaríem, sobretot, el fet del continu urbà que al Baix Llobregat i el Barcelonès s'estén gairebé sense buits intermedis sobre una franja entre els 4 i els 15 Kms. a partir del centre de Barcelona, que ha representat la localització obligada de la residència d'una força de treball escassament retribuïda, i aquest ha estat un dels factors fonamentals en què el "desenvolupament" de la concentració macrocefàlica devia trobar la seva lògica. Un tal creixement ha comportat la destrucció de les antigues trames urbanes dels vells nuclis rurals (ens referim a les ciutats de tipus B) als quals s'ha sobreposat i els quals ha tingut com a únic i escàs suport dels diferents paquets residencials sobrevinguts que formen avui aquest suburbi "residencial" a l'entorn de Barcelona. Els operadors "ministerials", de l'Administració local i els promotors privats han estat els constructors d'aquesta edificació perifèrica, desurbanitzada i caòtica, operació en la qual han predominat els mecanismes especulatius de gestió i promoció immobiliària i de la qual les muntanyes d'habitatges sense serveis (polígons) i la urbanització marginal (barris quasi fets pels mateixos que hi habiten) constitueixen l'expressió més comuna.

El consum de terra (sòl) que ha representat aquest suburbi ha estat molt intensiu, i els mecanismes de valoració de sòl indiquen una posició molt significant en aquest procés. En canvi, la manca d'espais públics i col·lectius és general i l'accés als serveis i a l'equipament molt escàs, per no dir inexistent.

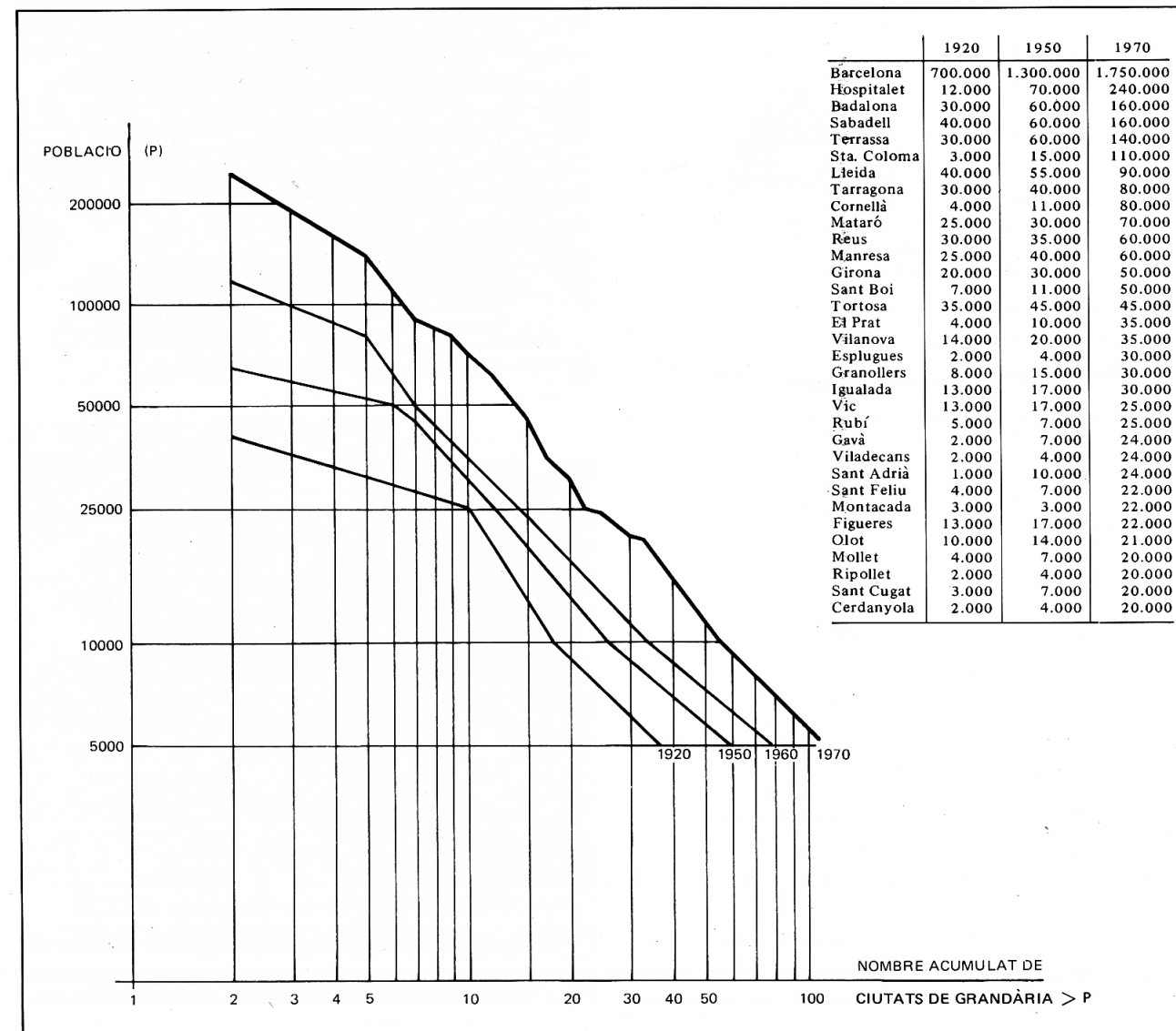
Una prova d'aquest arguments és que aquelles infraestructures esmentades abans, pretenien d'estructurar el centre de la gran capital amb el territori, travessin aquesta primera corona sense donar-li servei —només el de connexió congestiva interna— i provoquin, en canvi, uns efectes de barrera i ruptura molt intensa dins d'aquestes zones.

