SEMINARI
D'HISTÒRIA
DE BARCELONA
Barcelona
Quaderns
d'Història

Presència i lligams territorials de Barcelona. Vint segles de vida urbana

Ramon Grau
Coordinador

BQH18

Arxiu Històric de la Ciutat
de Barcelona, 2012

Estratègies d'inserció i interconnexió de Barcelona com a metròpoli moderna

Joan Roca i Albert

Fonaments de la Barcelona metropolitana, 1714-1853

Quan, en l'esforç per controlar i sotmetre Catalunya, Felip V ordenà la destrucció d'una part de Barcelona, el barri de la Ribera, per bastir la Ciutadella, el càstig a la ciutat posava en relleu diverses qüestions de gran abast i llarga durada. La principal, el pes adquirit per Barcelona en la xarxa urbana des de l'Edat Mitjana i mantingut al llarg dels primers segles moderns, que en feia un contrapunt difícil d'evitar en l'intent de bastir un Estat centralitzat. Les elucubracions en pro d'un enderroc més general de Barcelona es van revelar inviables en una ciutat tan gran –Barcelona no era Xàtiva– i poc funcionals. En efecte, gairebé de manera immediata, la mateixa monarquia treia profit del potencial de la ciutat, base logística per a la seva política imperial a Itàlia.[1]

La puixança de Barcelona es revelava com el fonament eficaç per poder emprendre un camí de modernització autònom a la ciutat i al conjunt de Catalunya. A l'igual que Narcís Feliu de la Penya al *Fènix de Catalunya* (1683), amb Barcelona com a vertebradora i epicentre d'un projecte a la holandesa, un segle després –i en circumstàncies ben altres– Antoni de Capmany també partia a les *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona* (1779-1791) del paper cabdal de Barcelona i de l'aposta per l'economia productiva com a base per al seu reeiximent plurisecular. Tant Feliu com Capmany no sols vindicaven la ciutat per ella mateixa, sinó també la seva funció impulsora de tot Catalunya, amb el "saber fer" –el factor humà– com a element clau del procés.[2]

Barcelona tingué prou pes específic per assegurar les continuïtats del potencial acumulat en el Siscents a pesar dels efectes dramàtics de la derrota de 1714, amb el desmantellament per la Nova Planta de les institucions del país i de la ciutat i l'enderroc de la Ribera acompanyats, entre altres mesures, de la pèrdua del port franc autoritzat per Felip V el 1705 i de nou per Carles d'Àustria el 1713, abans que no pogués arribar a tenir efectes pràctics.[3]

1. Manuel Arranz, «Demanda estatal i activitat económica a Catalunya sota els primers Borbons (1714-1808)», *Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya*, Barcelona, Universitat de Barcelona, 1984, vol. I, pàg. 259-265.
2. Manuel Arranz i Ramon Grau, «L'economia urbana de Barcelona i la Guerra de Successió», *Recerques*, 24 (1991), pàg. 115-142.
3. Josep Fontana, «En els inicis de la Catalunya contemporània: l'economia a la segona meitat del segle xvii», dins Ramon Grau, *El segle de l'absolutisme, 1714-1808*, Barcelona, Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona (*BQH*, 7), 2002, pàg. 13-21.

Malgrat la sistemàtica repressió política i cultural, les idees de fons sobre la modernització de la ciutat i de Catalunya van mantenir viu el caliu sota les cendres, un fet que no és aliè a l'empenta urbana, palesada el 1758 en aconseguir l'establiment de la Junta de Comerç, en la qual ressonaven els ecos del Consolat de Mar i de la Universitat exiliada a Cervera. Sobre el teló de fons del saber fer artesanal i de la capacitat de lligar xarxes comercials, s'aprofitaren unes circumstàncies favorables a l'arrencada pròpiament industrial, amb el llançament de les manufactures d'indianes basades en l'estampat de teles de cotó tropical i de lli nòrdic.[4] La ciutat indianaire va créixer amb força i es convertí en el més gran nucli fabril de la Mediterrània, aparentment lluny del cor més dinàmic d'Europa però dins d'un entramat comercial complex articulat des del port de Barcelona: amb el nord, on l'exportació d'aiguardent es traduïa en compres de teles de lli en cru, i amb les Amèriques, lloc de destí preferent de les teles pintades i on es podia adquirir cotó.[5] En aquest sentit, l'autorització de 1765 per comerciar directament amb Amèrica des del port de Barcelona va tenir efectes importants.

Sobre aquestes bases econòmiques renovades al llarg de l'expansió setcentista, Barcelona tingué prou empenta per superar les maltempsades bèl·liques de finals del segle XVIII i la invasió napoleònica, reorientar la mirada cap al mercat hispànic en perdre's gran part del mercat colonial i trampejar enmig de l'infantament convuls de l'Estat liberal espanyol. Des de 1833 les xemeneies fumejaven a la ciutat i indicaven el camí de la mecanització de la indústria. La contradicció entre una urbs encotillada per l'Estat, que la mantenia com a plaça forta emmurallada, i el dinamisme fabril i demogràfic, va estendre el clam per aconseguir el canvi d'escala, el clam per una ciutat nova, estesa per tota la plana.[6]

Formació de la primera metròpoli, 1853-1897

De l'*Abajo las murallas* de Pere Felip Monlau el 1841 a la formulació pública de la petició d'un eixamplament il·limitat el 1853 van passar dotze anys, quinze fins a l'enderroc de les muralles i divuit fins a l'aprovació el 1859 del pla d'eixample.[7] Dues dècades, en suma, en els quals el creixement havia vessat definitivament per sobre de les muralles, amb l'estesa dels suburbis més enllà de la milla estratègica que envoltava les fortificacions. L'articulació de les xarxes de transport que vinculaven la ciutat i Catalunya havia emprès també un salt endavant, més per iniciativa de la pròpia societat urbana que per les polítiques de l'Estat. La modernització de les carreteres i l'engegada de la xarxa ferroviària foren el fruit d'una empenta econòmica que n'havia de sortir reforçada. L'actuació de la

4. Àlex Sánchez (coord.), *La indústria de les indianes a Barcelona, 1730-1850*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona (*BQH*, 17), 2011.
5. Francesc Valls, *La Catalunya atlàntica. Aiguardent i teixits a l'arrencada industrial catalana*, Vic, Eumo, 2004.
6. *Abajo las murallas!!! 150 anys de l'enderroc de les muralles de Barcelona*, Barcelona, Museu d'Història de la Ciutat (Ajuntament de Barcelona), 2004.
7. Glòria Santa-Maria, *Decidir la ciutat futura. Barcelona 1859*, Barcelona, MUHBA (Ajuntament de Barcelona), 2009.

Junta de Carreteres s'hagué de sufragar amb fiscalitat extraordinària local (1848-1868) i fins el crac de 1866 el ferrocarril, que el 1848 havia establert la seva primera connexió entre Barcelona a Mataró, va avançar amb capitals autòctons.[8] Mentre el ferrocarril s'anava estenent amb rapidesa, el 1851 obrien les portes tant l'Escola d'Enginyers Industrials com la Borsa de Barcelona i la modernització industrial marcava una fita el 1855 amb la introducció de les selfactines i la fundació de La Maquinista Terrestre y Marítima.

La dificultat de Barcelona per aconseguir de l'Estat espanyol les mesures reguladores que li permetessin créixer i vertebrar el territori havia exigit una llarga maduració dels projectes fins a l'esclat de la dècada de 1850, quan esdevingueren inevitables. L'escletxa oberta en el centralisme estatal arran del Bienni Progressista va propiciar, finalment, l'enderroc de les muralles, i la dècada culminà amb l'aprovació dels plans per a la nova ciutat i el nou port pel Ministeri de Foment. El port, dissenyat per Josep Rafo, era aprovat el 29 de maig de 1860, i dos dies després ho era definitivament el Pla de Reforma i Eixample d'Ildefons Cerdà.[9]

ESCALA I GESTIÓ DE LA METRÒPOLI EMERGENT

El projecte d'eixample de Cerdà tenia el seu tret més definitori en l'escala: una superfície que multiplicava per deu la Barcelona existent i que l'enginyer, amb un sòlid bagatge intel·lectual i amb ambició de reforma social, havia estudiat a fons.[10] No totes les propostes que es presentaren al concurs convocat per l'Ajuntament en complicar-se l'aprovació del projecte d'eixample apostaven per abastar el conjunt de la plana barcelonina, i principalment no ho feia el disseny premiat, degut a Antoni Rovira y Trias.

La metròpoli ideada per Cerdà impedia l'aixecament de noves muralles limitadores i reunificava el territori de Barcelona esquarterat per la Nova Planta, que havia dividit el Pla en diferents circumscripcions municipals. Per aconseguir aquests resultats, l'enginyer havia fet el càlcul d'extensió de la futura Barcelona imaginant una edificació amb una densitat molt menor que la del seu nucli històric, tot seguint les tesis higienistes de l'època, que insistien en la necessitat de comptar amb molt i bon aire per manca de coneixements ferms sobre les fonts dels contagis de malalties epidèmiques.[11]

Tant important com l'encert en l'amplitud de la nova ciutat, amb la multiplicació per deu –i no per dos o per vint– de la ciutat existent, era la proporció entre sòl privat i espai públic pel que fa a la relació entre illes i carrers. El mòdul

8. Pere Pascual, «L'avenç tecnològic i el cinturó industrial català» dins Joan Roca i Albert (coord.), *La formació del cinturó industrial de Barcelona*, Barcelona, Institut Municipal d'Història/Proa, 1997, pàg. 71-102.
9. Vegeu els treballs reunits a Ramon Grau (coord.), *Cerdà i els altres. La modernitat a Barcelona, 1854-1874*, Barcelona, Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona (*BQH*, 14), 2008.
10. Vegeu: DDAA, *La formació de l'Eixample de Barcelona. Aproximacions a un fenomen urbà*, Barcelona, Olimpíada Cultural, 1990; Laboratori d'urbanisme, *Treballs sobre Cerdà i el seu Eixample a Barcelona*, Barcelona, Ministerio de Obras Públicas y Transportes/Ajuntament de Barcelona, 1992; Ramon Grau, «Un saintsimonià per a la Barcelona del vuit-cents», *Barcelona metròpolis mediterrània*, 76 (2009), quadern central «La raó a la ciutat: el Pla Cerdà», pàg. 49-53.
11. Ramon Grau, «Cerdà i l'higienisme: la prefiguració de l'eixample», dins Joan Fuster (ed.), *L'agenda Cerdà. Construint la Barcelona metropolitana*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona/Lunwerg, 2010, pàg. 39-74.

proposat per Cerdà va propiciar una cessió de terreny per a les vies públiques assumible per uns propietaris delerosos de construir.[12] Fins i tot sense l'aprovació governamental de la seva memòria econòmica, que mai no es va produir, el projecte de Cerdà, reduït a simple pla d'alineacions, va fer possible la gestió de l'Eixample i la constitució de la primera metròpoli.[13]

El Pla Cerdà es va revelar, així, com un instrument flexible per impulsar la invenció d'una capital moderna sense un Estat al darrere. Era bàsicament un instrument de gestió del creixement, i no tant una forma urbana fixada i pretesament immutable, com s'ha dit des d'interpretacions provinents del camp de l'arquitectura i l'urbanisme formulades a partir de la commemoració del seu primer centenari.[14] L'ambició de Cerdà radicava també en l'encaix entre ciutat i territori, des d'una concepció original dels diferents replans de la vida humana com a conjunt articulat en xarxes d'escales diverses. La disposició de les diferents funcions urbanes, amb una atenció molt destacada a la mobilitat, no es limitava a la ciutat, sinó que la teixia amb territoris més amplis. Per mar, incorporant al dibuix mateix del Pla de reforma i eixample la proposta del port futur, i per terra, amb una consideració decisiva dels vincles per carretera i per l'aleshores emergent ferrocarril.[15]

Tot comptat, la dècada de 1850 és la de consolidació en escala, ambició i projecte de la metròpoli de Barcelona, la de la reinvenció d'una capital europea, consagrant definitivament una anomalia estructural des del punt de vista de la ideació piramidal d'un Estat espanyol modelat a la francesa, però amb unes condicions de partida i de desenvolupament molt diferents de les de França.[16]

Segurament per això mateix, les noves bases materials del creixement tingueren un ressò immediat en noves àrsies de representació cultural. No en va els primers Jocs Florals de la Renaixença foren organitzats per l'Ajuntament de Barcelona com a mecanisme de representació catalana i urbana justament l'any 1859.[17] I poc després començaven les obres d'un nou edifici per a la Universitat recobrada, encarregat a Elies Rogent i que finalment es va decidir transferir des del Raval –el solar de l'antic convent del Carme– a la frontissa entre l'Eixample i el nucli antic.[18]

12. Joan Roca i Albert, «Cerdà i Barcelona, o l'art de mesurar l'ambició sostenible», *Serra d'Or*, 612 (2010), pàg. 19-22.
13. Marina López (coord.), *Cerdà i Barcelona. La primera metròpoli, 1853-1897*, Barcelona, MUHBA (Ajuntament de Barcelona), 2010.
14. Vegeu A. Florensa, L. Jara, V. Martorell, E. Bordoy, C. Cort i A. Duran Sanpere, *Ildefonso Cerdà: el hombre y su obra. Edición de homenaje del Ayuntamiento de Barcelona, con motivo del centenario de la aprobación del proyecto del ensanche de la ciudad (1859-1959)*, Barcelona, 1959.
15. Teresa Navas, *Planificació, construcció i mobilitat: la modernització de la xarxa viària a la regió de Barcelona, 1761-1969*, Barcelona, Universitat de Barcelona, 2012, tesi doctoral inèdita.
16. Manuel Arranz, Ramon Grau i Marina López, «Anàlisi històrica de l'Ajuntament de Barcelona», dins *Documents de treball per a la Carta Municipal, III*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1987, pàg. 1-164; i Ramon Grau i Marina López, «Ajuntament de Barcelona i Estat liberal: els límits de l'empresa centralista espanyola», dins *Història urbana del Pla de Barcelona*, Barcelona, Institut Municipal d'Història de Barcelona, 1990, vol. II, pàg. 493-512.
17. Josep Maria Domingo, *Barcelona i els Jocs Florals, 1859. Modernització i romanticisme*, Barcelona, MUHBA (Ajuntament de Barcelona), 2011.
18. Mireia Freixa, «Elies Rogent i la construcció del Paranimf de la Universitat de Barcelona», dins Grau, *Cerdà i els altres...*, pàg. 63-80.

BARCELONA, CATALUNYA I CUBA

La dècada de 1860 s'inicia sota l'empenta del complex d'innovacions sedimentades i posades en marxa en la dècada anterior. El 1860 el tren arriba a Lleida via Manresa, assegurant el llançament de la nova agricultura que ja s'albirava gràcies al canal d'Urgell, un vell somni hidràulic que es faria realitat dos anys després. El 1862 el ferrocarril arriba a Girona, i el 1865 a Tarragona, que des de 1856 ja estava connectada amb Reus, amb la via avançant ràpidament cap a Lleida.

Els capitals i el lideratge barcelonins foren decisius per a la construcció de la metròpoli i la vertebració de la Catalunya contemporània a mitjan segle XIX en els àmbits de la indústria, la construcció urbana, les carreteres o els ferrocarrils. Ben cert és que el crac de 1866 va posar de relleu els límits de l'empenta aconseguida, amb l'ensulsiada del negoci ferroviari i amb un sector cotoner madur. No obstant això, quan encara no s'havien superat del tot els efectes del crac borsari, indicadors com les importacions de carbó i cotó en floca –i en general, el tràfic de mercaderies al port– o com la construcció d'habitatges mostraven des de 1871 una clara recuperació que, després del trasbalsat any de 1873, es va consolidar al llarg dels primers temps de la Restauració.[19] La consolidació de la nova escala metropolitana, des del nucli històric als pobles de la plana, es feia palesa el mateix any amb la primera línia de tramvia, que anava de la Rambla a dalt de tot de Gràcia, als Josepets.[20]

Els episodis d'innovació urbana i difusió territorial se succeïen, fent de la necessitat virtut: la manca d'energia propicià la difusió industrial, relligant Barcelona i el rerepaís amb la proliferació de les colònies tèxtils vora els cursos fluvials, mogudes per una nova generació de turbines. Més compromès quedava l'intent de llançar una indústria metal·lúrgica, que requeria ferro i molt de carbó. El ferrocarril cap a Sant Joan de les Abadesses fou el símbol d'una ambició molt primerenca, però quan l'any 1880 es va aconseguir finalment connectar les mines de carbó d'Ogassa amb Barcelona no s'acompliren les expectatives. D'aquí l'interès en l'assaig de nous proveïments energètics, amb una primera refineria de petroli a Sant Martí de Provençals des de 1868 i amb els primers usos de l'electricitat des de 1875. A més, el port de Barcelona propiciava nous sectors, com la indústria alimentària al Poblenou, que anava reforçant el seu paper d'espai nodal del districte industrial barceloní.[21]

Més enllà del combat persistent de les elits industrials catalanes davant del govern d'Espanya en favor del proteccionisme, la deficient articulació del conjunt de l'Estat com a espai de proveïment (cereals, energia) i de vendes (tèxtils) propiciava tant el sobreesforç per articular el territori pròxim de Catalunya com la revirada en direcció a les possessions que encara quedaven de l'imperi colonial

19. Albert CARRERAS, «L'economia barcelonina durant el Sexenni: entre les oportunitats d'enriquiment i les amenaces de la liberalització», dins Ramon GRAU (coord.), *El tombant de 1868-1874*, Barcelona, Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona (*BQH*, 15), 2008-2009, pàg. 79-91. Xavier TAFUNELL, *La construcció de la Barcelona moderna. La indústria de l'habitatge entre 1854 i 1897*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1994, pàg. 27, Taula 1.1.
20. Vegeu, en aquest mateix volum, l'aportació de Ferran Armengol.
21. Jordi NADAL i Xavier TAFUNELL, *Sant Martí de Provençals, pulmó industrial de Barcelona (1847-1992)*, Barcelona, Columna, 1992.

hispànic. Cuba, sobretot, hi va tenir un paper estratègic, amb un comerç que s'accentuà a mitjans de la dècada de 1880. El 1881, la Compañía de Correos Vapores A. López, fundada el 1850 a Cuba i traslladada després a Cadis, canviava el seu nom pel de Compañía Trasanlántica i establia la seu central a Barcelona.

