



R. Moreno

La metròpoli de les relacions

Francesc Vilaró i Casalinas

(Cap del Gabinet Tècnic del Departament de Política Territorial i Obres Públiques)

Durant els darrers deu anys, una bona part dels meus amics, dels meus companys i també dels meus germans, que en tinc uns quants, se n'han anat de Barcelona. Una bona part de la generació de barcelonins que l'any noranta tenia vint-i-tants i que avui en té trenta-i-tants ha decidit muntar la seva vida i organitzar la seva llar fora de la ciutat on va néixer.

No es tracta tampoc d'un fet tan extraordinari, sobretot si ampliem l'angle de la nostra mirada i observem que generacions anteriors ja van trobar estreta la ciutat emmurallada i en van saltar els murs, van construir un eixample i van anar integrant un munt de viles com Gràcia, Horta, Sant Martí o Sarrià, per citar-ne només unes poques, a més de crear nous barris que es van nodrir, principalment, amb la població que arribava a Catalunya durant els anys cinquanta i seixanta amb poca cosa més que una maleta amb la muda i unes butxaques plenes d'incertesa i d'il·lusió.

De fet, les migracions són un fet normal a les metròpolis que creixen absorbint població que ve de fora buscant millors condicions de vida i amb una certa tendència de la població autòctona a ocupar noves àrees i a deixar els nuclis antics. No oblidem que la recuperació de les ciutats

velles com a llocs on viure és una tendència també dels darrers anys, que ha prosperat gràcies a polítiques com la de rehabilitació o la creació d'equipaments públics als centres.

Uns centres molt densos que, gràcies a la seva nova posada en valor, tenen tots els avantatges de la centralitat i tots els atractius que aquesta densitat comporta, com per exemple el luxe de poder comptar amb una oferta comercial completa i atractiva a quatre passes de casa o la possibilitat de tenir a l'abast multitud d'equipaments de tot tipus: culturals, lúdics, socials, esportius, de culte. "Al barri hi ha de tot", diu l'eslògan d'una caixa d'estalvis, però el que està clar és que perquè hi hagi de tot cal que hi visqui molta gent, capaç de crear una massa crítica que faci rendible i sostenible aquesta oferta i de crear les externalitats necessàries perquè es generi més activitat. Però aquesta densitat també té els seus inconvenients i empeny els ciutadans a sortir, a escapar de tant en tant, per buscar una mica d'aire fresc i la sensació de contacte amb la natura i l'aventura, encara que sigui mitjançant la il·lusió de cartró-pedra d'un parc temàtic.

Diu l'Enciclopèdia que els meus amics han deixat Barcelona per la desconcentració industrial cap a la perifèria, per la crisi de les indústries tradicionals i per l'encariment del cost de la vida a la ciutat. Segurament sigui veritat, però el que et diu la gent més jove és que no podia ni somiar comprar-se un pis aquí i que pel mateix preu que els oferien un habitatge molt justet al seu barri, n'han trobat un de millor fora.

Però la recerca no és gens fàcil, de fet no teníem gaire cultura metropolitana. Hi ha dos elements clau que condicionen aquesta tria. D'una banda, la informació que puguin tenir sobre el lloc: el fet que algun amic ja hi hagi fet el pas, o potser que la família hi tingués algun vincle d'origen o que hi anés, per exemple, de vacances. I de



FGC

l'altra, una bona connexió amb transport públic. En fi, tots aquells elements que ens donen confiança i seguretat a l'hora de fer un pas que no només té un pes importantíssim des del punt de vista personal, sinó que es converteix en una decisió que, sumada a la d'altres milers de persones en una situació similar, adquireix transcendència de fenomen social.

I és que les ciutats no deixen de ser l'expressió sobre el territori d'una complexa xarxa de relacions. Són les traces de les persones que es mouen de casa a la feina, a l'escola, a la universitat, però també a sopar amb els amics o a dinar a ca l'àvia un diumenge d'hivern amb el tortell de crema a la mà. Són la gent que va al cinema, a un concert, al futbol, al teatre o a mirar botigues i a comprar, que cada dia està més lluny de ser l'activitat enutjosa d'anar a buscar queviures per a sobreviure i s'està convertint, tant si agrada com si no, en una de les activitats lúdiques per antonomàsia (sí no s'ho creuen vegin com es posa un centre comercial aquells festius que se'ls permet obrir).

Per tant, encara que jo, bàsicament, continuï vivint força a prop d'on vaig néixer, l'eclosió de la meua gent cap a punts diversos de la metròpoli ha fet que la meua ciutat real creixés, que el meu catàleg de barris, de places, de mercats, d'ambients, de festes majors es multipliqués i s'enriquís. Mataró, Sabadell, Arenys de Mar, el Masnou, Caldetes, Sant Just Desvern, Sant Joan Despí, Santa Coloma, Cabrera o Terrassa han esdevingut referents habituals, llocs que em conec, que m'interessen. Àmbits propers que, a més, em serveixen de punt de partida per a arribar a altres zones que formen part dels cercles de la meua gent.