En la contraposició d'aquestes dues facetes del problema es podria reflectir i entendre el sector del Vallès amb la

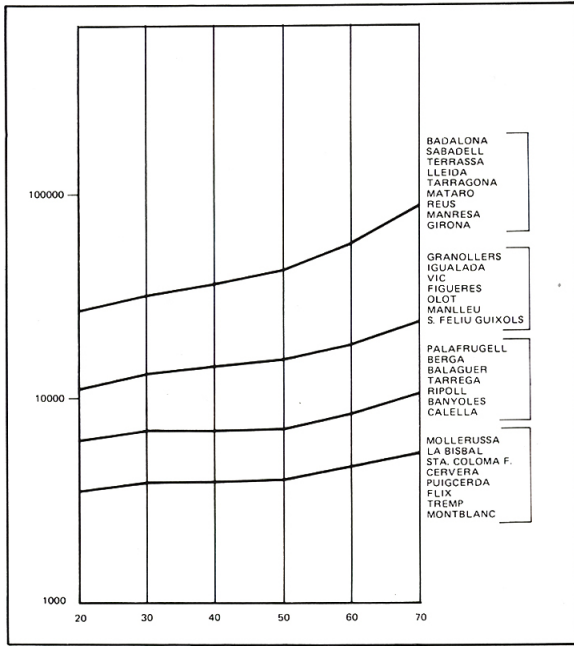


Nuclis urbans de Catalunya segons grandària i dinàmica. A: ciutats madures, B: ciutats recents, C: ciutats parades, D: ciutats buides.

Població de les principals ciutats de Catalunya al 1920, 1950 i 1970 i nombre de ciutats de cada grandària al llarg d'aquests períodes.