EUROPA, MIRALL I VOCACIÓ

El canvi d'escala de la metròpoli propiciava així mateix un nou afany en pro de la imatge de capitalitat. Els plans urbans que varen seguir a la revolució de 1868 volgueren fer de l'espai ocupat per l'antiga Ciutadella un espai de representació. Fou el moment d'impuls de l'Eixample a llevant i de la connexió entre Ciutat Vella i Nova, que incloïa parc, arts i centralitat urbana, amb el nou mercat del Born envoltat d'una forma urbana prestigiosa, a la manera de París o Torí. La consagració d'aquest espai a l'Exposició de 1888, esperonada per l'alcalde Francesc de Paula Rius i Taulet, concretava tant els resultats del desenvolupament assolit com les aspiracions per situar-se a Europa.[22]

Més enllà de les dificultats per competir en el terreny industrial, Barcelona apostava per participar en l'esclat de les ciutats i països de la perifèria del continent amb personalitat pròpia però poc reconeguda a Europa. Hi molts casos paral·lels entre la llista de ciutats sense capitalitat política, però importants dins dels àmbits supranacionals respectius. Com Riga, la capital letona a l'altre extrem del continent,[23] també aquí es cercà, aplicant-lo amb gran profusió, un llenguatge representatiu per a la capital d'una Catalunya renaixent. El modernisme es configurava com una via original en el marc dels assajos per bastir una fesomia pròpia, alhora arrelada i moderna, dins els codis de l'*art nouveau*.[24]

Barcelona començava a fer-se present a Europa com a metròpoli moderna emergent en el marc de la Primera Revolució Industrial, quan la crisi en l'estructura de l'Estat, amb el secessionisme a Cuba i Filipines, aportava un nou marc de dificultats i oportunitats i abocava a un canvi d'estratègies.

LA UNIFICACIÓ POLÍTICA DEL PLA DE BARCELONA

L'afebliment de l'Estat va oferir a la ciutat dels darrers anys del Vuitcents l'oportunitat d'unificar l'espai ja vertebrat pel Pla Cerdà i de fer realitat l'aspiració perseguida des de 1874 pel gran polític barceloní del temps, Francesc de Paula Rius i Taulet.[25] La unificació municipal del territori del Pla de Barcelona el 1897 fou decisiva en la consolidació de la nova ciutat: el mig milió d'habitants, llavors ben per sobre de la capitat estatal, esdevenia la mesura de la realitat urbana eixida de mig segle de creixement intens, nodrit per la immigració provinent encara del rerepaís, bé que l'atrac-

22. Manuel Arranz, Ramon Grau i Marina López, *El parc de la Ciutadella*, Barcelona, L'Avenç, 1984. Ramon Grau (dir.), *Exposició Universal de Barcelona. Llibre del Centenari, 1888-1988*, Barcelona, Comissió Ciutadana/L'Avenç, 1988.
23 Jānis Krastiņš, «Rīgas jūgendstila arhitekti (Riga's Art Nouveau Architects)», dins Krastiņš, *Rīgas arhitektūras meistari, 1850-1940 (The Masters of Architecture of Riga, 1850-1940)*, Riga, Jumava, 2002, pàg. 69-270.
24. Mireia Freixa, «El modernisme català: creació des de la perifèria», dins Ramon Grau i Josep M. Muñoz (dir.), *Catalunya, una història europea*, Barcelona, Generalitat de Catalunya, 2006, pàg. 98-109.
25. Ramon Grau i Margarida Nadal, *La unificació municipal del Pla de Barcelona, 1874-1897*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona/Proa, 1997.

ció de Barcelona s'estenia gradualment cap a l'Aragó i el País Valencià. L'any següent, la pèrdua de Cuba i Filipines posava la nova ciutat en termes polítics davant d'una realitat no menys nova, perquè el desastre de 1898 incidia molt directament en l'economia i, per tant, en la societat de Barcelona i de tot Catalunya.

La unificació municipal de l'urbs fins llavors políticament fragmentada tingué com a conseqüència la dislocació de les estructures del caciquisme imperant i fermament instal·lat als petits ajuntaments. Més enllà d'una nova realitat demogràfica i democràtica, la refosa, amb la gran tasca de neteja del cens empresa pel doctor Robert, va propiciar l'emergència d'una nova realitat política en el tombant de segle, amb noves il·lusions per a Barcelona i per a tot Catalunya eixides del desastre colonial, així com d'una nova realitat econòmica i social: la crisi trucava a la porta i es feia més urgent que mai la renovació industrial.

Consolidació i requalificació de la primera metròpoli, 1897-1929[26]

Entre 1897 i 1901 havien canviat totes les referències locals i estatals en què es movien els agents actius en un ens històricament consolidat: una metròpoli de mig milió d'habitants, la més gran ciutat al sud-oest d'Europa, capital alhora d'una Catalunya que, arran del daltabaix de Cuba i Filipines, mirava amb ulls propis el seu futur i reexaminava amb passió el seu passat.

L'ECONOMIA I EL TERRITORI, CAP A UN NOU CICLE INDUSTRIAL

La ciutat entrava al segle xx en la plenitud dels efectes de la Primera Revolució Industrial refermada durant el segle anterior, amb un clar domini del sector tèxtil i amb la xarxa ferroviària prou desenvolupada. L'arribada de les tecnologies pròpies de la Segona Revolució Industrial constituïa la punta de llança dels nous avenços, amb relacions tècniques i financeres importants amb Europa i Amèrica, quallades en els sectors metal·lomecànic, energètic i químic, i amb un impuls rellevant també de la construcció i les indústries alimentàries.

Agafava empenta la indústria de l'automòbil –després dels prototips de Francesc Bonet de 1889 amb motor d'explosió Daimler i dels intents frustrats de vehicles elèctrics d'Emilio de la Cuadra– amb l'aliança el 1904 entre Damià Mateu, Francesc Seix i l'enginyer suís Mark Birkigt, que donà lloc a la creació de La Hispano-Suiza, radicada a Barcelona i que el 1911 obriria sucursal a Bois-Colombes, prop de París.[27] Dos anys després es consolidava una altra iniciativa de relleu, la de Biada i Elizalde, que com La Hispano-Suiza va introduir-se també en la fabricació de motors d'avió.

26. Aquest apartat parteix dels cursos «Barcelona i el segle xx», organitzats pel Seminari d'Història de Barcelona de l'AHCB, 2000 i 2001, compartits amb els professors Joan Fuster i Marina López sota la direcció de Ramon Grau; del monogràfic «Barcelona 1905-2004», *L'Avenç* 272 (2002), amb articles de Ramon Grau, Joan Roca, Marina López, Francesc Artal i Tim Marshall; i del curs «La immigració a la Barcelona del segle xx», Seminari d'Història de Barcelona (2005), dirigit per l'autor.
27. Jordi Nadal Oller, *Discurs d'acceptació del títol de doctor honoris causa*, Barcelona, Universitat Pompeu Fabra, 2010, dedicat a La Hispano-Suiza.

Es començava a formar a Barcelona un districte industrial especialitzat en l'automoció que duraràal llarg de tot el segle XX i fins els nostres dies, superant les més diverses circumstàncies, amb una trajectòria local molt rica d'experiències i amb l'atracció de successives iniciatives foranes, com la de Ford, que el 1920 assajà Cadis per evitar la conflictivitat laboral de Barcelona, però que el 1923 desembarcà a la ciutat catalana en cerca del factor humà, del treball especialitzat. Així va néixer Ford Motor Ibérica. Igualment, la General Motors Peninsular acabà també per instal·lar-se a Barcelona el 1932, després d'haver provat Màlaga i Madrid. La llista d'iniciatives de tota mena en el sector durant el primer terç del segle seria molt més llarga: David, Abadal, Díaz-Grilló, TH/Ideal, Batlló/España, Matas, Ricart, Nacional Pescara, Aymerich, Nacional Rubí i Nacional Sitjes formen part de la nòmina d'empreses autòctones que van aparèixer entre 1909 i 1935.[28]

La provisió d'energia va canviar així mateix de paradigma, amb la decidida aposta per l'electrificació, fins aleshores assegurada limitadament per les centrals urbanes de Mata i de Vilanova i que ara comportaria una nova articulació del territori català. Perquè, en aquest cas sí, les muntanyes pirinenques oferiren l'energia que tan escassament havien proporcionat pel que feia al carbó. A iniciatives arrelades en trajectòries anteriors, com la de Catalana de Gas i Electricitat, se sumà la Barcelona Traction, Light and Power, creada el 1911 i que ajuntava l'empenta de dos enginyers, Carlos Montañés, convençut del potencial de la connexió entre l'aigua de la muntanya i la fam energètica de la ciutat, i Frank Pearson, l'americà en cerca de grans oportunitats per al negoci del proveïment elèctric arreu del món. Pearson concebia el negoci català en termes globals de proveïment d'energia, desenvolupament del transport elèctric i promoció immobiliària més enllà de Collserola.

El devessall d'energia elèctrica que el 1913 s'apuntava amb l'arribada de les torres que sostenien els cables provinents de les centrals del Pirineu, més les centrals tèrmiques reguladores vora la desembocadura del riu Besòs, rellançava les oportunitats de la ciutat en tots els àmbits.[29]

BARCELONA, CAPITAL D'IBÈRIA: UNA HIPÒTESI DE BREU RECORREGUT

El nou àmbit polític municipal constituït el 1897 va resultar fonamental en la reorientació de les elits barcelonines, tant pel que feia al llançament d'una nova realitat econòmica i urbanística com a l'aspiració d'articular el *hinterland* català, amb plantejaments programàtics que s'anaren decantant entre 1901 i 1914. El programa noucentista es va concretar, en primer lloc, en el Pla Jaussely, seleccionat el 1905 en el concurs de plans per articular el nou conjunt territorial eixit de la unificació municipal. Una París del Migdia, una ciutat a la mateixa escala del Pla Cerdà, però zonificada d'acord amb els usos dels seus espais –i per tant, separant capes socials–, jerarquitzada per nodes de centralitat sobreposats i delimitada per una ronda.

28. Dades citades per Francesc Roca, «El districte industrial de l'automòbil a Catalunya», *L'econòmic*, 5-II-2011, pàg. 3.
29. Joan Roca i Albert, «L'arribada de l'electricitat pirinenca i les decisions territorials a Barcelona l'any 1914», dins Joan Roca i Lluís Olivella (coord.), *Barcelona i les telecomunicacions. Cable, urbanisme i globalització*, Barcelona, Aula Barcelona, 2001, pàg. 43-54.

Era un Pla molt diferent del de Cerdà des del punt de vista formal, però possible precisament per l'existència i vigència d'aquest últim i que requeria de l'estímul d'algun gran projecte que, vist l'èxit de 1888, es concretà altra vegada en una nova proposta d'exposició universal:

> Fóra son centre la immensa Plassa de las Glòrias Catalanas projectada d'en Sardà y ennoblida en el projecte Jaussely; allí hon han de trobar-se las tres Granvías: la de las Corts, la Diagonal y la Meridiana. S'obriria una de sas colosals portas al carrer de las Corts Catalanas; allí hon ara s'acaba pel costat de Sant Martí, la Meridiana la uniría al Parch; el carrer de Marina, aixamplat, la uniria al mar. Y desde aquella plassa colossal extenent-se, aniria a trobar l'obra gegantesca d'en Gaudí ¡la Sagrada Familia![30]

Quan Josep Puig i Cadafalch, amb vista a les eleccions municipals de 1905, escrivia aquestes ratlles i llançava des dels fulls de *La Veu de Catalunya* la consigna "A votar per l'Exposició Universal", la seva no era només una proclama política. La iniciativa partia de l'empresa privada i la impulsava el mateix Foment del Treball Nacional a través, sobretot, de Francesc d'Assís Mas, després de la seva visita a l'exposició celebrada a Lieja.

El Pla Jaussely, mai aprovat com a tal però referent ideològic poderós lloat per Eugeni d'Ors i ferventment defensat per Puig, era just la imatge que des de la Lliga s'anhelava d'una Barcelona capital imperial d'Ibèria, en la línia expressada el 1906 per Enric Prat de la Riba a *La nacionalitat catalana*.

La projecció internacional de Barcelona era objecte de molta atenció i s'incentivava alhora la seva promoció econòmica i el turisme, en col·laboració amb la iniciativa privada. El 1908 es creà la Societat d'Atracció de Forasters, que va menar una intensa activitat durant tot el primer terç de segle, amb l'edició de guies que elaboraven una acurada radiografia urbana on s'alternaven l'activitat productiva i els monuments, com *Barcelona artística e industrial,* i d'altres publicacions orientades a una representació més canònica de monuments i paisatges, com la revista *Barcelona Atracción*, editada a partir de 1910, o el documental *Barcelona perla del Mediterráneo*.

Era, és clar, la cara dinàmica i optimista de la metròpoli en creixement. La situació social, que conferia a Barcelona el sobrenom de "la rosa de foc", era en canvi dramàtica, amb el record de la bomba del Liceu de 1893 i la de la processó de Corpus tres anys després, i amb una elevada conflictivitat laboral i unes condicions d'habitatge i d'alfabetització més que deficients.[31] D'aquí l'intent pal·liatiu del pressupost extraordinari de Cultura estudiat pel consistori barceloní el 1908. Però els greus problemes de fons van quedar definitivament de manifest amb l'espant que produí entre les classes benpensants la revolta sense nord de juliol de 1909, la Setmana Tràgica, i amb l'erosió que aquells dies tumultuosos van suposar per a l'Estat, per a la burgesia barcelonina i per al sistema polític en el seu conjunt, tant pels fets ocorreguts com per la brutal repressió que se'n seguí.

30. Josep Puig i Cadafalch, «A votar per l'Exposició Universal», *La Veu de Catalunya*, 11-XI-1905.
31. Joaquín Romero Maura, *"La rosa de fuego". El obrerismo barcelonés de 1899 a 1909*, Madrid, Grijalbo, 1975.

Barcelona no esdevingué "la ciutat del perdó" anhelada per Joan Maragall. El temor social que s'instal·là entre les elits es va traduir en malfiança davant la gran ciutat i en vindicació de l'essència rural del país. El blasme de Barcelona per massa gran i diversa va substituir així la voluntat d'una Barcelona capital imperial. Una remor sorda de malestar s'havia convertit en permanent i l'antagonisme social era a flor de pell.[32]

LA FINESTRA D'OPORTUNITATS DE 1914

L'ocasió de postergar si més no les tensions i donar un nou impuls per aconseguir la Catalunya i la Barcelona ideades per la Lliga[33] va quallar pocs anys després a l'entorn del projecte de segona exposició universal, concretada el 13 de juny de 1913 per l'Ajuntament de Barcelona com a Exposició Internacional d'Indústries Elèctriques i les seves Aplicacions.