Manifestació per a salvar la línia de Martorell a Igualada. Col·lecció L. Grifé



El transport públic, i en especial el ferroviari (metros, trens i tramvies), va ser ja al seu dia un element clau en la formació de la metròpoli. Els primers tramvies del 1877 de Barcelona a Gràcia o de Barcelona a Sarrià. Més d'un segle i quart després, aquests mitjans de transport que van ser la clau per a formar la ciutat de la Revolució Industrial i que van patir la crisi de la generalització del vehicle privat tornen a ser decisius en la metròpoli de la nova societat del coneixement i la informació. Aquella primera línia de la península Ibèrica que unia Barcelona i Mataró, creada el 1848 per atendre les necessitats de la indústria tèxtil, o la línia Barcelona - Martorell - Igualada que va ser a punt de ser tancada per manca de rendibilitat l'any 1979 s'han convertit avui, juntament amb la resta del sistema de rodalies de Renfe i FGC, en els principals eixos de creixement metropolità i transporten conjuntament 15 milions de viatgers l'any amb uns increments anuals que per al cas del Metro del Baix Llobregat, per exemple, superen el 9 %.



El darrer tramvia de Barcelona. La Vanguardia



Teatre Romea a Barcelona. R. Moreno

El fet que bona part dels meus amics continuïn treballant al "down-town" barceloní en algunes ocasions, els vincles amb els avis, convertits en cangurs del segle XXI, i la lògica voluntat de mantenir les relacions de sempre, troben un suport físic sòlid i tangible sobre el balast i les travesses de les vies del tren d'aquestes línies profundament transformades.

Tot indica que aquest fenomen continuarà. No són només intuïcions meves, que cada cop que arriba l'estiu em miro els anuncis immobiliaris dels diaris del Maresme en busca d'una caseta, sinó que ho confirmen totes les dades de projecció de població. Barcelona i el Barcelonès continuaran sense créixer o, fins i tot, perdent població, mentre que les diferents anelles metropolitanes aniran guanyant població i pes com a llocs també generadors de feina, en els sectors industrials, però també en el dels serveis amb la localització de nous centres vinculats a la societat del coneixement com les universitats o els parcs tecnològics que es desenvolupen i que crearan àrees de nova centralitat lluny de la Rambla.

Deixin que els doni algunes dades que mostren aquesta tendència i que han servit de base per a elaborar el Pla director d'infraestructures del transport públic a la Regió Metropolitana de Barcelona 2001-2010.

Entre el 1975 i el 1998, Barcelona ha baixat d'1,75 milions d'habitants a 1,5, mentre que, per exemple, Granollers ha pujat de 130.000 a 204.000, Martorell de 53.000 a 91.000 o Terrassa de 200.000 a 234.000.

A Barcelona, entre els períodes 90-94 i 95-99 hi ha hagut un salt en l'increment del ritme de construcció de nous habitatges del 48%, mentre que a Terrassa ha estat del 90% i a Sabadell del 95%.

A Barcelona hi ha hagut una pèrdua de llocs de treball entre el 91 i el 96 del 13% mentre que a l'àrea de Martorell ha crescut un 37%. En aquest cas cal matisar que en els darrers anys Barcelona ha tingut una important recuperació de llocs de treball vinculats a la societat del coneixement i que és possible que això es mantingui o millori amb accions com la posada en marxa del projecte 22@ o amb l'impuls que, des de la Generalitat i altres institucions, s'ha donat a projectes que han representat una autèntica revitalització de Ciutat Vella, com la Universitat Pompeu Fabra, el World Trade Center o les actuacions d'habitatge protegit o d'equipaments lúdics i culturals públics com la Biblioteca de Catalunya, el Teatre Romea o el del Liceu.

Aquests fets faran una mica més complexa encara la xarxa de relacions en el nostre entorn metropolità. D'una banda, perquè trencaran amb la centralitat de bona part dels viatges que es produeixen ara entre les anelles metropolitanes i la ciutat central, seguint l'estructura bàsicament radial del nostre sistema clàssic de transport públic i també de les vies principals. De tota manera, en aquest segon cas, la posada en marxa de les rondes de Barcelona i la gratuïtat de l'antiga B-30 han començat a canviar el sentit dels viatges i de les relacions i han posat de manifest que existeix una major mobilitat intermunicipal lligada a la relocalització de l'activitat i a la descentralització de la població.