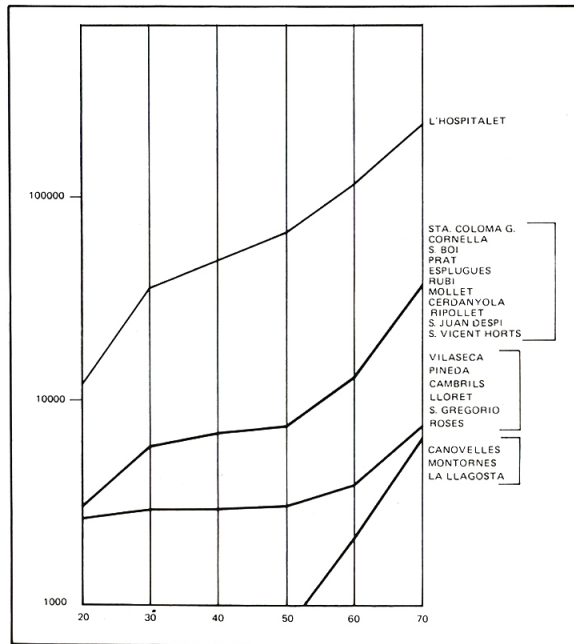


Ciutats madures



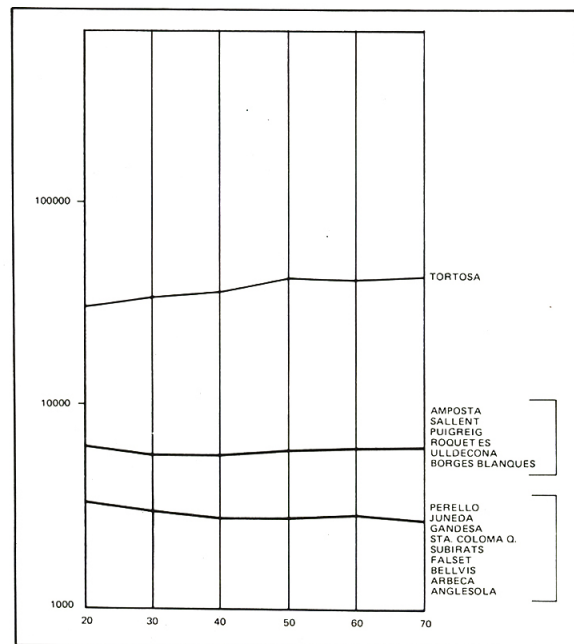
Ciutats amb indústria peonera i Pla d'Eixample. Sabadell.

Ciutats recents

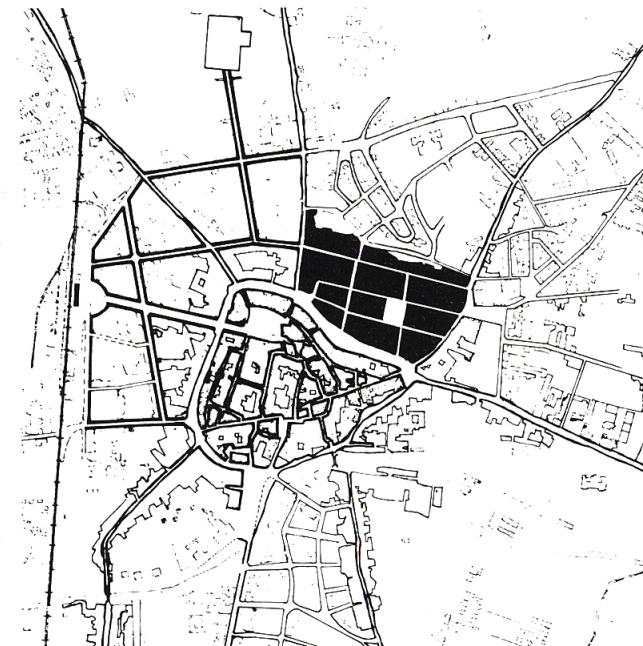


Ciutats del suburbi comarcal de Barcelona. Cornellà.

Ciutats aturades



Grans cascs vells en comarques en despoblament. Tortosa.



Capitals de comarca en expansió. Vic.