Francesc Cambó, per la Lliga, i Joan Pich i Pon, pels radicals, tots dos vinculats amb el sector elèctric, en foren nomenats comissaris. Val a dir que Cambó hi exercí un paper del tot preponderant en la ideació d'una nova síntesi entre els objectius industrials i els urbanístics,[34] mitjançant –deia ell mateix– «una mena de dictadura edilícia que em permetés, en poc temps, emprendre grans reformes a Barcelona», unes millores que «en temps normals, amb pressupostos ordinaris i amb la tramitació burocràtica d'un Ajuntament de cinquanta regidors, era materialment impossible de dur a terme».[35]

El ple municipal de 17 de març de 1914 posà les bases d'una política urbana global a cavall del projecte d'Exposició, tendent a «la formación de un plano general de la Ciudad y su término municipal de urbanización conservando en lo posible las trazas del plano Jaussely relativo a grandes vías, enlaces de núcleos urbanos y espacios libres y respetando en lo posible todas las urbanizaciones aprobadas hasta la fecha».[36] S'hi enumeraven les principals obres a efectuar dins d'aquest marc, entre les quals destacaven la prolongació de la Gran Via de les Corts i la culminació de l'obertura de la Via Laietana amb l'aprofitament monumental de la seva contigüitat amb el nucli originari de la ciutat, segons un estudi que s'encomanava als arquitectes Lluís Domènech i Montaner, Josep Puig i Cadafalch i Ferran Romeu.[37] Pel que fa a l'Exposició mateixa, s'aprovà la proposta de la Junta Directiva de combinar-hi les facetes internacional i espanyola i de celebrar-la del 15 d'abril al 15 d'octubre de 1917.[38] La proposta va aconseguir un amplíssim consens polític.

32. Ramon Grau, «Barcelona i l'espai català. Un apunt sobre les grans línies del pensament territorial a Catalunya», dins Roca, *La formació del cinturó industrial...*, pàg. 3-10; i Ramon Grau i Oriol Nel·lo (coord.), «Ciutat i territori. Sis reflexions de Barcelona estant (1780-1936)», *L'Avenç*, 220 (1997).
33. Una ideació que va generar una gran quantitat de documents i visions propagandístiques, que han contribuit a assegurar-ne la pervivència al llarg del segle. Vegeu Francesc Roca, *Política econòmica i territori a Catalunya, 1901-1939*, Barcelona, Ketres, 1979.
34. Joan Roca i Albert, «La dictadura edilícia de Cambó. Dels projectes de 1905 a les decisions de 1914», *L'Avenç*, 272 (2002), pàg. 32-39.
35. Francesc Cambó, *Memòries (1876-1936)*, Barcelona, Alpha, 1981, pàg. 219-220.
36. *AMCB* (Arxiu Municipal Contemporani de Barcelona), *Ayuntamiento Constitucional de Barcelona. Libro de Actas*, 1914, tom I, f. 388r.
37. *AMCB*, *Ayuntamiento Constitucional de Barcelona. Libro de Actas*, 1914, tom I, f. 398v.
38. *AMCB*, *Ayuntamiento Constitucional de Barcelona. Libro de Actas*, 1914, tom I, f. 364r.

Poc temps després, en la sessió de 30 d'abril de 1914, es féu la relació d'ítems a sol·licitar en la proposta a l'Estat: finançament paritari entre Estat i Ajuntament, autorització per expropiar terrenys per als futurs parcs de Montjuïc i de l'extrem superior de la Diagonal, permís per afectar la zona polèmica durant les exposicions, reconeixement jurídic de la Junta Directiva i facilitats per posar urbanísticament a punt la ciutat. Com va expressar en aquella sessió el regidor Abadal, es tractava de prendre totes les mesures «para que la Exposición fuese una obra de esta generación que convirtiese la Barcelona capital en la Barcelona metrópoli», de la mateixa manera que «la obra de la generación pasada con la Exposición de 1888 convirtió la Barcelona ciudad en la Barcelona capital de hoy», amb vista a crear, en suma, «una Barcelona metrópoli que fuese mañana la reina del Mediterráneo».

Un mes després, a la sessió de 29 de maig, s'efectuava l'encàrrec del Pla d'obres,[39] primera síntesi efectiva de propostes per materialitzar la Gran Barcelona partint del Pla Cerdà, «el único que tiene efectividad legal, por no existir aún legalmente el que ha de substituirle»,[40] i segons les idees de Jaussely, que tant agradava als noucentistes. De fet, però, l'operativitat del projecte del francès acabà limitada, en el Pla d'enllaços aprovat el 1917, a alguns grans eixos viaris més enllà de l'Eixample dissenyat per Cerdà, com ara les rondes de circumval·lació que havien d'obrir-se per enllaçar els pobles agregats.[41]

Aquella mateixa primavera, i malgrat la rotunda oposició del Parlament de Madrid, un govern estatal llavors necessitat de suports aprovava el 16 de març la Mancomunitat de Catalunya, d'acord amb els estatuts redactats per Prat de la Riba. El 6 d'abril de 1914 es nomenava el seu primer consell permanent, presidit pel mateix Prat. La idea d'una "Catalunya ciutat", que ideològicament dissolia en una nació-ciutat la substància específica de la metròpoli barcelonina, cap i casal però alhora temible urbs obrera, podia presidir una actuació amb una forta vocació estructuradora, de sistematització. En primer lloc, la nova institució política d'abast català volia culminar les infraestructures pròpies de la Primera Revolució Industrial, proposades des de mitjan segle XIX i encara incompletes, amb l'extensió ara de carreteres i ferrocarrils secundaris, en íntima amalgama amb les infraestructures emergents de la Segona Revolució Industrial, l'electricitat i el telèfon; tot un seguit de projectes que s'articularien el 1920 en el Pla general de vies de comunicació. En segon lloc, aspirava a bastir una infraestructura de serveis culturals, tal i com l'havien imaginada les elits emergents de 1901 i que ja comptava amb alguns elements de partida importants, com l'Institut d'Estudis Catalans i la seva biblioteca, creats per la Diputació de Barcelona el 1907.

En la memorable sessió municipal del 30 d'abril de 1914, el regidor Martorell havia insistit a fer constar una altra cara de la qüestió, el vincle marítim, que

39. Manuel Vega i March, Guillem Busquets, Jaume Bofill i Matas i Josep M. de Lasarte, «Programa d'algunes obres a fer amb motiu o ocasió de l'Exposició de 1917», *Catalunya*, VIII, 343 (30-V-1914). Un dels autors que més s'ha detingut en l'anàlisi d'aquesta documentació és Francesc Roca, *Política econòmica i territori...*, pàg. 29-33.

40. Comisión de Ensanche (Ayuntamiento de Barcelona), *Estudio de orientaciones para el plan de obras que convendría realizar en el ensanche, con motivo de la exposición de industrias eléctricas*, Barcelona, Henrich, 1914, pàg. 8.

41. Vegeu Manuel Torres i Capell (i altres), *Inicis de la urbanística municipal de Barcelona*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona/Corporació Metropolitana de Barcelona, 1985.

tenia certament una vessant urbanística, amb el futur passeig de la costa, però que presentava el seu flanc més important en la qüestió del port franc, perquè el «casamiento espiritual que había de haber en lo que conviniera hacer y conseguir con motivo de la Exposición para que Barcelona avanzase un siglo [...] no se conseguiría si no se procuraba que Barcelona estimase al mar, pues sin este amor al mar no podría plantearse el problema del puerto franco que tan necesario le era [como] el foco de toda la grandeza y engrandecimiento de la Ciudad».

La ciutat i el país de nou projectats durant la primavera de 1914 per l'Ajuntament i la Mancomunitat emergent, respectivament, acaraven uns mesos després una situació sensiblement diferent amb l'esclat de la Gran Guerra Europea. El projecte de port franc fou abordat el 13 d'octubre per la comissió municipal creada a l'efecte quan ja s'intuïen les oportunitats que podia proporcionar el proveïment als països bel·ligerants.[42] La concessió d'un port franc a Barcelona enfrontava feia temps els cerealícoles castellans als industrials catalans, en una de les polèmiques històriques més agressives sobre les relacions entre Barcelona, Catalunya, Espanya i el món, tant en els debats parlamentaris com a la premsa de Madrid. La qüestió ocupà tot el 1915, i encara el 1916 no hi havia cap certesa al respecte.[43] Francesc Carreras Candi se'n feia ressò de manera molt destacada al final de la seva coneguda monografia d'història urbana, incloent fins i tot un plànol encartat i vinculant-ho, per primera vegada, amb un nou canvi d'escala de la ciutat edificada:

> ...lo desitg d'una nova aspiració, de la que fa quinze o vint anys se'n parla: lo port lliure. [...] És necessari per competir ab nostres rivals marítimes y d'una manera assenyalada ab Gènova y Marsella.

I més endavant:

> Lo port industrial, voltat de fàbriques, ple de canals interiors, té, al S. de la vella urb, son lloch apropriadíssim y únich: los plans de Can Tunis, que no fa molts segles encara ocupava lo Mediterrani. Allí ha de desenrotllar-se altre troç de Ciutat, ajuntant Sants ab la farola del Llobregat, y, per consegüent, centralisant al extremer Montjuhich. Vulla Déu no trigue a realisar-se la tercera etapa del major examplament de Barcelona, la formació de nostra çona neutral, tan solicitada dels qui de veres coneixen y se percatan de les veritables necessitats de la capital catalana.[44]

Finalment, a l'octubre de 1916, el govern autoritzava el dipòsit franc de Barcelona enmig d'una notable reticència parlamentària, per bé que, com en el cas del Pla Cerdà, la seva memòria econòmica mai no es va arribar a aprovar. Enmig d'aquests dificultats i sense instruments essencials per ser plenament operatiu, naixia tanmateix el Consorci de la Zona Franca, format per l'Estat i l'Ajuntament, peça cabdal a llarg termini de la trajectòria de la ciutat i del país al llarg del segle XX.

42. Formen la comissió Vidal i Valls, Abadal, Martorell, Juncal i Vallet (*AMCB*, *Index d'acords*, 1914).
43. Ayuntamiento de Barcelona, *Informe que eleva a las Cortes el Exmo. Ayuntamiento Constitucional de Barcelona sobre el Proyecto de Ley autorizando al Gobierno para conceder el establecimiento de zonas francas*, Barcelona, Elzeviriana, 1915.
44. Francesc Carreras y Candi, *Ciutat de Barcelona*, Barcelona, A. Martín, [1916], pàg. 862.

Prop d'allà començava a perfilar-se l'espai aeroportuari. El 1916 s'establia el camp de la Volateria i a prop seu, en competència, s'instal·lava un temps després el camp francès. Ambdós eren al Prat. Posteriorment, l'any 1923, s'obriria l'Aeròdrom Canudas, embrió del futur aeroport de Barcelona. El trànsit aeri augmentava, primer amb els vols postals i ben aviat amb els de passatgers: als destinats a la ciutat s'afegia l'interès de Barcelona com a escala del tràfic creixent entre les metròpolis europees i les seves colònies a l'Àfrica.

TRANSFORMACIONS URBANES DE CARA A L'EXPOSICIÓ INTERNACIONAL

El comitè organitzador de l'Exposició va proposar a l'Ajuntament, amb èxit, que canviés la ubicació inicialment imaginada per al certamen, des de la Barcelona llavors intensament fabril de llevant –fos a les Glòries o vora el Besòs, on el pla Cerdà preveia el gran parc– cap a la de ponent, urbanament més madura i pròxima al centre, amb Montjuïc com a escenari. Combinant novament interessos industrials, interessos immobiliaris i objectius polítics, la revirada fou conduïda de forma magistral per Cambó.

L'opció de Montjuïc ajornava unes dècades més l'amortització del districte industrial de llevant, susceptible de ser modernitzat amb l'electrificació; llavors mateix s'hi construïen les centrals reguladores vora el Besòs. Alhora, la nova opció propiciava la requalificació de l'àrea articulada per la plaça d'Espanya, on hi havia uns focus importants de barraquisme, i permetia la creació d'un escenari de gran potencial retòric per a la Barcelona capital, més encara si gràcies a l'operació es reduïa la zona polèmica sota control dels militars a l'entorn del castell. En compensació pel desplaçament de l'Exposició, les obres sol·licitades pels propietaris del sector de llevant foren recollides al Pla d'obres, resultant de tot plegat una ideació completa quant a la requalificació de l'àrea urbana.

L'Exposició va sofrir diversos ajornaments, primer a causa de la Guerra Europea i després per l'adveniment de la dictadura de Primo de Rivera, i es va celebrar dotze anys després de 1917, l'any 1929. Tanmateix, el retard va tenir més efectes positius que negatius, perquè va estimular tres lustres de treballs urbans amb una perspectiva compartida que afegia múltiples operacions als projectes inicials, des de la primera xarxa de metro fins a la formació d'un centre monumental historicista de gran representació urbana on la Via Laietana era més pròxima a l'àrea de la catedral i de Sant Jaume: l'anomenat Barri Gòtic.

La dilació va permetre, així mateix, mantenir viu el caliu de les obres promeses però tostemps ajornades cap a llevant. El 1928, a pocs mesos de l'obertura del certamen, els propietaris de terrenys del Poblenou –sovint els mateixos industrials– recordaven que entre els grans treballs pendents d'execució hi havia «la prolongación de la Avenida de Alfonso XIII –l'actual Diagonal– hasta el campo de la Bota, construyéndose un parque y un paseo marítimo entre el ferrocarril y el mar, empezando en la riera de Horta hasta el Besós, pudiéndose construir, además, un gran casino y edificio para baños, digno de nuestra ciudad, con magnífica playa y aguas más limpias que en donde están situados actualmente».[45] Unes

45. «Las mejoras ciudadanas para el embellecimiento de Barcelona», *Boletín de la Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de la Provincia de Barcelona*, 69 (maig de 1928), pàg. 2.

obres que arribarien, tanmateix, en un altre cicle metropolità, vuit dècades després.

La modernització era alimentada pels nous sectors industrials i per la millora dels transports urbans i interurbans, per les oportunitats que oferia la Gran Guerra, que a Barcelona deixa efectes estables i duradors, per la pujada dels salaris reals deguda a la pressió de les organitzacions obreres, que amplià la demanda local, i per la millora de la renda per càpita en el conjunt de l'Estat, que estenia els mercats.[46] Però aquesta línia tendencial de millora no estalviava conjuntures terribles i condicions de vida duríssimes. Els efectes del creixement tenien una repercussió lenta i desigual en la millora de les condicions de vida de la majoria, i regnava a Barcelona un clima de confrontació social oberta pistoles en mà, que es va cobrar tres-centes vides entre 1918 i 1923, moment del cop d'Estat de Primo de Rivera.

El creixement industrial i, tant o més, les obres d'urbanització havien nodrit una immigració accelerada, la més intensiva del segle XX en proporció a la població assentada, amb una presència destacada d'uns estigmatitzats "murcians".[47] La insuficiència del subarrendament i de l'allotjament en pensions com a fórmules per donar cabuda als nouvinguts, donà peu a la ràpida extensió del barraquisme, al litoral de llevant i de ponent, a la muntanya de Montjuïc i al cor mateix de la ciutat, en espais no edificats de l'Eixample.

El blasme contra la gran ciutat, sintetitzat en la metàfora organicista d'una suposada "macrocefàlia", el mite de Barcelona com a monstre absorbent sense proporcions amb un país petit, permetia en certa manera desentendre's dels costos socials d'un èxit evident.[48] Perquè, malgrat totes les dificultats, en el primer terç del segle XX culminaren l'escala metropolitana, la vertebració de Catalunya i la presència pràctica i simbòlica a Europa a què aspiraven els plantejaments esbossats a mitjan segle XIX. Definitivament, hi havia dues grans metròpolis a l'Estat, i, a més, totes dues donaven lloc a espais culturals i ambicions polítiques pròpies.

L'assoliment de la maduresa d'aquell primer cicle metropolità va de parell amb l'emergència d'un segon cicle, amb nous impulsos per al creixement que s'estenien més enllà del Besòs, del Llobregat i de Collserola. La ciutat de la Segona Revolució Industrial, l'urbs de l'electricitat i el motor d'explosió, canviava de nou l'escala. En els trenta primers anys del segle XX el terme municipal de Barcelona havia passat de mig milió d'habitants a un milió, amb un auge dramàtic de l'infraallotjament, i l'àrea agregada sota l'empremta del Pla Cerdà vessava de nou cap a una segona corona de poblacions. Lluny d'alleugerir-se, les tensions socials s'acumulaven, per bé que mantingudes soterrades sota la bota autoritària de la primera dictadura del segle, antisocial i anticatalana, per bé que no antiurbana, com sí que ho seria, posteriorment, el franquisme.

46. Jordi Catalan, «Els recursos humans en el desenvolupament industrial de Barcelona, 1714-1975», dins Joan Roca i Albert, *La formació del cinturó industrial de Barcelona*, Barcelona, Institut Municipal d'Història/Proa, 1997, pàg. 213-247.
47. Carles Sentís, *Viatge en Transmiserià. Cròmica viscuda de la primera gran emigració a Catalunya*, Barcelona, La Campana, 1994 [1932].
48. Ramon Grau, «Barcelona, eina o monstre. Algunes divagacions del segle XX», *L'Avenç*, 272 (2002), pàg. 24-31.