Tren de rodalies de RENFE. Moreno

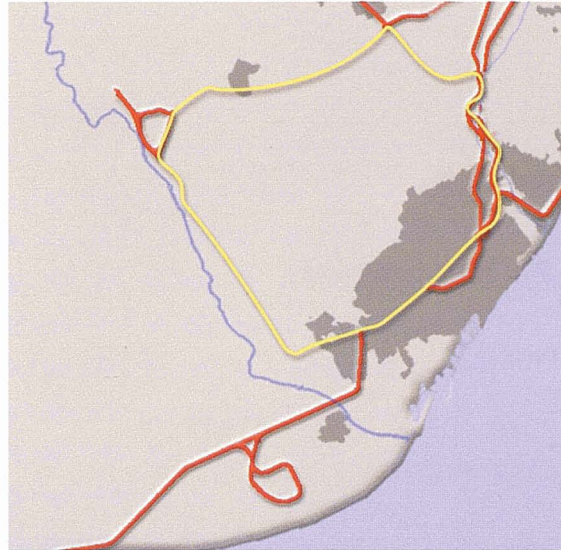


FGC

El Pla director d'infraestructures de transport per al període 2001-2010, que conté inversions per un valor que superarà el bilió de pessetes, preveu actuacions per a avançar-se a aquesta nova demanda de transport més en xarxa, que deixarà de passar forçosament per la plaça de Catalunya o l'estació de Sants i que anirà recosint de manera més directa les poblacions de les diferents corones entre si, amb la consegüent consolidació de nous centres metropolitanos, basats normalment en centres locals o comarcals ja consolidats.

Entre les moltes actuacions del PDI, n'hi ha dues que destaquen especialment en aquesta línia de crear elements transversals que variïn l'eix dominant i responguin a les necessitats d'aquesta nova situació més diversa, més rica i més complexa d'una nova ciutat metropolitana més moderna i integradora. La primera és la nova línia 9 del Metro que connectarà amb un traçat en forma de mitja lluna amb extrems a Badalona-Sant Adrià i Aeroport-Zona Franca totes les línies de Metro, FGC i rodalies existents, potenciant aquest efecte de xarxa de què parlàvem, amb 49 parades i més de 41 km de recorregut.

La segona, de la qual se n'ha parlat menys, però al meu entendre igual de significativa, és la línia de circumval·lació entre el Vallès, el Baix Llobregat i el Barcelonès que s'establirà gràcies a la reconversió per a passatgers de la línia Mollet-el Papiol. Una línia que fa trenta anys, quan es va posar en servei, ja es va valorar usar-la per a viatgers, però que es va desestimar per falta de demanda, i que avui ha canviat radicalment, amb l'increment d'activitats i població a municipis com Rubí, Sant Cugat, Cerdanyola, Santa

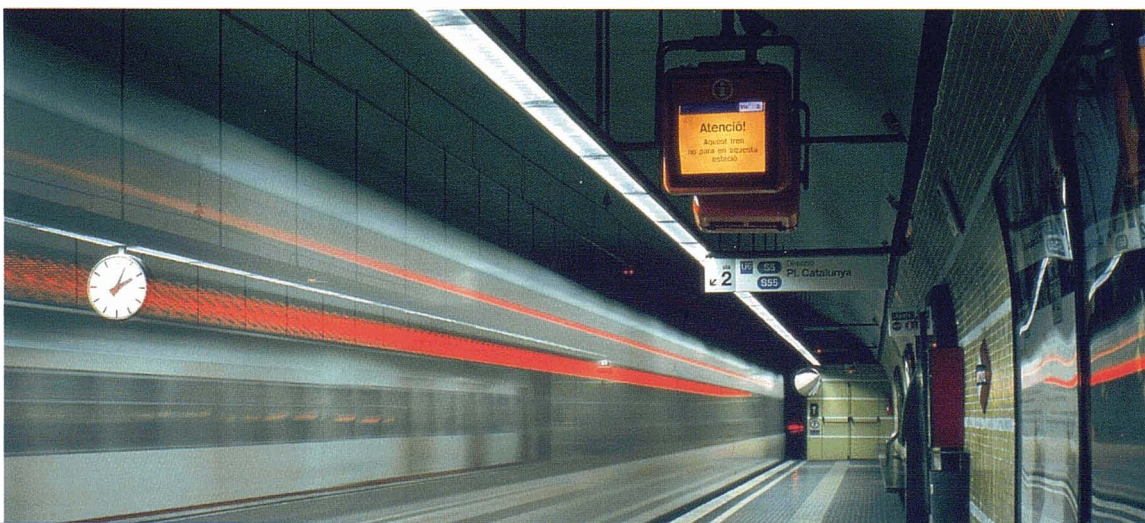


Futura línia de circumval·lació Vallès-Baix Llobregat-Barcelonès. DPTOP

Perpètua o Mollet i que possibilitarà, per exemple, que joves de Martorell o de Granollers puguin anar a estudiar a Bellaterra en tren.

En fi, actuacions com aquestes són només una mostra de com el metro, el tren, el transport públic en definitiva va cobrint les necessitats de moviment que comporten les noves relacions humanes sobre el territori i com, tal com va passar amb aquells primers tramvies del segle XIX, sobre les seves vies es van enfortint les relacions d'una metròpoli coherent i cohesionada.

Els meus amics, els meus companys, els meus germans, en definitiva, continuen vivint a la mateixa ciutat, una ciutat més gran, més activa, més diversa, però basada encara en l'escala humana que donen les relacions.



Estació de Bonanova. FGC