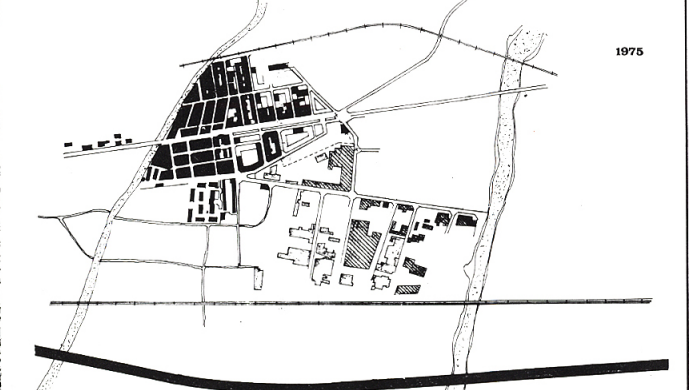
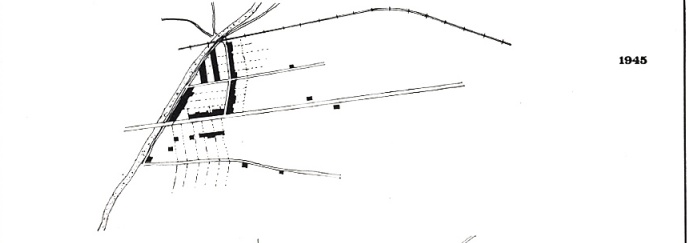
Centres turístics de la costa. Lloret.



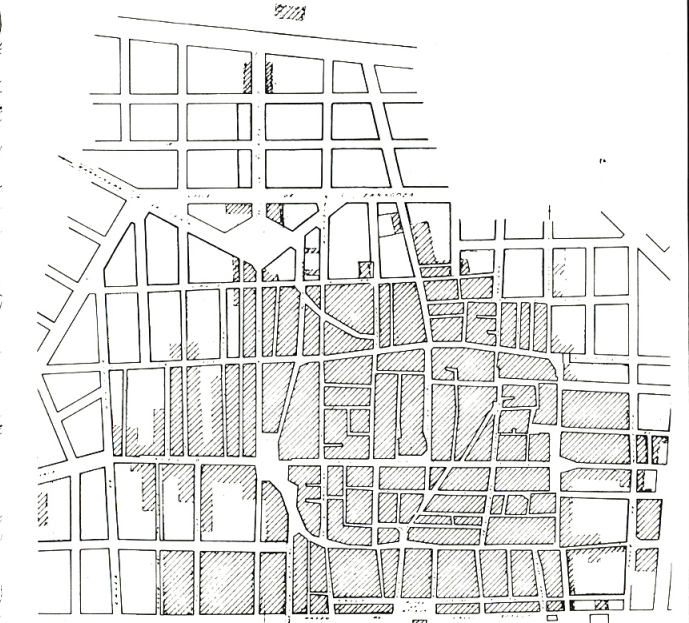
Centres urbans sense creixement. Sallent.