Projeccions per a una segona metròpoli, 1929-1935[49]

En el pavelló dedicat a Barcelona en l'Exposició de 1929 hi havia una planta dedicada al port, una altra als serveis municipals i una tercera a la història i l'esdevenidor de Barcelona, amb una mostra ideada per Agustí Duran i Sanpere i Josep de Calassanç Serra Ràfols, l'embrió del futur museu de la ciutat. El discurs històric desembocava en la maqueta dels germans Rubió i Tudurí sobre la Barcelona futura, en la qual s'expressava la preocupació per conciliar creixement i autonomia de les localitats, dins d'una concepció de "Catalunya ciutat" que mirava d'evitar l'extensió d'una metròpoli unitària i compacta.

En una altra direcció, els joves arquitectes afins al Moviment Modern, que aleshores dissenyaven els seus primers edificis a Barcelona, s'aplegaven en una exposició de treballs presentada a l'abril de 1929 a la Galeria Dalmau. L'any següent s'associaven formalment, constituint el GATCPAC. Començava el debat sobre la segona metròpoli, a l'entorn del qual cal afegir els cossos tècnics de les administracions, sovint oblidats i que tanmateix mantenien un paper primordial en l'ordre pràctic: el servei cartogràfic municipal anava completant l'aixecament de l'anomenat plànol Martorell, mentre que els tècnics provinents de les diputacions tindrien un paper cabdal en les formulacions tècniques de la imminent Generalitat republicana.

La República arribà justament a contrapèl, quan a Europa declinava el liberalisme democràtic i s'anaven estenent l'autoritarisme i els totalitarismes, i també quan l'economia mundial sentia els efectes del crac de 1929, per bé que aquí d'entrada aquests danys fossin més indirectes i més tardans. Barcelona aparegué en aquesta conjuntura com una metròpoli moderna amb un clima més lliure que el que llavors imperava en moltes altres ciutats europees; d'aquí l'afluència d'intel·lectuals i artistes. La fertilitat de l'ambient polític i cultural tenia a la contra, tanmateix, un elevat índex d'atur i de precarietat urbana després de l'acabament de les obres de l'Exposició; un atur que es va veure progressivament agreujat pel retorn d'emigrants espanyols que la Gran Depressió expulsava del cor d'Europa i per l'arribada dels efectes directes de la crisi.

Els límits que imposaven els núvols econòmics i polítics en el pla internacional i la pròpia realitat social urbana no foren tanmateix obstacle per a un moment de forta ideació de la segona metròpoli, entre 1929 i 1935, comparable als dels períodes de 1853-1859 i de 1913-1916, que havien estat els d'ideació del creixement i de requalificació, respectivament, de la primera metròpoli.

ENCAIXAR BARCELONA DINS CATALUNYA

La pugna per perfilar un nou salt d'escala de la ciutat en la dècada de 1930 es va produir, però, de manera molt diferent a com s'havia desenvolupat a mitjan segle XIX. En primer lloc, el projecte coincidia ara amb el procés de definició i

49. Un primer plantejament d'aquesta part de la ponència fou presentada per l'autor dins del curs «Barcelona, 1931-1934. L'intent d'assolir una normalitat republicana», organitzat pel Seminari d'Història de Barcelona de l'AHCB en 2006-07 i dirigit per Soledad Bengoechea i Joan Roca.

consolidació de la Generalitat, que n'assumí bona part del protagonisme: la major part dels documents rellevants foren, o bé encàrrecs de la Generalitat, o bé treballs dedicats a la institució. I en segon lloc, també hi entraren nous protagonistes tècnics: a les sensibilitats dels arquitectes i dels enginyers, s'hi afegí la dels geògrafs i altres científics socials.

En aquest debat múltiple, una bona part dels raonaments apareix impregnada per la metàfora de la macrocefàlia, la idea que Barcelona és un cap massa gros per a Catalunya, amb l'implícit que l'aspiració de la ciutat no havia de ser assolir el rang i les dimensions d'una capital de país europeu amb influència transfronterera sinó cenyir-se a assegurar la regulació social i territorial de la Catalunya estricta. La prevenció davant la inquieta metròpoli en expansió del primer terç del segle ja s'havia formulat en dues altres expressions metafòriques que continuaven en voga. D'una banda, la "Catalunya ciutat", que en temps de la ubiqüitat atribuïda al telèfon transferia al país la substància de la ciutat, com a urbs i com a polis, mentre que Barcelona era presentada sols com un "gran barri". I de l'altra, el "desequilibri territorial", revers modern dels "equilibrats" temps anteriors a l'acceleració del transvasament de població del camp a la ciutat, notòriament idealitzats. Barcelona quedava conceptualitzada com un instrument necessari però que convenia controlar i delimitar.

Aquest ambient intel·lectual era susceptible de múltiples intensitats i matisos i s'amalgamava, en els encàrrecs efectuats per la Generalitat, amb les diferents tradicions científiques i tècniques aplicades als objectius de cada proposta.

En el cas dels estudis de la Ponència de la divisió territorial, encarregats per la Generalitat el 1931 i publicats el 1933, la tradició geogràfica de l'escola regional francesa i l'eco relativament recent de la unificació municipal de 1897 portava a delimitar dins del denominat Barcelonès la ciutat compacta, com la «demarcació constituïda per aquells nuclis de població que, més aviat o més tard, esdevindran part integrant de la ciutat. Sant Adrià de Besòs, Badalona, Santa Coloma de Gramenet, Sant Just, Esplugues i l'Hospitalet, amb Barcelona, constitueixen la demarcació més petita i més poblada de Catalunya». Tanmateix, els treballs de la ponència mostraven també dubtes al respecte, amb la proposta de crear una comarca de Badalona, adduïda per Antoni Rovira i Virgili per dividir en dues parts la metròpoli i que suscitava en el geògraf Pau Vila l'objecció que podia acabar essent governada per ciutadans arribats amb la immigració.[50]

Entroncat amb la tradició urbanística nordamericana, el Pla de distribució en zones del territori català, o *Regional Planning*, encarregat també el mateix 1931 per la Generalitat, era molt més explícit en la prevenció davant Barcelona, i proposava no només delimitar, sinó dispersar la gran ciutat. En efecte, el Pla considerava una àrea més àmplia que la comarcal. S'hi englobava Collserola com a centre topogràfic i s'hi establia una pauta de creixement polinuclear. Tal i com subratllaven els autors del projecte, els germans Nicolau i Santiago Rubió i Tudurí, arquitecte i enginyer respectivament:

50. Enric Lluch i Oriol Nel·lo (ed.), *La gènesi de la divisió territorial de Catalunya (1931-1936). Edició de documents de l'arxiu de la Ponència*, Barcelona, Diputació de Barcelona, 1983.

> ...és deliberadament que proposem un sistema de zonificació que implica la limitació de la creixença de Barcelona. Creiem que aquesta limitació és avantatjosa en urbanisme, en sociologia i en catalanisme.[51]

Enfront de l'aposta dels germans Rubió i Tudurí, els arquitectes del GATCPAC, pel seu costat, posaven a debat públic i sense cap encàrrec institucional al darrere una Nova Barcelona,[52] amb una disposició ortogonal que, lluny de l'escala humana del teixit de l'Eixample però prenent-ne exemple, adoptava una volumetria de blocs de gran impacte i aspirava a enderrocar i refer una part important dels teixits irregulars antics i suburbials, en una perspectiva de creixement concentrat:

> ...la simple observació del pla de Barcelona actual fa veure la necessitat imprescindible de procedir a la seva ràpida estructuració, de forma que permeti que la ciutat continuï l'extraordinària creixença iniciada en el segle passat.

La seva proposta es feia ressò explícit del caràcter constituent d'aquell moment històric, amb la visió d'una capital forta per al nou estat autònom en formació:

> ...obligats a considerar Barcelona com a ciutat industrial i obrera amb predomini de l'habitatge obrer, i com a port de Catalunya [...], la nostra ciutat està a punt d'esdevenir la capital d'un Estat autònom.[53]

Tanmateix, i a similitud dels documents anteriorment comentats, també en aquest cas el subjecte considerat no era tant la ciutat com el país: l'agent actuant havia de ser un poder fort, de caràcter estatal més que local, capaç d'empènyer una transformació tan radical, que requeria notables *sventramenti* en el teixit urbà constituït, i de conduir els fluxos humans en una ciutat zonificada que, fins i tot, havia de comptar amb habitatges específicament ideats per aclimatar a la ciutat els nouvinguts d'origen rural. El GATCPAC va intentar que es prenguessin en consideració els seus postulats oferint-los a la Generalitat de Catalunya en la proposta de 1934 coneguda com a Pla Macià.

LA POLÍTICA PRÀCTICA MUNICIPAL I LA METRÒPOLI DE FET

A mitjan segle XIX la dialèctica a l'entorn de la metròpoli s'havia establert entre el municipi i l'Estat governat des de Madrid; a la dècada de 1930, versava més aviat sobre l'encaix entre Barcelona i Catalunya i, en part per influència noucentista, era molt més ideològica. Submergit en severes dificultats financeres i organitzatives i rebent en primera línia les exigències d'una societat urbana que

51. Nicolau M. Rubió i Tudurí i Santiago Rubió i Tudurí, *El Pla de distribució en zones del territori català (Regional Planning)*, Barcelona, Generalitat de Catalunya, 1932, pàg. 74.
52. Salvador Tarragó, «El 'Pla Macià' o 'La Nova Barcelona', 1931-1938», *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, 90 (1972), pàg. 24-26.
53. GATCPAC, «Esbós del programa del GATCPAC. La urbanització de la Barcelona futura», *Mirador*, 170 (maig de 1932), pàg. 7.

aspirava a veure canvis immediats en arribar la República, l'Ajuntament de Barcelona no va tenir gaire temps per entrar en el debat sobre la redefinició de la ciutat, tot i que no n'era pas absent. Ho mostra el cas de la possible incorporació al municipi del petit territori vora el Besòs, adscrit al municipi de Sant Adrià, que en el Pla Cerdà era un parc i on finalment s'havia establert una de les puntes de llança de l'electrificació, amb la central tèrmica de Catalana de Gas.

A principis de l'estiu de 1931, l'alcalde de Barcelona, el doctor Jaume Aiguader, va convidar els alcaldes i secretaris de Sant Adrià i Badalona a una reunió tripartida per dirimir els darrers tràmits de la repartició pendent de Sant Adrià entre els municipis de Barcelona i Badalona, amb la divisió per la llera del riu Besòs, tal i com havia autoritzat l'Estat el 1929. D'acord amb les fonts adrianenques, l'alcalde del petit poble «se negó en absoluto a entrar en transacción alguna a pesar de los requerimientos hechos por el Sr. alcalde y secretario de Badalona, no por parte del de Barcelona, cuyo Sr. secretario hubo de reconocer la fuerza de las alegaciones del de San Adrián, cuando hubo de decir que él en su lugar haría lo propio».[54] La no resolució del projecte de reestructuració municipal revelava els dubtes d'Esquerra Republicana de Catalunya sobre Barcelona en el marc de la nova Catalunya autònoma.

Tanmateix, les necessitats pràctiques dels municipis empenyien en una direcció una mica diferent. Les conclusions del Primer Congrés Municipalista Català, organitzat per la Federació de Municipis Catalans el febrer de 1933, proposaven «la formació d'un nucli d'acció municipal integrat pels municipis confrontats i que per llurs condicions geogràfiques són susceptibles d'agregació, més o menys llunyana, a la ciutat comtal». Dins d'aquest nucli s'optava per mantenir els municipis existents, però creant un «gran municipi de la Gran Barcelona», el qual «tindria al seu càrrec els serveis següents: plans d'urbanització i enllaç, grans vies de comunicació, alineacions, jardins i espais lliures, comunicacions, il·luminació, conducció d'aigües residuals, incendis, servei d'hospitals, problema de l'habitació, construccions urbanes, sanitat en general, assistència benèfico-social». Les poblacions que havien d'integrar el nucli d'acció municipal de la Gran Barcelona eren «Barcelona i pobles agregats, Sant Adrià de Besòs, Santa Coloma de Gramenet, Badalona, Montgat, Esplugues, Sant Just Desvern, Hospitalet de Llobregat, Cornellà i Prat de Llobregat».[55] Als proposats per la divisió comarcal s'afegien doncs, per l'extrem de llevant, Montgat, i pel de ponent, Cornellà i el Prat de Llobregat.

En qualsevol cas, i des des tots els angles, la qüestió cabdal era, de lluny, la cristal·lització urbana de l'Hospitalet. Al bell mig de l'àrea d'expansió més dinàmica en aquells anys, fou el rovell del debat metropolità. L'Hospitalet, que el 1925 havia rebut el títol de ciutat, va convocar l'any següent un concurs per aprovar un pla d'eixample i sanejament interior, que fou guanyat per Ramon Puig Gairalt. Aquest arquitecte va concebre el seu pla a partir de la Barcelona dissenyada per Jaussely i plasmada en el Pla d'enllaços de 1917, amb un disseny a cavall entre les propostes del *City Planning*, de les ciutats jardí a la manera de

54. *AMSA* (Arxiu Municipal de Sant Adrià de Besòs), Actes del ple municipal, 12, f. 51 (18-VII-1931).
55. Federació de Municipis Catalans, *Conclusions de les ponències aprovades en les sessions del Primer Congrés Municipalista Català*, Barcelona, Segimon Rovira, [1933], pàg. 8-9.

Howard i de la ciutat monumental en la línia *Beaux Arts*, per «formar no una ciudad independiente, sino un complemento de la capital, en el que pueda disfrutarse de todas sus ventajas y no padecer sus inconvenientes».[56] El pla havia estat aprovat per l'Ajuntament el 1928. En els dibuixos del *Regional Planning*, l'Hospitalet apareixia consignat en el límit de l'àrea d'expansió de Barcelona, amb un model de creixement centrat en si mateix i amb un pes important de la ciutat jardí. Tot altre era l'enfocament del GATCPAC, que l'assimilava plenament al nucli barceloní.

El ressò de la polèmica a l'Hospitalet fou important, amb el rerefons de si convenia o no la unificació amb Barcelona. Els punts de vista estaven dividits, com mostrà una enquesta impulsada per l'òrgan local d'Esquerra Republicana, la revista *Fortitud*.[57] Si per un costat les elits hospitalenques apostaven pel municipi propi, per l'altre les necessitats pràctiques generades per un creixement galopant empenyien en sentit contrari. Entre 1934 i 1938, amb el Bienni Negre pel mig, hi va haver alguns contactes entre els alcaldes de l'Hospitalet, Ramon Frontera, i Barcelona, Carles Pi i Sunyer, ambdós d'Esquerra Republicana, per abordar una possible refosa municipal, sense que arribessin a conclusions tangibles.[58]

Una ambigüitat similar es va produir a Santa Coloma de Gramenet, on el debat va continuar durant la guerra, entre els partidaris de mantenir la integritat del terme i els de cedir el marge dret del Besòs a Barcelona, en considerar insostenible per al municipi la cura dels dos barris de cases barates, Baró de Viver i Milans del Bosch (després Bon Pastor) que el Patronat Municipal de l'Habitació de Barcelona hi havia construït per allotjar els barraquistes desplaçats per les obres de l'Exposició a Montjuïc.[59] És clar que en aquest cas no es parlava d'unificació municipal, amb la pèrdua de l'estructura de poder local, sinó sols de cedir una part del terme.

Així doncs, en suma, la qüestió de la segona metròpoli, emergida amb força en el moment de l'Exposició Internacional del 1929 i que es va discutir sota la II República, generà tot un conjunt d'ideacions marcades més per la invenció d'un nou encaix entre les nocions de "Barcelona" i "Catalunya" –el tema plantejat des de la dècada de 1910, amb els rerefons inevitables tant de la unificació municipal de 1897 com de la Setmana Tràgica– que per una reflexió pròpiament urbana.

Mentrestant, en la política pràctica municipal, i fins i tot en algun dels documents teòrics –el que tenia més voluntat administrativa, el de la divisió territorial–, no es podia deixar de tenir en compte el caràcter humanament i urbanament únic de la metròpoli que vessava, novament, per sobre dels vells límits termenals, i la necessitat de considerar un òrgan específic per abordar-ne els problemes: no quedava clar si a través d'una fórmula associativa de "gran municipi de municipis" o si a

56. Ramon Puig Gairalt, «El Plano de Ensanche de Hospitalet», *El imán*, desembre 1927 (citat per Alícia Suàrez i Mercè Vidal, «Creixement urbà i resolució formal a l'Hospitalet de Llobregat (1912-1937), a través de l'actuació de Ramon Puig Gairalt, arquitecte municipal», dins *Història urbana del Pla de Barcelona*, Barcelona, Institut Municipal d'Història, 1990, vol. II, pàg. 324).
57. El tema es va abordar per entregues en els números de *Fortitud* d'octubre a desembre de 1932.
58. Carles Santacana i Torres, «Vinculacions territorials de l'Hospitalet», *Quaderns d'estudi* [revista del Centre d'Estudis de l'Hospitalet], 5 (1988), pàg. 69.
59. *AMCB*, GM, 874, *Expediente sobre cesión a Barcelona de los grupos de casas baratas de Santa Coloma de Gramanet*, 1937.

través de l'extensió del procés d'unificació municipal iniciat feia quatre dècades, que havia seguit amb Horta (1904) i Sarrià (1921) i que, amb l'arribada de la República i la derogació de normatives dels temps de la dictadura primoriverista, havia quedat en suspens en el cas de Sant Adrià, com s'ha vist.

L'IMPACTE METROPOLITÀ CATALUNYA ENDINS

La qüestió del pes específic i la dimensió reconeguda a Barcelona no afectava tan sols la ciutat i l'encaix polític entre Catalunya i la seva capital; tenia importància també per a la redefinició de Catalunya sencera. En aquest sentit, prevalia més la visió d'una capital que convenia frenar que no la de considerar alhora, en un impuls compartit, tot el conjunt del territori i el potencial barceloní Catalunya endins i Catalunya enfora. La necessitat d'una xarxa de comunicacions més reticular per afavorir l'emergència de noves polaritats es plantejava tant o més com un mecanisme per frenar la capital que com un objectiu en si mateix. Altra cosa era que les necessitats pràctiques no permetien oblidar, en cap cas, l'imperatiu de millorar les connexions de Barcelona amb tot el país.

Aquest fou el cas del Pla general d'obres públiques de 1935, elaborat en pocs mesos durant el Bienni Negre, sota l'impuls de Joan Vallès i Pujals, el conseller d'Obres Públiques provinent de la Lliga que pel maig de 1935 s'incorporà a la Generalitat intervinguda i presidida per Joan Pich i Pon. En referència al Pla que impulsava, Vallès, emprant paraules ja conegudes, diagnosticava la Barcelona expansiva com la principal malaltia de Catalunya:

> Catalunya és un poble de constitució deficient. Pateix [...] de macrocefàlia: té un cap massa gran en proporció a la resta del cos.[60]

A les consideracions generals de la memòria justificativa del Pla, mecanografiada perquè el Pla no es va poder completar i publicar, s'indicava com a primer objectiu l'«equitat i recobrament de l'equilibri entre les comarques catalanes» i, com a segon, la «igualtat entre els ciutadans del pla i de la muntanya, [l']endegament de la civilització vers tots els racons de Catalunya».[61]

Les nocions rectores de "macrocefàlia", "desequilibri/reequilibri" i "Catalunya ciutat" s'aplegaven en el dispositiu retòric inicial d'un Pla que es referia d'entrada a Prat de la Riba per apel·lar tot seguit a les infraestructures com a mecanisme per superar les dificultats d'una crisi mundial que ja afectava de ple. S'invocaven Roosevelt i el *New Deal*, l'Anglaterra de Lloyd George, els plans d'autopistes d'Alemanya i d'Itàlia i el pla d'obres del govern espanyol i s'apostava per l'obra pública, per "abordar un pla en gran" com a mecanisme regulador del futur i dinamitzador del present.

60. Joan Costa i Deu i Joan Rovira, *Joan Vallès i Pujals a la Conselleria d'Obres Públiques de la Generalitat. Reportatge de l'obra que ha de transformar Catalunya*, Barcelona, Verdaguer, 1936.
61. *Pla general d'obres públiques de 1935: política, infraestructures i territori*, Barcelona, Generalitat de Catalunya, 2009, edició de materials i estudi a càrrec de Josep Maria Carreras, Jordi Bernat i Pilar Riera, Annex 1, pàg. 207-215, «Consideracions sobre el pla general», memòria conservada a *ANC* (Arxiu Nacional de Catalunya), codi CAT ANC 1- 0001 008 01.01.01.

En la seva plasmació pràctica, i en la línia inaugurada per la Lliga dues dècades abans des de la Mancomunitat, l'equip d'enginyers dirigit per Victoriano Muñoz va redactar la part del Pla dedicada a les infraestructures. Sota l'impacte del cotxe de línia i del telèfon, s'hi proposava una vertebració territorial a doble escala, de tot Catalunya i d'àmbits de dimensió comarcal. L'argument de fons era l'accessibilitat generalitzada, amb un sistema de comunicacions que havia de triangular tot Catalunya; en aquest sentit, el Pla d'obres públiques de 1935 es distanciava de l'èmfasi ferroviari que havia caracteritzat les ideacions de les primeres dècades del segle i centrava més l'atenció en un parc automobilístic en augment, amb la inclusió dels primers trams d'autopista –llavors feia uns deu anys que se'n parlava a tot Europa– des de Barcelona a Castelldefels, a Montgat i a Manresa, i també des de Tarragona a Reus. El Pla no es limitava a la vialitat, sinó que, amb voluntat integral, aspirava a ordenar totes les infraestructures bàsiques, inclosos els projectes per abastir d'aigua la metròpoli a partir de la conca del Ter i el proveïment elèctric. En tots els aspectes, l'expansiva Barcelona era ben tinguda en compte –no podia ser d'altra manera– però sense ànim de potenciar-la com a metròpoli.

Després de les eleccions de febrer de 1936, amb el retorn de Lluís Companys a la Presidència i de Pere Mestres a la Conselleria d'Obres Públiques, els treballs per intentar completar aquell document programàtic i les exposicions públiques no es van interrompre. Malgrat el tomb polític, no hi havia discrepàncies de fons en relació amb un Pla d'obres públiques que havia de resultar aplicable enmig dels temors a una societat urbana engruixida ràpidament per la immigració i colpida per les dificultats econòmiques, que es traduïen en la consideració dels immigrats com els principals responsables de la puixança anarquista. Feia poc que Josep Antoni Vandellòs, cap del Servei Central d'Estadística de la Generalitat, havia publicat *Catalunya, poble decadent i La immigració a Catalunya.*

L'ambigüitat, quan no la prevenció, davant del creixement i davant la Barcelona gran es mantenia com una constant compartida en l'ampli espectre de la *intelligentsia* de matriu noucentista dels temps republicans. Per les mateixes dates, dos anys després de culminar els treballs de la Ponència de la divisió territorial, Pau Vila expressava en la darrera entrega editorial del seu *Resum de geografia de Catalunya*, publicat a la Col·lecció Popular Barcino i destinat a un públic lector ampli, la preocupació davant «l'emigració forastera i l'emigració muntanyenca» atretes pel creixement industrial i mercantil de la capital:

> Barcelona generosa, és el refugi dels desesperançats de fora; però la seva actitud acollidora produeix un macrocefalisme demogràfic perillós per a Catalunya.

El darrer apartat de l'obra s'intitulava «Barcelona, síntesi de Catalunya» i acabava així:

> Avui, amb més d'un milió d'habitants, gràcies als seus avantatges geogràfics i a la convergència de voluntats de tot un poble, Barcelona no sols concentra una població nombrosa –potser excessiva–, sinó que resumeix també les activitats i inquietuds de tots els catalans. El lloc, el temps i els homes han plas-

mat en una realitat nacional la vella fórmula jurídica: "Barcelona, cap i casal de Catalunya".[62]

La formació d'una Barcelona gran –el que hem anomenat segona metròpoli– era considerada inevitable, però s'aspirava almenys a limitar-la. El discurs sobre la contenció de Barcelona era consistent amb les prevencions davant el creixement suburbial, amb una població en situació molt precària i temptada per l'anarquisme, i es veia reforçat pels postulats que consideraven el predomini de la indústria un factor de risc, incrementat per la crisi: els germans Rubió ja havien parlat al *Regional Planning* d'una *aurea mediocritas* com a destí més assenyat per als pobles civilitzats.

LA PROJECCIÓ EXTERIOR DE BARCELONA

Les complexitats de la Barcelona gran, que feia poc s'havia presentat al món arran de l'Exposició de 1929, difícilment podien ser reconduïdes d'acord amb el relat metafòric de la macrocefàlia i amb plans i polítiques que, si bé aportaven propostes acurades i ben estudiades per augmentar la connectivitat de tot el país, tendien a deixar de banda la substantivitat de la gran ciutat.

Tant l'economia com la demografia de la metròpoli tenien un perfil específic, i les esperances desvetllades per l'arribada de la República havien xocat amb la impossibilitat d'atendre les urgències socials acumulades, molt distintives d'una societat urbana sotmesa a un creixement intens. Però igualment específics eren els potencials: la modernització econòmica i la internacionalització prosseguien malgrat tot. La crisi internacional afectava cada vegada més, però a Barcelona hi havia també algunes oportunitats en comparació amb altres països més integrats en l'economia mundial i, per aquest motiu, tocats comparativament més aviat i més directament per la crisi.

Ford Motor Ibérica havia decidit augmentar la producció a 1.700 unitats el 1934, i General Motors dissenyà el 1935 un projecte per muntar 20.000 unitats anuals en una nova planta a la Zona Franca, que finalment no es va materialitzar.

En aquells moments es començava a parlar d'una Europa sense fronteres i entrava en escena alhora la moderna doctrina de les xarxes. Arribava de la mà del reusenc Roman Perpiñà Grau que, format a Deusto i a Alemanya, havia col·laborat en el servei d'estudis econòmics de la Compañía Hispano Americana de Electricidad (CHADE), creat a Barcelona per Cambó. Unint els treballs de Christaller sobre l'estructura de la xarxa urbana i els estudis d'història econòmica, Perpiñà posava l'accent el 1932 en les distorsions que comportava la xarxa de comunicacions radial espanyola per al potencial de València i Catalunya i postulava la necessitat de crear un corredor mediterrani, amb ferrocarril d'ample internacional cap a Europa, i de reforçar els vincles marítims costaners, mirant així de potenciar sinèrgies i de no haver de limitar-se a les possibilitats que oferia el mercat espanyol.[63]

62. Pau Vila, *Resum de geografia de Catalunya*, Barcelona, Barcino, [1935], vol. 9, pàg. 45 i 71.
63. Roman Perpiñà Grau, «L'interès col·lectiu econòmic a Catalunya i València», conferència pronunciada a Barcelona el 1932 i reeditada per l'Ajuntament de Reus el 2003.

Mentrestant, des del sector empresarial, es plantejava una autopista de peatge entre Barcelona i Bilbao i els ports respectius.[64] Pel desembre de 1932, la Cambra de Comerç de Barcelona acordava «dirigir un escrito al propio ministro manifestándole que vería con gusto que fuese estudiado el proyecto de autopista de Barcelona a Bilbao con todo interés».[65] I romania en l'horitzó el tema del port franc i del desenvolupament de la gran zona industrial prevista vora seu.

A pesar d'una visió de Barcelona que la contemplava com a motor i com a capital de Catalunya alhora i com a punt de confluència i atracció econòmica i humana entre la península Ibèrica i Europa, el jove geògraf Pierre Vilar no se sostreia tampoc a les comparacions metafòriques entre "ciutat" i "país", tot i que acabava la seva breu monografia sobre Barcelona, publicada el 1936, formulant-les a la inversa de Pau Vila, a qui tenia per amic i per mestre:

> Catalunya amb tot, és un cos ben feble per un cap tan potent; [...] Barcelona és ensems una metròpoli ibèrica, el paper director de la qual pot i deu ultrapassar els límits de la regió.[66]

Tot comptat i debatut, entre la prevenció envers una gran Barcelona, per comparació amb Catalunya, i la voluntat d'una capital europea eficaç i reconeguda, els convulsos anys trenta deixaven un ventall d'ideacions i propostes tan important com minsa havia estat la possibilitat d'assajar-les en la pràctica. I així s'arribà al trauma de la guerra i de la postguerra.

Infantament retardat de la segona metròpoli. L'Espanya Una de Franco no podia tenir dos caps, 1939-1957

La postguerra no fou un temps mort, sinó terrible. L'arribada d'una immigració determinada llavors tant o més per raons polítiques que per les econòmiques i el creixement de la ciutat informal del barraquisme[67] –a la qual el Govern Civil responia deportant els immigrants al seu lloc d'origen– s'afegien als talls elèctrics, als desproveïments que tant afectaven la base tèxtil de la indústria i a l'intervencionisme de l'Estat en els sectors més dinàmics, com en el cas molt significatiu de la indústria de l'automoció, que topava amb dificultats enormes en l'intent de tirar endavant amb les seves pròpies forces: la tasca es revelà titànica en el cas dels cotxes, però l'èxit acompanyà les iniciatives en el cas de les motos.

Si les elits i la *intelligentsia* barcelonina aspiraven en els anys trenta a limitar Barcelona dins la ideació futura de Catalunya, el primer franquisme considerava que reduir el potencial industrial i humà de Barcelona era la clau de volta,

64. Jaime Cruañas Rulduá, *Anteproyecto de Autopista de Barcelona a Bilbao*, Cámara de Comercio de Bilbao, 1934.
65. *La Vanguardia*, 20-XII-1932, pàg. 25.
66. Pierre Vilar, «Barcelone», *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, VII-1 (gener de 1936). El text es va traduir d'immediat: *Interpretació geogràfica de Barcelona*, Barcelona, Hostench, 1936, i s'ha reproduït a *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 25 (març 1991), pàg. 19-27.
67. Mercè Tatjer i Cristina Larrea (ed.), *Barraques. La Barcelona informal del segle xx*, Barcelona, MUHBA (Ajuntament de Barcelona), 2010, introduccions de les editores i de Joan Roca i Albert.

tant o més que la persecució política i cultural, per resoldre de soca-rel el problema de la Catalunya "roja" i "separatista".

DESINDUSTRIALITZAR BARCELONA PER "EQUILIBRAR" ESPANYA

Un dels postulats bàsics de la política autàrquica era aconseguir l'equilibri territorial en la distribució de la indústria a escala estatal, una idea que ja al segle XVIII havia enfrontat Campomanes –partidari de la isotropia productiva– i Capmany, estudiós de Barcelona i convençut del caràcter polar dels processos de creixement. Si en el Setcents ja hi bategava la preocupació per l'emergència de realitats productives diferents de les reials fàbriques i la indústria rural, una preocupació que apuntava clarament contra Barcelona,[68] en el cas de la política autàrquica del primer franquisme l'objectiu desindustrialitzador era també primordial, atesa l'alta concentració fabril a la metròpoli barcelonina.

Des de la seva creació, l'Instituto Nacional de Industria (INI) fou clau en l'entorpiment de l'activitat de les empreses automobilístiques del districte industrial barceloní, i de múltiples maneres. Així, per exemple, en el cas de la implantació de la SEAT, amb la FIAT com a soci tecnològic, apostava el 1942 per ubicarla al cinturó industrial de Madrid per «la conveniencia de no concentrar excesivamente la industria». Pel que fa a les grans empreses ja instal·lades a Barcelona, ni l'ascendent sobre el general Franco de Miquel Mateu, primer alcalde de la nova dictadura i propietari de La Hispano-Suiza, va poder evitar que l'any 1946 aquesta joia del teixit productiu de la Segona Revolució Industrial a Barcelona es veiés impel·lida a integrar-se a la Empresa Nacional de Autocamiones (ENASA), amb seu a Madrid. Mentrestant, l'INI no prestava cap suport a la iniciativa d'Eusebi Cortès, que va intentar la producció en sèrie dels automòbils Eucort, presentats a la Fira de Mostres de Barcelona l'any 1946.[69]

La prevenció del règim es va haver d'atenuar, inevitablement, arran de la victòria aliada a la Segona Guerra Mundial, que podia esperançar els perdedors de la Guerra Civil a Barcelona, esperonats pel profund malestar causat pel racionament i les estretors de tota mena. Però es va atenuar, sobretot, perquè no hi havia altre remei que aprofitar el potencial de la ciutat si el règim volia evitar el col·lapse industrial, a mesura que s'anava fent evident el fracàs de la política autàrquica i de la hipòtesi d'una dispersió hipotèticament equilibradora de la indústria per tot l'Estat.

Descartades Madrid, Valladolid i Burgos, i també les opcions al nord del territori estatal, el port i –sobretot– la disponibilitat de mà d'obra formada decantaren des de 1948 la localització de SEAT en favor de Barcelona.[70] La nova societat fou constituïda dos anys després, això sí, amb seu social a Madrid. Entre 1947 i 1948 quallaren altres decisions importants, com ara redactar el pla urbanístic d'abast comarcal, que comentarem més avall, o fer de la capital de Catalunya

68. Ramon Grau, «Indústria urbana o indústria dispersa? El rerefons polític d'una polémica, 1773-1778», dins Sánchez, *La indústria de les indianes...*, pàg. 147-195.
69. Elena San Román, «El nacimiento de SEAT. Autarquía e intervención del INI», *Revista de historia industrial*, 7 (1995), pàg. 142.
70. Jordi Catalan, «La SEAT del desarrollo, 1948-1972», *Revista de historia industrial*, 30 (2006), pàg. 146-148.

l'aparador per al reconeixement internacional del règim de la mà de l'Església, mitjançant un Congrés Eucarístic que també havia de permetre el llançament de la política d'habitatge de l'arquebisbat i algunes reformes urbanes menors.