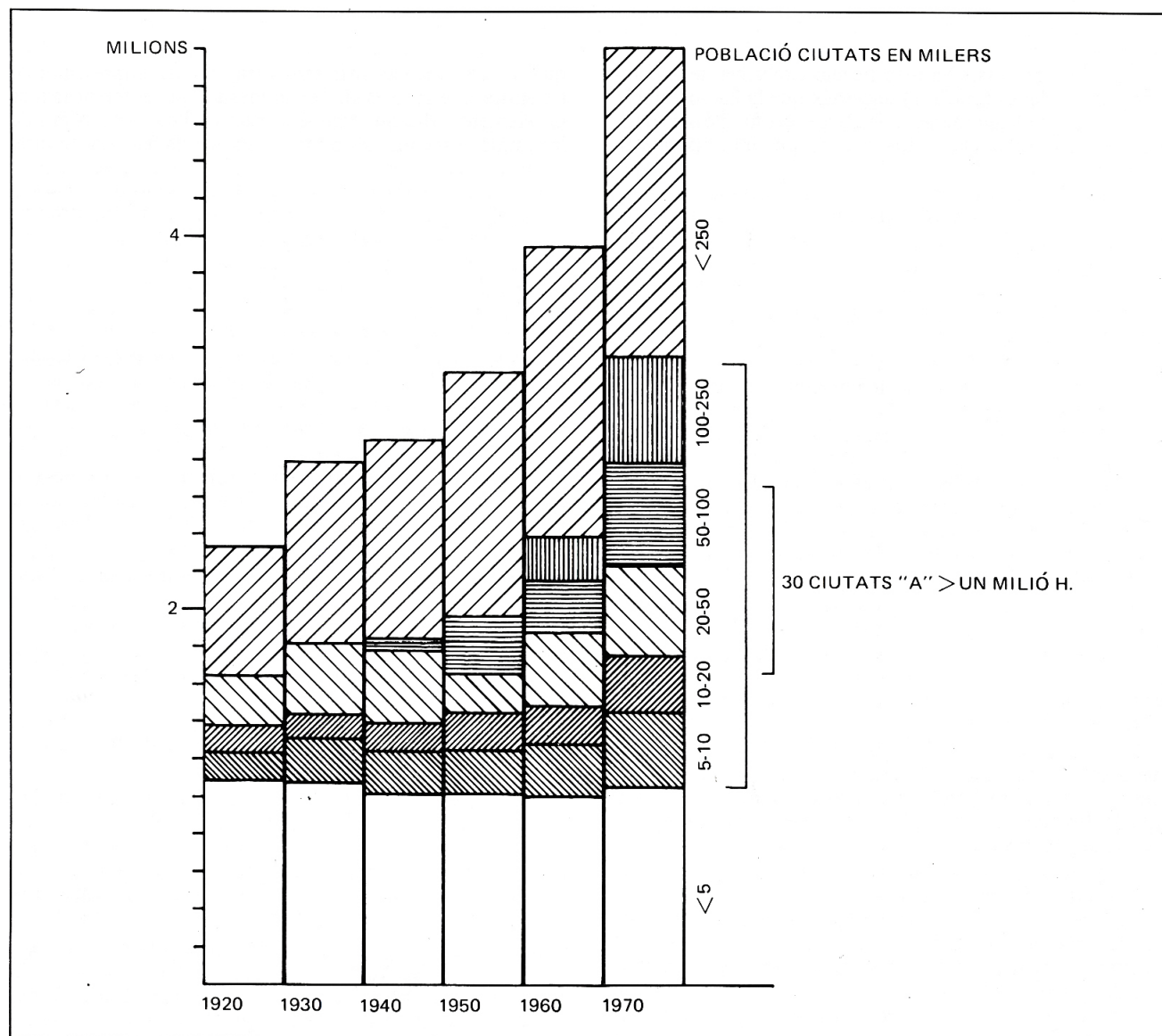
Petites capitals comarcals. La Bisbal.



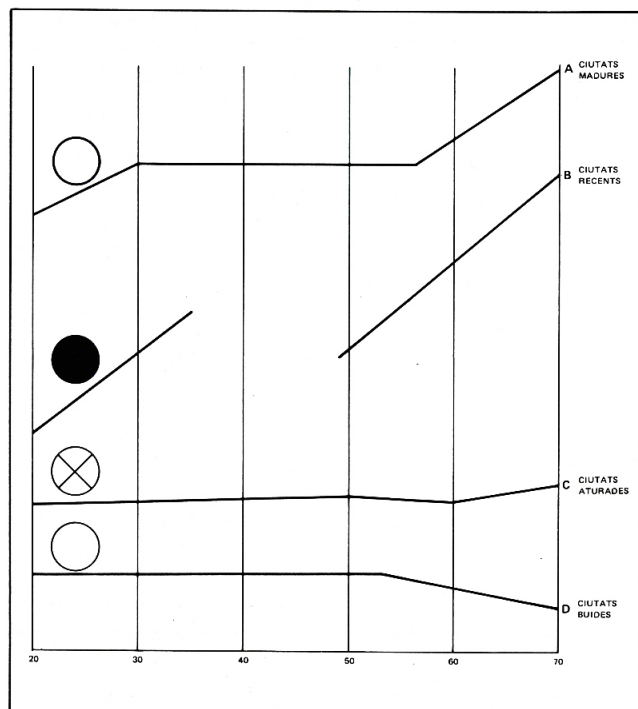
Pobles sota l'impacte del descentrament industrial. La Llagosta.