Però cap d'aquestes iniciatives –tampoc la posada en marxa de SEAT– havia tingut temps de ser duta a terme quan el 1951 va esclatar, amb una magnitud del tot inesperada, el malestar popular: la més formidable manifestació ciutadana sota el franquisme amb el boicot als tramvies. La guspira que encengué la flama fou una forta puja del preu del tramvia, molt per sobre del que es pagava a Madrid pel mateix servei. Foren dues setmanes amb la ciutat fora de control que van deixar un record inesborrable en el règim franquista. Se'n seguí una duríssima repressió, però també la consciència que calia reavaluar la situació. Perquè, més enllà de les retòriques i de les fantasies, controlar Barcelona era vital per a la continuïtat del sistema polític.

És molt revelador en aquest sentit un informe reservat que el 1954 enviava al director general de seguretat Felipe Acedo Colunga, el governador civil que precisament havia entrat en funcions arran de la vaga de tres anys abans:

> En su rivalidad con Madrid, piensa Barcelona que, aunque [aquélla] sea la capital de España y que por tal concepto merece un trato especial, ella es la primera provincia española, la que más tributa al Tesoro español. En su complejo provinciano, de falta de rectoría política y de fuerte individualismo económico que la priva de energías bancarias propias, comprende que pierde posiciones, unas por su propia incapacidad, otras por la absorción indebida, exagerada y codiciosa que Madrid realiza con el resto de España y que aquí se advierte de modo señalado e intenso. [...] Para vencer esta desesperanza y esta depresión [...] sólo cabía la creación de una corriente de diálogos con los elementos que integran la dirección económica de la ciudad y repercuten en la conciencia pública y el gobierno.[71]

Cal tenir present que entre 1945 i 1957 el Ministeri d'Obres Públiques destinà 160 milions de pessetes de despesa descentralitzada a la província de Barcelona, 71,6 pta. per ciutadà, mentre que la despesa per habitant a la de Madrid fou de 344,3 pta. per habitant, o sia, multiplicada per cinc, eliminant en el càlcul els efectes de la inflació (pessetes de 1940).[72] Mentrestant, les dificultats pràctiques en els proveïments i la malfiança en els suports institucionals retardaven el rellançament de la indústria, on els efectes havien estat especialment notoris en el tèxtil i el metall, essent el químic el sector menys afectat. Com ja s'ha dit, tant ENASA com SEAT tenien l'epicentre a Barcelona però la seu social a Madrid, i l'Estat potenciava les absorcions bancàries en favor de les institucions més afins al poder polític.

A pesar de tot, les bases heretades del primer terç del segle es revelaren prou sòlides per transitar per les maltempsades de la postguerra i assegurar la conti-

71. Felipe Acedo Colunga, *Informe sobre la situación en Barcelona en 1954 dirigido al director general de seguridad*. Reproduït a Pierre VILAR (dir.), *Història de Catalunya*, Barcelona, Edicions 62, 2003, vol 8.
72. Jordi Catalan, «Els recursos humans en el desenvolupament industrial..., pàg. 233.

nuïtat industrial de Barcelona i, per aquest camí, de tot Catalunya. La dècada de 1950 fou crucial en la conformació de la represa malgrat la voluntat franquista d'alterar els grans equilibris peninsulars.[73]

REGULAR I HARMONITZAR LA METRÒPOLI DE FET

L'esforç per controlar l'Estat que realitzaven les elits del règim dictatorial, concentrades a Madrid, es dirimia, en bona mesura, en el camp de la primacia urbana. Si en els anys republicans la limitació de Barcelona es plantejava en relació amb el conjunt d'una "Catalunya ciutat" (és a dir, sense una consideració específica de la capital com a metròpoli d'abast internacional), durant el primer franquisme la qüestió central fou la primacia urbana a escala estatal: la relació Madrid-Barcelona.

Que el règim portava al límit la malfiança històrica envers l'engrandiment del pol urbà barceloní ja ho va poder comprovar el primer alcalde de la ciutat sota el franquisme, Miquel Mateu i Pla. Un canvi de límits pràctic i menor, com l'agregació del marge dret del Besòs del terme municipal de Santa Coloma amb el vist-i-plau colomenc –com abans i durant la guerra– va prosperar finalment el 1946, impulsat pel rector del barri del Bon Pastor, mossèn Joan Cortinas, per tal de poder mantenir l'escola oberta. En canvi, l'agregació pendent de Sant Adrià, que des de 1940 l'alcalde Mateu tornava a demanar que es fes efectiva, s'eternitzava en els despatxos de Madrid, deixant enarborar el règim el combat adrianenc per desvincular-se definitivament de Barcelona. Fins al punt que, enmig de la més negra nit del franquisme, l'Ajuntament de Sant Adrià va gosar apel·lar a la mobilització dels ciutadans. A l'agost, el consistori acordava «solicitar la colaboración de todas las entidades locales, fuerzas vivas de toda clase [...] y recogiendo las iniciativas de todos y los esfuerzos que puedan aportar se utilicen para conseguir la independencia vital de este municipio».[74]

No obstant això, la regulació de la metròpoli, sobre la qual tant s'havia pensat i tan poc s'havia pogut fer durant els anys republicans, resultava del tot inajornable. Les disfuncions urbanes, començant per la vialitat, i les modalitats de creixement espontani, tant pel barraquisme al cor de la ciutat com per l'autoconstrucció a la seva gran perifèria, començaven a constituir una amenaça per al bon ordre social, que va portar fins i tot l'Església, com suara s'ha esmentat, a prendre cartes en l'afer.

L'any 1947 començaren els treballs per elaborar el Plan de ordenación urbana de Barcelona y su comarca, més conegut com a Pla comarcal, que comprenia l'anomenada "comarca de Barcelona", una àrea de 498,9 km^2 damunt de 27 termes municipals. En el pròleg s'explicava, molt retòricament, que es tractava d'evitar la gran ciutat unificada, entenent la Barcelona futura «como un racimo de comunidades organizadas con una base social cristiana, ligadas al tronco formado por la zona rectora y al amparo de la espléndida vegetación del macizo del

73. Vegeu Sebastian Balfour (ed.), *Barcelona malgrat el franquisme. La SEAT, la ciutat i la represa sense democràcia*, Barcelona, MUHBA (Ajuntament de Barcelona), 2012, introducció de Joan Roca i Albert, «Barcelona en la dècada de 1950. Reconstruir el futur».

74. *AMCB*, Patrimoni, lligall 1725, *Expediente de agregación de San Adrián*; i *AMSA*, Actes del Ple municipal, 1-VIII-1940.

Tibidabo, que, cual gigantesca parra, protege al nuclear racimo de poblaciones y barrios que se extienden a su alrededor».[75] Es tractava de no posar sobre la taula un pla que, com el de Cerdà, pogués afavorir la unificació dels municipis implicats, ans ben al contrari, s'apostava per propiciar «núcleos urbanos que, claramente diferenciados, tengan cada uno de ellos un programa social completo y una jerarquización de todas sus funciones».[76]

Tanmateix, les tensions entre aquesta retòrica i la realitat urbana s'hi manifestaven clarament, codificades, això sí, en el llenguatge típic de l'època. Per un costat, el Pla postulava el creixement de la ciutat gran com a indesitjable:

> ¿Es conveniente limitar el crecimiento? Nos manifestamos contrarios a las grandes concentraciones urbanas; entendemos que la vida es más humana y el contacto con la naturaleza más perfecto en las aldeas y en las pequeñas poblaciones que en las grandes ciudades; no es un afán de engrandecimiento de Barcelona el objetivo del plan.

Però tot seguit, el creixement era jutjat com a inevitable:

> Debemos enfrentarnos con la realidad y tomar las medidas necesarias para evitar que el crecimiento desordenado se produzca.

Es tractava, doncs, de perfilar una resposta pragmàtica a l'ambient antiindustrial, antiurbà i antibarcelonès:

> ...limitar el crecimiento, evitando el establecimiento de nuevas industrias, prohibiendo la edificación, cerrando toda iniciativa privada: no nos atrevemos a tanto. En todo caso, si llegara el momento de tomar determinación tan radical como impedir la inmigración, el crecimiento industrial, etc., esto debería hacerse obedeciendo al estudio de un plan nacional, pero nunca nos atreveríamos a hacerlo por nuestra particular iniciativa.[77]

El marc era del tot diferent, però les qüestions i les maneres de resoldre-les posen de relleu una continuïtat notable amb els interrogants plantejats a la dècada de 1930. La formalització de la segona metròpoli, que en aquell moment no s'havia pogut acabar de perfilar, ja no es podia diferir més davant el desordre urbà acumulat i les tensions que comportava. La guerra i la postguerra havien ajornat vint anys les concrecions, i la qüestió de la natura obrera i l'encaix de Barcelona, tostemps vigents, es formulaven ara en relació amb l'Espanya una i franquista.

Si la definició i els principis que havien de conformar el Pla comarcal eren profundament deutors del *Regional Planning* i de les preguntes que es plantejaven els germans Rubió i Tudurí –el director provincial d'Urbanisme, Manuel

75. Comisión superior de Ordenación Provincial i Oficina de Estudios del Excmo. Ayuntamiento de Barcelona, *Plan de ordenación de Barcelona y su Zona de Influencia. Memoria*, Barcelona, Favencia, 1954.
76. Comisión, *Plan de Ordenación de Barcelona...*, pàg. 103.
77. Comisión, *Plan de Ordenación de Barcelona...*, pàg. 105-106.

Baldrich, coneixia bé el seu treball–, la proposta per a les zones obreres com l'exemplificada al Besòs bevia a fons del GATCPAC a través de Josep Soteras, director d'Urbanisme de l'Ajuntament.

Si bé es va revelar difícil de dur a la pràctica (sobretot perquè les ordenances autoritzaven una major edificabilitat que la prevista en el planejament general), el Pla comarcal tenia virtuts destacables, fruit del saber fer tècnic barceloní. Paradoxalment, les anteriors idees i apostes per dotar el nou poder català d'una capital productiva –derivada del GATCPAC– i per limitar el pes de la ciutat encaixant-la com el gran barri de Catalunya –procedent del *Regional Planning*– servien ara per moderar, amb la seva qualitat tècnica, els estralls de l'antiobrerisme, l'antiurbanisme i l'anticatalanisme de la dictadura.

El Pla comarcal abordava explícitament la prevenció davant de noves agregacions municipals a Barcelona derivades de la segona metròpoli en formació:

> No pretendemos hacer una Barcelona grande y monstruosa en extensión, que absorba a las poblaciones de sus cercanías, destruyendo su carácter.

Però, de manera molt característica, s'exposaven tot seguit les alternatives, sobre la base d'admetre la necessitat de fórmules de coordinació tècnica:

> Esto no quiere decir la independencia y anarquía urbanística; precisa una coordinación y subordinación de intereses en cuanto a zonificación, vías de comunicación, transportes, etc.[78]

Amb la formació de la Comissió d'Urbanisme de Barcelona, que havia de gestionar el desenvolupament del pla general mitjançant plans parcials, es creava la primera de les fórmules d'actuació metropolitana supramunicipal, per bé que amb una presència majoritària de l'Estat en la seva composició. Mentrestant, el procediment seguit per regular Madrid havia estat molt diferent.

MADRID I BARCELONA, TRACTAMENTS DIFERENCIALS

Vint anys després dels debats de la dècada de 1930, i en circumstàncies que havien canviat molt, com s'acaba d'exposar, el Pla comarcal de 1953 regulava finalment la conformació i l'àmbit de la segona metròpoli. Es multiplicava l'àrea del fins aleshores vigent Pla Cerdà, però sense instruments ni voluntat política de teixir una única ciutat. L'aposta a favor d'un creixement limitat i en nuclis diferenciats en el cas de la "comarca de Barcelona" era estrictament contemporània de l'aposta contrària en el cas de Madrid, on l'Estat impulsava l'agregació de 13 municipis de la rodalia entre 1948 i 1954.

En el trànsit dels anys quaranta als cinquanta, la política d'inversions i la política territorial van posar les bases econòmiques, urbanes i jurídiques del futur Gran Madrid. Fou aquell un dels grans tombants del segle, amb efectes molt decisius en la llarga durada. A diferència de Barcelona, Madrid podria

78. Comisión, *Plan de Ordenación de Barcelona*..., pàg. 106.

comptar amb el poder local i el territori per a les grans decisions estratègiques de convertir-se en un gran node de xarxes a múltiples escales, a més dels suports estatals en cada conjuntura. La prevenció de fons de les elits catalanes –en essència, barcelonines– envers la Barcelona en expansió, que havia anat madurant després de la Setmana Tràgica i al llarg del primer terç de segle, s'havia vist refermada per la vaga de 1951: la Barcelona gran va comptar en aquells moments decisius amb pocs defensors entre els qui, malgrat la dictadura, tenien tanmateix una certa capacitat d'incidir en el debat.

L'àrea de la capital d'Espanya va passar de 68 a 607 km^2, mentre Barcelona, abordada pel règim com una mera capital de província que havia assolit una dimensió excessiva, s'estabilitzava duradorament en els 98,75 km^2 que tenia des de 1921, arran de l'agregació de Sarrià. Així va quedar confirmat el 1958 quan, després que el Consell de Ministres acordés el 1955 resoldre el retorn de Sant Adrià a la independència municipal plena,[79] acabant-se així l'anomalia de tres dècades d'existència alegal, el Tribunal Suprem va rebutjar el recurs de l'Ajuntament de Barcelona i confirmà la decisió ministerial invocant, precisament, els principis establerts pel Pla comarcal.[80]

La sentència sobre Sant Adrià va posar fi a una possible configuració de la segona metròpoli mitjançant la refosa de municipis a la manera de Madrid, com en un primer moment havia imaginat possible l'alcalde des de 1957, Josep Maria de Porcioles. Ben poc li calia témer a l'Ajuntament de l'Hospitalet que Porcioles pogués utilitzar la seva amistat personal amb el dictador per aconseguir la fusió de municipis, cosa que encara inquietava el consistori hospitalenc l'any 1958.[81]

Davant les grans dificultats per gestionar la metròpoli, i a manera de compensació, l'alcalde de Barcelona obtenia poc després la Carta Municipal, en la línia de l'Estatut Municipal de 1924, que el franquisme no havia derogat perquè provenia dels temps de Primo de Rivera.[82] La Carta Municipal de Barcelona fou aprovada el 1960 i va permetre si més no reorganitzar l'Ajuntament, donar-li més instruments fiscals i dotar el Pla Comarcal de 1953 d'un nou òrgan executiu amb atribucions més àmplies: la Comisión de Urbanismo de Barcelona y Servicios Comunes. La consecució de la Carta es va publicitar llavors com una de les "tres C" a atribuir al cèlebre alcalde, que de jove havia simpatitzat amb la Lliga i que, si bé no s'havia entès amb Acedo Colunga, va mirar de dur a terme l'aposta d'aquest últim de suscitar «una corriente de diálogos con los elementos que integran la dirección económica de la ciudad y repercuten en la conciencia pública y el gobierno». Hi podia ajudar un clima d'oportunitats de negoci, especialment en el camp de l'especulació urbanística, amb l'afegitó de tocs populistes com les ballades de sardanes, els castellers i els Jocs Florals.

79. *AMSA*, Actes del Ple municipal, 1955, f. 103r; i *AMCB*, Actes de la Comissió Permanent,10, f. 264v-265r, 14-XII-1955.
80. Joan Roca i Albert, «Barcelona: un segle i mig de trajectòria metropolitana», dins *La Barcelona dels barris*, Barcelona, FAVB, 1999.
81. *AHHL* (Arxiu Històric de l'Hospitalet de Llobregat), Excmo. Ayuntamiento de Hospitalet de Llobregat, *Impugnación de los principales motivos en que parece apoyarse un criterio favorable a la anexión a Barcelona de este Municipio y de otras entidades locales de su Comarca*, Barcelona, Centro de Administración Municipal, 1958.
82. Marina López, «Per l'autonomia i sense democràcia. Vers una carta municipal, 1924-1960», *L'Avenç*, 272 (setembre 2002).

Expansió i connexions de la segona metròpoli. Créixer sense democràcia, 1957-1974[83]

El 1957 ja es començaven a notar els primers resultats d'un nou dinamisme econòmic –el juny veia la llum a la fàbrica de la Zona Franca el primer Seat 600– i també social, amb un moviment obrer clandestí que a les eleccions d'aquell any es decidia per la infiltració en el sindicat vertical –l'*entrisme*–, amb l'ocupació del Paranimf de la Universitat pels estudiants i també, en el camp polític, amb l'esbós –per part de Porcioles– d'un franquisme populista de masses que aspirava a resultar tolerable per als catalanistes.

La necessitat de consolidar el règim franquista va afavorir l'accés al govern de tecnòcrates que van emprendre la tasca de configurar un nou marc urbà i econòmic. Començant per Madrid, el Pla d'urgència social de 1957 apuntava cap a una nova regulació de l'expansió urbana. L'any següent apareixia el corresponent a Barcelona. Juntament amb la Llei de la Propietat Horitzontal de 1960, aquest Pla d'urgència social de 1958, que confiava el creixement a la construcció de polígons d'habitatges, va establir les bases per a una nova empenta tant de la iniciativa pública local i estatal com de la privada, en formular una expansió ràpida capaç d'absorbir el barraquisme i de frenar l'autoconstrucció i el sotsarrendament.

A Madrid, les actuacions podien produir-se dins mateix del gran municipi constituït uns anys abans, la qual cosa no tan sols facilitava els processos, sinó la mirada conjunta de tot el territori, per molt que aquesta s'establís des de l'autoritarisme públic i l'interès privat. A Barcelona, la intervenció requeria mecanismes més complexos. La Carta municipal va permetre una major agilitat, amb la creació de la figura dels delegats i amb l'atorgament d'algunes competències urbanístiques per a tota l'àrea del Pla comarcal, però era un mecanisme amb conseqüències perverses a llarg termini, pel ressentiment que creaven en els consistoris de la perifèria les actuacions poc controlables del municipi central i de l'Estat, fos per establir les grans infraestructures viàries, fos per ubicar els polígons d'habitatge massiu.

LA REORIENTACIÓ DE 1959. L'EIX MEDITERRANI I EUROPA

La necessitat d'un canvi de gran abast per estabilitzar el règim i acostar Espanya a l'Europa que havia llançat les polítiques keynesianes i havia adoptat el model fordista va concretar-se a finals de la dècada de 1950. La mesura principal fou el Pla d'estabilització de 1959, marcat per la influència decisiva l'escola barcelonina d'economistes, amb Joan Sardà al capdavant.

83. En els apartats que segueixen, dedicats a l'expansió i la requalificació de la segona metròpoli de Barcelona durant la segona meitat del segle XX, la ponència és deutora en part del text de l'autor a Joan Roca i Magdalena Meseguer (coord.), *El futur de les perifèries urbanes. Canvi econòmic i crisi social a les metròpolis contemporànies*, Barcelona, Institut Barri Besòs, 1994, pàg. 513-788, de les seves conferències dins del curs «Política urbanística i transformació de la ciutat, 1953-2004», dirigit pel ponent al Seminari d'Història de Barcelona de l'AHCB (2002), dels vint llibrets dedicats al període 1976-2004 de la col·lecció «Model Barcelona. Quaderns de Gestió», editada per l'autor i publicada entre 1999 i 2005 per Aula Barcelona, i de les aportacions pròpies als seminaris, exposicions i publicacions dels projectes «Barraques. La ciutat informal» (2008), «Barcelona connectada» (2009) i «Ja tenim 600! La represa sense democràcia» (2010), impulsats pel Museu d'Història de Barcelona.

L'opció de legitimar un règim polític no democràtic per la via del creixement econòmic va obligar a temperar encara més la prevenció contra Barcelona i va posar sobre la taula el potencial no aprofitat de l'eix mediterrani. En aquesta atenuació del rígid esquema radial van pesar notablement dos factors externs. El primer van ser les indicacions del Banc Mundial en l'informe publicat el 1962 amb vista a establir les condicions per al finançament dels plans de *desarrollo* que van seguir al Pla d'estabilització.[84] El segon, relacionat amb el primer, la necessitat d'una millor connexió amb el naixent Mercat Comú europeu –l'acord preferencial d'associació s'aconseguiria, finalment, l'any 1970– per a les exportacions agràries de València i Múrcia i les industrials de Catalunya i per afavorir el creixement turístic.

Les noves infraestructures de l'eix mediterrani foren proposades a la iniciativa privada amb vista a la construcció d'un eix de peatge amb gran capacitat. Autopistas Concesionaria Española (ACESA) es va constituir el febrer de 1967 a Barcelona per construir, conservar i explotar les autopistes de Montgat a Mataró –la primera de peatge a tot l'Estat– i de Barcelona a La Jonquera, i l'any següent va obtenir la concessió per continuar l'eix mediterrani fins a Tarragona. La necessitat de finançament i el bon ritme de les obres es va traduir el 1971 en la incorporació a ACESA de les tres grans caixes catalanes: la de Pensions, la de Barcelona i la de la Diputació de Barcelona.[85] Així doncs, les autopistes foren construïdes en bona mesura amb recursos propis. El 1973 ACESA obtenia la concessió per enllaçar l'eix mediterrani amb la vall de l'Ebre, via Lleida, mentre AUMAR (Autopistas del Mare Nostrum) treballava en la continuació de l'eix costaner cap a València i Alacant.

Aquest tímid qüestionament de l'Espanya radial va tenir no tan sols efectes econòmics, sinó que va nodrir visions d'una altra concepció de l'estructura futura de l'Estat. Cobrava pes en l'anàlisi macroeconòmica l'interès per un Estat més reticular.[86]

LA GRAN BARCELONA INEVITABLE, CONTINUÏTATS I REFORMULACIONS

Les mesures del Pla d'estabilització van donar resultat. L'obertura internacional de l'economia espanyola, amb el pol industrial barceloní com a peça molt destacada, va propiciar un rellançament ràpid. Tanmateix, l'autoritarisme del règim en condicionava l'abast estructural. Per un costat, el control de les relacions laborals abocava a uns salaris baixos, un fet que, a banda d'afectar el consum, desincentivava la reinversió i, per tant, la recerca i la modernització. Per l'altre, l'escàs control urbanístic afavoria les pràctiques especulatives en el front de la construcció d'infraestructures i del creixement immobiliari. Vist amb perspectiva històrica, el qualificatiu de "miracle", que tant emprava la propaganda franquista, bé podria acompanyar-se del de "miratge".[87]

84. *Informe del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento. El desarrollo económico de España*, Madrid, Oficina de Coordinación y Programación Económica, 1962.
85. ACESA (Autopistas Concesionaria Española, SA) la formaven inicialment Unión Industrial Bancaria, Liga Financiera, Condotte España i Financiera Comercial e Industrial, amb Josep Ferrer i Bonsoms com a president del consell d'administració.
86. Vegeu, per exemple, Ramón Tamames, *Introducción a la economía española*, Madrid, Alianza Editorial, 1972, 7a edició, pròleg.
87. Catalan, «Els recursos humans en el desenvolupament industrial..., pàg. 242-245.

Aquest era el marc del *desarrollo*, en el qual l'alcalde Porcioles va entomar el repte d'encaixar la reviscolada Barcelona dins del règim, per la via d'ampliar els consensos econòmics i mirar d'aconseguir el suport –o almenys la neutralitat– de les emergents classes mitjanes. El porciolisme era la solució de l'equació entre gran ciutat fabril, negoci urbà i règim autoritari. Expansió industrial extensiva i suculents negocis immobiliaris anaven de parell, en un procés que en certs aspectes és comparable al que més recentment han experimentat algunes ciutats i països de l'est asiàtic.

A l'hora d'intentar donar forma al creixement previ i projectar la ciutat cap al futur, el porciolisme es va inspirar en la línia històrica que des de 1888 maldava per situar la ciutat com a node de xarxes a escala internacional. Un altre puntal del règim, l'Església, ja havia pres la davantera amb el Congrés Eucarístic, celebrat el 1952. A la consigna de "Barcelona, ciudad de ferias y congresos", llançada des de l'Ajuntament per Esteve Bassols a principis dels anys seixanta, es va afegir el 1965 la d'una Barcelona "que no puede seguir viviendo de espaldas al mar",[88] adoptada pels industrials propietaris de grans terrenys al litoral del Poblenou, que, arran dels trasllats fabrils, aspiraven a una reurbanització completa del front marítim oriental amb el Pla de la Ribera. Uns mesos més tard, Barcelona es postulava per organitzar els Jocs Olímpics de 1972, per bé que en el darrer moment la candidatura va ser desviada pel Comitè Olímpic Espanyol a favor de Madrid.[89]

Poc després es formulava l'ideari expansiu d'una ciutat vertebrada per grans autopistes a cavall del Tibidabo, amb l'estudi *Barcelona año 2000*, fet públic per l'Ajuntament el 1970. El maig de l'any següent, l'Ajuntament presentava les comissions que havien de preparar una Exposició Universal per al 1982, constituïdes per un ampli espectre de ciutadans notables, com a mecanisme per convertir en realitat les propostes d'aquell estudi de gran urbs teixida pels vials segregats i la zonificació i concebuda en el marc dels tres "triangles econòmics en el Mediterrani", formats per Barcelona, Bilbao i Madrid, per un costat, Marsella, Lyon i Grenoble per l'altre, i finalment, Gènova, Milà i Torí.[90]

L'extensió de la ciutat –i del negoci de fer ciutat– cap al Vallès era un element rellevant en el projecte del certamen ideat per a 1982, com posava de manifest l'alcalde mateix, en parlar de la ubicació de l'exposició:

> La de 1888 fue emplazada en el Parque de la Ciudadela; la de 1929 en la montaña de Montjuich. ¿Dónde ubicar la tercera? En varias ocasiones hemos apuntado la posibilidad de celebrarla bajo dos vertientes: la parte española en Montjuich, lo que permitiría culminar la labor de transformación iniciada en 1929 [...] y la parte extranjera en la vertiente norte del Tibidabo.[91]

Les prevencions contra la gran Barcelona sedimentades en el primer terç de segle i que havien impregnat el debat sobre la fesomia i dimensions de la segona metròpo-

88. Pedro Durán Farell (i altres), *Barcelona: una ciudad que no puede seguir viviendo de espaldas al mar*, Barcelona, 1965.
89. Nestor Luján, «Una olimpiada frustrada», *Destino*, 7-V-1966.
90. Ayuntamiento de Barcelona, *Barcelona año 2000. Estudio de ordenación urbana*, Barcelona, Ayuntamiento de Barcelona, [1970].
91. Discurs de J. M. de Porcioles al Saló de Cent el 4 de maig de 1972, recollit per *La Vanguardia*, 5-V-1972, pàg. 26.

li barcelonina tant en temps republicans com, sobretot, durant el primer franquisme, cedien terreny en aquests anys del *desarrollisme* davant la consideració del creixement com un fet inevitable i davant les grans oportunitats de profit immobiliari i –s'esperava– de legitimació del règim amb la difusió social dels efectes de l'expansió. Tots aquests plantejaments havien deixat enrere feia temps les previsions del Pla comarcal de 1953 i requerien d'una àrea més àmplia i d'una regulació tècnica més consistent. Fins i tot per als paràmetres de l'època, els desencerts i els greus excessos que es cometien podien desembocar en una situació contraproduent.[92]

Des de 1964, molt abans del termini legal previst, estaven en marxa els treballs de revisió del Pla comarcal. Per dur-los a terme, la Comissió d'Urbanisme de Barcelona havia encarregat la tasca a un equip interdisciplinari que incorporava tècnics joves, entre els quals Manuel de Solà Morales i Manuel Ribas Piera, que el 1965 van enllestir els esquemes del Pla director de l'àrea metropolitana de Barcelona.[93] La proposta estenia el planejament a una regió articulada per l'històric "vuit ferroviari", des del Baix Penedès fins a La Selva, per atendre una projecció de creixement fins als sis milions d'habitants per a l'any 2000, una xifra consistent amb les que llavors es pronosticaven per a d'altres grans metròpolis mediterrànies.[94]

El Pla fou aprovat el 1968, però tan sols com a document director, orientatiu. No va adquirir estatus legal de document de gestió, entre d'altres raons, pel temor del franquisme tardà a haver anat massa enllà i propiciar, amb la gestió del Pla, l'aparició fàctica de l'embrió d'un "poder català".[95] Tanmateix, davant la urgència d'ordenar el creixement per evitar mals majors, la contrapartida a la no creació de la regió metropolitana fou el reforçament del seu nucli urbà central: la conurbació barcelonina. En la decisió hi pesava no tan sols la necessitat inajornable de fer front a les necessitats d'infraestructures i a la notorietat dels abusos perpetrats a través dels plans parcials, sinó també la de donar resposta a un malestar social creixent i cada cop més organitzat, en el qual confluïen els moviments urbans legals i les forces polítiques i sindicals clandestines, amb implicació de les parròquies de la perifèria.

La primera gran eclosió pública dels moviments urbans s'havia produït arran del Pla de la Ribera. La iniciativa dels propietaris del sòl, avalada per Diputació, Ajuntament i RENFE, s'havia aprovat inicialment el 1968, i el 1971 es presentava la versió definitiva del pla parcial. En l'entremig havia quallat l'oposició de veïns i intel·lectuals a l'operació,[96] convocant-se un concurs per a un

92. Oriol Bohigas, *Barcelona, entre el pla Cerdà i el barraquisme*, Barcelona, Edicions 62, 1963.
93. Comisión de Urbanismo y Servicios Comunes de Barcelona y Otros Municipios, *Plan director del Área Metropolitana de Barcelona*, gener de 1966, [imprès el 1971]. Vegeu Francesc Artal, «Articulació i desarticulació de la metròpoli, 1953-1988», *L'Avenç*, 272 (2002), pàg. 50-52.
94. Els treballs del Pla director van concitar un interès ciutadà notable. Vegeu el suplement monogràfic publicat per *La Vanguardia*, 28-IX-1966, i les pàgines 51-53 sobre *La Barcelona del futuro* en el diari de l'endemà, 29 de setembre, amb articles d'Albert Serratosa, «El futuro de los accesos», Luis Carreño, «Inmigración y prosperidad económica: términos indisociables», Xavier Subias, «Cómo vivirá el barcelonés del siglo xxi», i Jordi Vila Fradera, «El turismo en la Barcelona de mañana».
95. Ramon Trías Fargas, *El Área metropolitana de Barcelona: Génesis y problemática*, Madrid, Moneda y Crédito, 1972, pàg. 14-16, «Prólogo».
96. Joan Clavera, «Una forma local de capitalisme monopolista: el desmantellament de la indústria situada a la zona litoral de Barcelona», dins DDAA, *Economia crítica: una perspectiva catalana*, Barcelona, Edicions 62, 1973, pàg. 251-265.

contraplà, guanyat per l'equip Laboratori d'Urbanisme de Barcelona.[97] En aquest ambient es va iniciar l'any 1972 l'elaboració del nou planejament operatiu per al territori consagrat des del Pla comarcal. Les associacions veïnals mostraven cada vegada més la seva empenta i comptaven amb el suport dels col·legis professionals, especialment els d'advocats i d'arquitectes, i un bon gruix de reflexió intel·lectual al darrere.[98] Porcioles va ser destituït l'any 1973.

Consolidació i requalificació de la segona metròpoli, 1974-1997

Al final del franquisme Barcelona era una ciutat socialment i culturalment molt dinàmica, econòmicament en crisi i grisa des del punt de vista urbanístic, amb un gran cinyell de barris mal urbanitzats i de polígons d'habitatge segregats de la resta de la ciutat. El model de creixement dels anys del *desarrollo* havia propiciat, de retop, la força dels moviments urbans. Paradoxalment, la ideologia d'un règim favorable a la difusió de la propietat, els migrats pressupostos públics i els interessos immobiliaris privats van comportar que una extensa capa de població d'immigració recent hagués d'adquirir en propietat l'habitatge, que es convertia així en el seu bé més preuat.

Aquesta situació, ben diferent d'altres països europeus en aquelles dècades d'auge del *welfare state*, no va trigar a activar poderosament el front urbà. Reclamar escoles, serveis sanitaris, urbanització dels carrers i els espais verds era també una lluita per la consolidació del principal patrimoni popular, adquirit a base de nombrosos sacrificis: el pis. El dret a la ciutat s'exercia, en primera instància, des del microcosmos familiar. A banda de les organitzacions eclesials, el veïnal era l'únic moviment tolerat per la dictadura i, per això, podia arrossegar rere seu les organitzacions polítiques clandestines.

LA COORDINACIÓ POLÍTICA DE LA METRÒPOLI, 1974-1976

El combat pel Pla general metropolità (PGM) va fer convergir moltes energies. L'any 1974, en el procés d'informació pública d'aquest document urbanístic, les al·legacions foren més de trenta mil. Mentre que els grans propietaris immobiliaris arribaren a acusar el nou pla de "socialista", les entitats populars el titllaven de clarament insuficient per acabar amb l'especulació i pugnaven contra el manteniment d'alguns grans vials, provinents del document programàtic *Barcelona año 2000*, que esberlaven el teixit urbà.

El govern de Carlos Arias Navarro, fins feia poc alcalde de Madrid, va mirar de fer front a la crisi urbana que s'estenia a Barcelona amb la creació, l'agost de 1974, de l'Entitat Municipal Metropolitana de Barcelona. Més coneguda com a

97. M. de Solà-Morales (i altres), *Barcelona, Remodelación capitalista o desarrollo urbano en el sector de la Ribera oriental*, Barcelona**,** Barcelona, Gustavo Gili, 1974.
98. Van tenir un gran impacte els articles publicats a *CAU*, especialment en els números 10 (1971), «La Barcelona de Porcioles», 21 (1973), «La gran Barcelona», coordinat per Jordi Borja, i 22 (1973), centrat en el planejament.