Subcentres agrícoles en retrocés. Ulldescona.



Proporcions parcials del poblament de Catalunya des de 1920 a 1970. La població en nuclis inferiors a 5.000 habitants es manté gairebé constant en valor absolut (els pobles no desapareixen). El grup de població entre 5.000 i 10.000 habitants triplica un pes demogràfic. Les ciutats entre 10.000 i 250.000 habitants no solament multipliquen el seu volum poblacional absolut, sinó que van prenent cada dècada una proporció creixent del total, amb major força que els centres capitals (per damunt dels 250.000 habitants).



Trajectòries característiques de les evolucions demogràfiques de les ciutats catalanes.

seva especificat i bastant clares diferències. Les ciutats "recents" (B) i "madures" (A) coexisteixen i s'articulen jeràrquicament i amb una divisió funcional i tècnica entre nuclis, amb una forta dependència del centre direccional i presentant, sobretot a les ciutats B, fenòmens molt notables de suburbialització. La degradació urbanística dels creixements agregats de les ciutats del Vallès es realitza, això no obstant, malgrat la suposada acció compensadora que els elements generals d'infraestructura, darrerament construïts, pretenen assumir-hi. En canvi, es pot assenyalar l'impacte que vénen produint sobre el sòl rústic aquelles autopistes i connexions, per on en resulten més fortes les conseqüències en les expectatives de valor sobre el sòl que no l'afecte d'articulació que les justificava. La imatge de les dotzenes d'urbanitzacions privades, a mig construir, per molts racons del territori, trobaria en aquell tipus d'infraestructures el suport més directe. Una situació que tan sols és explicable des de la dominància que el sòl i la seva especulació han tingut en aquest procés general.

Una valoració més completa vindria de la consideració, en aquests termes, del procés de transformació sofert també per les ciutats del Maresme, així com de les situades sobre els altres eixos, molt afectats igualment per la macrocefàlia barcelonina.

Així, doncs, abans d'abordar aquest problema d'una manera més específica des de les ciutats, es podria resumir provisionalment que la concentració espacial de població, la inversió en infraestructures i el creixement urbà a Barcelona, han significat, sobretot, la consolidació del *suburbi comarcal* i que les accions, anomenades descongestionadores, han resultat potenciar un *alt consum de sòl* —encara més que una alta ocupació d'aquest— en la pretesa desconcentració industrial i/o residencial, amb molt poques garanties d'urbanització, i així induint a tendències i tipus de creixement molt poc racionals.

2. La segona part de l'argument passa per la consideració de les ciutats catalanes no compromeses directament en el centre macrocefal. La mapificació exclusiva de les ciutats per grandàries (gràfic 1) suggereix que la incontestable importància de l'aglomeració de Barcelona ha d'ésser matisada si es valoren els recursos i les possibilitats que la xarxa urbana ha tingut històricament i encara té, malgrat aquesta distribució polaritzada. La macrocefàlia al Principat no pot ésser assimilada directament —sense caure en mistificacions— als models llatino-americans, per citar el marc d'aplicació i de discussió més ajustada i freqüent del terme, la xarxa urbana dels quals apareix trencada i desarticulada, i n'és encara més accentuada la jerarquia entre els seus nuclis urbans.

En efecte, si ens fixem en l'evolució temporal dels gràfics (1 i 2) en termes de la dinàmica de cadascuna de les ciutats i dels canvis en el nombre acumulatiu de ciutats per grandària, veurem com a cada nivell —de grandària— hi ha ciutats amb forta dinàmica, els darrers vint anys, i també com tots els nivells o rangs comprenen un nombre creixent de ciutats els darrers cinquanta anys. És a dir, que cada cop hi ha més ciutats de totes les grandàries per damunt dels 2.000 habitants; la concentració "urbana" es produeix per tant en tots els rangs.

Per jutjar el paper que aquesta estructura de ciutats de Catalunya, dibuixada abans, pot exercir en el marc d'opcions polítiques diferents a les actuals, hom esbossarà una interpretació de la formació històrica d'una tal estructura fent especial referència a les accions d'infraestructura que l'articulen i dinamitzen.

Centrarem la discussió en les ciutats A i B (recents i madures), entenent que els tipus C (ciutats estancades) i D (ciutats buides) exigiria una valoració específica, i que aquells dos tipus il·lustren la capacitat del sistema de ciutats de suportar inversions alternatives corresponents a accions no congestives del centre metropolità.

Les ciutats del tipus B, anomenades "recents", es caracteritzen pel fet de presentar fases de creixement poblacional elevadíssim al període 60-70 (entre 150 i 200 per cent aproximadament), i fort, també, al període 50-60 (al voltant del 80 per cent). Aquest creixement dels darrers vint anys es produeix a l'entorn de recintes urbans de petita grandària i molt precària dotació d'infraestructura; podríem dir que aquestes ciutats neixen el 1950. Algunes d'elles, que tenien una certa entitat i grandària els anys 30, havien arribat a aquella situació a un ritme de creixement semblant experimentat els anys 20-30.

A aquest grup de ciutats pertanyerien les del "continuum" barceloní i algunes altres que, en una relació semblant de dependència respecte a d'altres aglomeracions secundàries pròximes, han servit abans per caracteritzar el suburbi comarcal. Són ciutats que han crescut sense cap altra estructura que la sorgida de la juxtaposició dels serveis d'accés individuals imprescindibles; les infraestructures potents i generals que han existit, com els ferrocarrils suburbans dels anys 20, han provocat en aquestes ciutats, donada llur proximitat encara que en contigüitat amb Barcelona (entre elles resten Sants, Hostafrancs, el Clot, Poblenou), processos de creixement degradat.

Les ciutats "madures", o del tipus A, es caracteritzen per una corba de creixement amb dinàmiques apreciables als períodes 20-30 i 50-70 (al voltant del 20 per cent); llur creixement en aquests períodes ha actuat sempre sobre un recinte urbà —és a dir, sobre un estoc d'obres d'urbanització— de dimensions i entitat considerable respecte al nou creixement. Han estat estructures urbanes generades a poc a poc a través d'un procés històric que ha deixat en aquestes ciutats, precisament en llurs tipus edificatoris, en la forma de llurs carrers i en llurs places, en els serveis de què gaudeixen o que han tingut en d'altres moments, l'empremta de les transformacions experimentades en llur organització especial en la història de Catalunya i que denoten el sentit general que han tingut les successives obres d'urbanització. Així, entre els anys 1850 i 1884, la construcció dels ferrocarrils suposarà la inversió decisiva en la construcció d'una xarxa i una jerarquia urbanes en el sistema de ciutats tot articulant-les entre si i amb Barcelona segons un esquema radial que traduïa espacialment una integració econòmica general. A partir de la construcció

de les ciutats es podrà parlar d'un sistema de ciutats jerarquitzat. Però, si és important la relació entre ciutats que suposa aquesta infraestructura, resulta imprescindible entendre que això és així en la mesura que el ferrocarril és un element urbà que també estructura l'element intern de la ciutat: l'estació, més o menys allunyada del recinte urbà en el moment de la seva construcció, es fa element accessible, àdhuc monumental, gràcies a la creació d'un passeig entre ella i el centre d'aquella ciutat mercantil tot assenyant en ens els eixos d'expansió de la ciutat que, d'aquell moment ençà, es pretén i realitza com a industrial. Després del ferrocarril —construït en certs casos a les primeres dècades del segle XX com a "carrilet"— seran els plans d'Eixample els que caracteritzaran la configuració física d'aquestes ciutats madures i, sobretot, els mitjans segons els quals se'n regulen les transformacions i hom n'atén la dinàmica de creixement. Tot seguit seran creades les noves estructures: xarxes de claveguerats, d'electricitat, d'aigua, de gas... és a partir d'aquest teixit construït de serveis a la residència i a la indústria (és a dir, als factors de sòl, treball i capital) que es podran entendre les ciutats com a generadores d'economies d'aglomeració (en llur homogeneïtat) i d'economies d'escala (en llur jerarquia).

Fins als anys 30, aquestes ciutats, conformades segons aquests tipus d'inversió en infraestructures, experimentaran un creixement productiu, diferent i jerarquitzat (per grandàries de ciutat hi haurà uns límits d'inversió productiva), però les activitats econòmiques així especialitzades del sistema de ciutats modernes *definiran, en llur conjunt, l'estructura productiva i financera* capitalista, que malgrat els seus desajustos interns no presenta característiques de dualitat.

El creixement d'aquestes ciutats, entre els anys 30 i 50, no s'estanca, encara que en decreixi el ritme de creixement, i el nou sòl que s'urbanitza i la nova residència que es construeix es troben amb àmplies possibilitats d'utilitzar les infraestructures construïdes abans mitjançant prolongacions i extensions d'aquestes a costos molt baixos.

El fet que hagin estat relativament suaus els creixements d'aquestes ciutats els darrers vint anys és una dada important que convé entendre; per una banda, que s'hagin mantingut a un ritme menor que l'explosió del centre macrocefal s'explica en la mesura que l'apetència dels operadors protagonistes del creixement recent ha portat a imposar més el model polaritzat; però, per l'altra, s'ha de dir que això no ha estat perquè aquestes ciutats no siguin potencialment "llocs rendibles", sinó perquè la naturalesa de les inversions en infraestructures aquests darrers anys ha fet que no resultin així. En canvi, per haver estat apartades del protagonisme que hauria resultat "lògic" —en termes capitalistes—, han sofert molt menys les hipoteques i els problemes que es plantejaven al suburbi comarcal i ofereixen, per això mateix, encara, una capacitat molt alta de creixement.

3. Així, la distribució de la població per grups de ciutats (gràfic 3) assenyala que, malgrat la distorsió representada per Barcelona i les ciutats del seu entorn, hi ha un grup d'una trentena de ciutats entre 10 i 100 mil habitants i situades fora del "continuum" barceloní. Aquestes "trenta ciutats" tenen ja avui una població superior al milió d'habitants i ofereixen la capacitat potencial d'ésser, en llur conjunt, la segona capital de Catalunya. "Ciutat" repartida, dispersa i discontinua, que superaria en canvi els desajustos interns amb què es troba la primera ciutat i els desavantatges imposats per ella a la resta del territori.

La transformació, en aquests termes, del model macrocefal actual exigiria unes bases de gestió urbana diferents que prenguessin com a alternativa, segons aquesta tesi, el foment de la capacitat d'aquella trentena de ciutats. Això seria factible per les grans possibilitats de creixement que la urbanització acumulada històricament com a capital fix ve oferint en aquelles ciutats (creixement per agregació d'incrementos de notable grandària global amb cost marginal baix i alt control relatiu sobre el nou sòl urbà) i per la nova articulació que, entre els nuclis que conformen en llur conjunt aquesta segona capital es podria configurar, mitjançant una política d'inversions en noves formes d'infraestructures, localitzades realment fora de Barcelona.