Corporació Metropolitana, tenia per missió inicial resoldre els reptes plantejats pel PGM, que també van repercutir en les lleis estatals. En efecte, així com les dificultats per impulsar l'Eixample al segle XIX i el Pla comarcal de 1953 havien estat decisives en la configuració de les lleis estatals d'eixample de 1864 en endavant i de la llei del sòl de 1956, respectivament, la problemàtica del nou Pla per a Barcelona no fou aliena a la llei del sòl de 1975.

Val a dir que l'intent podia trobar inspiració tècnica dins l'Europa democràtica. El Greater London Council, que reforçava i estenia l'àrea governada pel London County Council des de 1889, havia estat creat el 1965, i per les mateixes dates que a Barcelona s'instituïa el govern del Gran Copenhaguen, el Hovedstadsrådet. Si, en el cas de la primera metròpoli barcelonina, entre Pla Cerdà i unificació municipal havia calgut el pas de quatre dècades, en el cas de la segona metròpoli, entre el Pla comarcal de 1953 i la constitució de la Corporació n'havien passat poc més de dues. Això sí, la fórmula era molt diferent, perquè el que es creava ara no era un nou municipi, sinó tan sols un òrgan coordinador i merament associatiu i, per tant, menys sòlid i amb menys poder.

En el trànsit de la versió de 1974 a la definitivament aprovada el 1976, el PGM va experimentar canvis substancials de concepte i de metodologia. Concebut més com un instrument de gestió que com una normativa rígida, va suposar una verdadera ruptura amb la Barcelona que havia imaginat Porcioles. Afavorida per l'impacte de la gran crisi econòmica iniciada el 1973 sobre les expectatives de creixement, la proposta final de 1976 aconseguí retallar sensiblement les pretensions dels grans propietaris de sòl, malgrat haver d'incloure una disposició transitòria que els permetia acumular llicències per construir en el futur segons els antics coeficients d'edificabilitat.

Enmig de les incerteses del trànsit de la dictadura a la democràcia i del creixement a la crisi, el PGM va aconseguir una notable acceptació, convertint-se en una base estable per actuar en tot el territori que comprenia i, molt especialment, per reordenar el municipi de Barcelona, després d'un quart de segle de creixement desordenat i d'especulació immobiliària.[99] El Pla s'orientava més cap a la requalificació que cap al creixement i les seves previsions finals expressaven un veritable pacte social d'usos i rendes del sòl, del qual n'havia resultat una mena de "constitució urbana".

La conversió del Pla comarcal en Pla general metropolità a les acaballes de la dictadura del general Franco, en suma, havia modificat el potencial institucional de la ciutat, havia incidit en les relacions de propietat urbana, havia afavorit la concreció de formes d'organització política de les classes populars per presentar-hi al·legacions i havia ajudat a formar futures elits de govern, procedents tant dels tècnics que hi havien treballat (Albert Serratosa, Joan Antoni Solans i Pasqual Maragall, entre molts altres) com dels col·legis professionals i de les entitats veïnals que n'havien impulsat les modificacions.

99. Per a una reflexió efectuada poc després: Albert SERRATOSA, *Objetivos y metodología de un plan metropolitano. La revisión del Plan Comarcal (1953)*, Vilassar de Mar, Oikos-tau, 1979. Per a un balanç de l'impacte del PGM efectuat, dues dècades després, per un bon nombre dels tècnics que el van viure de prop: *Els 20 anys del Pla general metropolità de Barcelona*, Bellaterra, Institut d'Estudis Metropolitans (col·lecció Papers, 28), 1997.

Aquesta confluència seria, precisament, una de les claus de la *Barcelona's success story*.[100] N'hi havia una altra. En el període comprès entre la crisi terminal del franquisme i la conformació d'una nova estructura de poders a l'Estat espanyol, amb un govern autònom català, la metròpoli s'havia plantejat, per primera vegada des dels temps de Cerdà, per si mateixa i no en funció de les proporcions entre la dimensió urbana i un territori determinat.

REFER BARCELONA I CONSTRUIR UNA OPORTUNITAT, 1976-1987

Entre 1976 i 1987 Barcelona arribà al màxim de poder urbà d'ençà de l'abolició del Consell de Cent el 1714. La metròpoli es vertebrava, i la ciutat es refermava com a capital de Catalunya. De manera similar a la clarificació del camp polític després de la unificació municipal de 1897, que havia propiciat l'emergència de la Lliga i del republicanisme, les elits urbanes eixides del gran debat metropolità foren també, en bona mesura, el viver transversal i interclassista tant dels governs locals com del nou govern nacional en perspectiva.

Alhora, la relació i organització creuada entre moviments molt diversos per actuar a l'escala del conjunt de la conurbació, en una ciutat d'immigració recent i amb tants barris que podien esdevenir vertaders guetos, va contribuir a barrar el pas al neolerrouxisme entre les classes populars. Moltes columnes de la gran manifestació per Catalunya de l'11 de setembre de 1977 van sortir, precisament, de les seus dels moviments veïnals, en barris on no predominava la població nascuda a Catalunya.

El "pacte social urbà" va contribuir de manera rellevant al "pacte nacional" de la Transició i donà així mateix legitimitat a la cerca de solucions urbanes a la crisi per la via d'una renovada internacionalització, articulant renovació urbanística i transformació de la base econòmica. Barcelona es recuperava efectivament en una dècada de les notòries deficiències acumulades durant més de mig segle i aconseguia projectar amb èxit la ciutat i, de retop, Catalunya i tot l'Estat, en un món que aleshores avançava, temptativament, cap a l'era global.

La presència del grup de tècnics, i alguns després polítics, que s'havien format en els debats i les formulacions del PGM va permetre diverses actuacions de base importants fins i tot abans de les primeres eleccions democràtiques a l'administració local, que no es produïren fins gairebé quatre anys després de la mort del dictador. Aquest és el cas de la compra de 126 hectàrees de terrenys industrials obsolets, impulsada a partir de 1976 per Joan Antoni Solans, delegat municipal d'Urbanisme, aprofitant l'atonia dels preus d'aquells anys en què científics socials com Campos Venuti apuntaven cap a la fi del creixement de les metròpolis als països desenvolupats, perquè no s'esperaven noves migracions d'envergadura.[101] Els nous projectes per a la ciutat no es bastiren tant sobre la premissa d'encarrilar futures expansions com sobre la de posar en marxa la requalificació de la ciutat existent, i la Corporació Metropolitana permetia

100. Nico Calavita i Amador Ferrer, «Behind Barcelona's Success Story. Citizen Movements and Planners' Power», *Journal of Urban History*, 26, 6 (2000).
101. Giuseppe Campos Venuti, *Urbanistica e austerità*, Milano, Feltrinelli, 1978.

posar a punt els grans documents per a actuacions posteriors, com els referits al Pla de costes i a Collserola.

El record que la II República s'havia proclamat l'abril de 1931 gràcies a unes eleccions municipals pesava molt en l'equip polític que des de dins del propi règim franquista mirava de pilotar la Transició. L'ordre de les eleccions fou ara invers: pel juny de 1977 es van fer les primeres eleccions generals i sols dos anys més tard, pel maig de 1979, es procedí a celebrar els primers comicis locals de la nova democràcia que, tal com es temien les elits conservadores, va guanyar l'esquerra a les principals ciutats.[102] A Barcelona, el PSC, amb Narcís Serra al davant.

Hi havia la gran preocupació de rellançar el conjunt d'una ciutat fortament colpida per la crisi industrial esmentada. En efecte, el final del franquisme coincidí amb el final d'un model de creixement industrial extensiu que la crisi mundial del decenni de 1970 feia inviable de cara al futur. La ciutat es trobava profundament afectada per l'atur, molt superior al de la resta d'Europa per l'escassa reinversió i l'elevada dependència tecnològica del model de creixement *desarrollista*.

La principal preocupació inicial d'aquesta administració municipal sorgida de les primeres eleccions democràtiques era posar ordre a les finances i reorganitzar l'Ajuntament, però la crisi obligava a actuar d'immediat, i es va fer en el camp on el municipi podia intervenir: l'urbanisme. Perquè ben poca capacitat tenia per actuar en l'esfera de la crisi industrial. La prioritat atorgada a l'urbanisme, a més, contribuïa a reforçar la legitimació de les noves autoritats davant unes classes populars molt sensibilitzades al respecte.[103] Les actuacions començaren per l'escala dels espais petits, amb reformes de places i passejos –no hi havia recursos per a objectius més ambiciosos, com ara una política d'habitatge–, i passà després a un programa d'intervenció més àmplia a través de plans especials de reforma interior als barris perifèrics i a una actuació molt més complexa a Ciutat Vella, el cor històric de la ciutat.[104]

Seguint la tradició dels grans esdeveniments internacionals organitzats per la ciutat el 1888 i el 1929 (i dels frustrats projectes d'uns Jocs Olímpics per a 1972 i d'una Exposició Universal el 1982), a l'estiu de 1980 es van fer els primers passos per aconseguir els Jocs Olímpics de 1992.[105] Sols una aposta que tirés per elevació podia concitar l'acord de totes les institucions públiques i l'interès de la iniciativa privada per invertir en una ciutat que arrossegava enormes dèficits en infraestructures i cohesió social com a metròpoli i en equipaments com a capital.

102. Pasqual Maragall, *Los ayuntamientos*, Barcelona, Destino, 1997, pàg. 16-17.
103. Amb un èxit més que notable de l'obra de Josep M. Huertas Claveria i Jaume Fabre, *Tots els barris de Barcelona*, publicada en vuit volums entre 1976 i 1977.
104. En aquest cas, un cop aprovats els plans urbanístics de les quatre grans barriades en què es dividí el nucli antic, l'any 1984 es procedí al nomenament d'un comissionat especial que havia de tenir cura de la preparació d'un Pla d'actuacions integrals. Vegeu Martí Abella, *Ciutat Vella. El centre històric reviscolat*, Barcelona, Aula Barcelona, 2004, cap. 8.
105. Vegeu el recull documental sobre la gestació del projecte olímpic a Pep Subirós (dir.), *El vol de la fletxa. Barcelona '92: Crònica de la reinvenció de la ciutat*, Barcelona, Centre de Cultura Contemporània/Electa, [1994], especialment pàg. 36 i 41-42.

El govern municipal de Barcelona, amb bona part de les elits i amb una àmplia legitimitat popular al darrere, perfilà un programa d'acció de mitjana durada que destacava enmig del complex moment generat per la confluència entre la crisi mundial i la Transició. En fou un resum el discurs *Per una Barcelona olímpica i metropolitana* pronunciat per Pasqual Maragall[106] amb motiu de la seva presa de possessió el 2 de desembre de 1982: metròpoli socialment i físicament reparada, capital de Catalunya i antena global, amb l'actuació urbanística com a motor local capaç d'implicar-hi d'altres institucions i agents.

La prioritat municipal dels primers anys de la democràcia en l'actuació en carrers i places i a l'escala dels barris, amb un gran nombre de plans redactats entre 1980 i 1986, anava de la mà de projectes ideats a l'escala del conjunt del terme municipal i de la metròpoli. Aquesta consideració de múltiples escales alhora, facilitada pel PGM, va ser una de les claus més innovadores en l'aposta per transformar la ciutat.[107]

El ritme de planificació es veia certament afavorit per la natura sòlida i alhora flexible del planejament general aprovat uns anys abans, el qual cap a 1983 atenyia la seva plena capacitat de funcionament. El PGM havia establert reserves de sòl a Collserola, a la costa i al delta del Llobregat, preveia noves centralitats tant dins com fora de Barcelona, i pel que fa a plantejaments de partida generals, com la tendència a afavorir l'esponjament residencial i industrial del municipi central i a mantenir les grans vies segregades, mostrava una notable mal·leabilitat que deixava marge fins i tot per a les propostes d'un disseny urbanístic explícitament contrari al planejament general, com era la pràctica teoritzada i impulsada per Oriol Bohigas.[108]

Entre 1979 i 1986 la redistribució social per la via de l'actuació urbanística va tenir un pes molt significatiu en la política de l'urbanisme "de sargidora", de "valorar la perifèria i recuperar el centre", acompanyada de la descentralització del poder local en els deu districtes dibuixats de nou dins el terme municipal. Aquesta línia d'actuació, especialment intensa a les noves perifèries i a Ciutat Vella, va aconseguir crear un capital de consens ciutadà que es va mantenir més enllà d'aquesta etapa, fins i tot quan les actuacions urbanístiques ja s'anaren allunyant d'aquest patró.

Alhora, l'empeny per aconseguir la candidatura olímpica esperonava la cerca de mecanismes per implicar les administracions públiques i la ideació de noves fórmules de col·laboració publicoprivada sota lideratge municipal que, d'entrada, no foren ben rebudes pels grans agents privats. Quan l'any 1985 l'Ajuntament de Barcelona impulsà la creació de l'empresa Iniciatives SA, la principal organització patronal va reaccionar al·legant que l'Ajuntament no tenia competències al respecte. La qüestió arribà fins al Tribunal Suprem, que sentencià a favor del consistori barceloní.[109] Com diria Maragall al final del seu mandat:

106. Pasqual Maragall, *Per una Barcelona olímpica i metropolitana*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1982.
107. Juli Esteban, *El projecte urbanístic. Valorar la perifèria i recuperar el centre*, Barcelona, Aula Barcelona, 1999, pàg. 13-36.
108. Oriol Bohigas, *Reconstrucció de Barcelona*, Barcelona, Edicions 62, 1985.
109. Francesc Raventós, *La col·laboració publicoprivada*, Barcelona, Aula Barcelona, 2000, pàg. 23.

> Los alcaldes de los ayuntamientos democráticos se han aproximado más al arquetipo del empresario schumpeteriano que muchos de quienes ejercen de empresarios.[110]

L'Ajuntament de Barcelona feia llavors els primers passos cap a la concepció de "ciutat-empresa", assajos pioners dins una tendència general per compensar la migradesa de recursos posats a disposició dels ens municipals.

El 17 d'octubre de 1986 es rebia amb un clam d'entusiasme general l'anhelada concessió a Barcelona dels Jocs de la XXV Olimpiada. L'entramat de plans i mecanismes d'actuació era a punt per començar a saltar de l'escala de barri a actuacions d'abast més general, com el Pla d'àrees de nova centralitat, que pretenia descongestionar el cor de la ciutat i distribuir per la perifèria els beneficis associats a la centralitat, tal vegada sense haver mesurat prou la repercussió de l'augment del preu del sòl en el teixit urbà del seu entorn,[111] o el Pla de vies. També es comptava amb la posada a punt de grans peces essencials a escala metropolitana, com el Pla de costes, redactat a partir de 1983, i el Pla especial de Collserola, l'àrea muntanyosa considerada com el gran parc central de la conurbació.

ECLIPSI DE L'ÒRGAN POLÍTIC DE LA METRÒPOLI, 1986-1987

Encara que la major part dels projectes havien de tenir lloc dins el municipi de Barcelona, el projecte olímpic es va plantejar –tot just ara hi fèiem referència– a escala metropolitana. En aquells moments, l'àmbit de decisió metropolità es considerava tan definitiu que a finals de 1986, ja concedits els Jocs, alguns proposaven procedir a una revisió substancial del PGM per adaptar-lo a les noves necessitats.[112]

No hi havia una percepció clara del canvi en l'equilibri de poders territorials que s'havia produït amb la reinstauració de la Generalitat, i la diferència de partits governants i de punts de vista a les dues institucions clau propiciava la divergència. Emergia de nou amb força la voluntat de limitar Barcelona, en aquest cas des del govern de Catalunya.

Des de les primeres eleccions catalanes de 1980, amb la Generalitat en procés de solidificació, el paper de la Corporació Metropolitana era qüestionat, apel·lant al seu origen franquista i menystenint la discontinuïtat profunda amb aquell antecedent que havia suposat el Pla general metropolità. Ara, la noció de macrocefàlia, sempre present al llarg del segle, s'articulava paradoxalment amb el rebuig del "barcelonisme" com a invent franquista contrari al "catalanisme". Des d'aquest punt de vista, una Barcelona gran que fos el reflex institucional de la conurbació compacta teixida al llarg del segle XX gràcies, en bona part, a l'atracció migratòria de la ciutat, resultava excessiva per a l'estricta funció de capitalitat catalana.

110. MARAGALL, *Los ayuntamientos...*, pàg. 22.
111. *Àrees de nova centralitat*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1987.
112. Amador FERRER, «Idees urbanístiques i instruments tècnics en la transformació material i social de Barcelona, 1975-1995», dins Joan ROCA i ALBERT (coord.), *Expansió urbana i planejament a Barcelona*, Barcelona, Institut Municipal d'Història/Proa, 1997, pàg. 277.

Aquest antiurbanisme, latent en molts plantejaments que havien transitat des dels temps republicans fins a la Transició, aconseguia ara entusiasmes tant a la dreta com a l'esquerra[113] i engrescava les elits d'alguns municipis de la conurbació. Mentrestant, per part de la Corporació Metropolitana, la manca d'una reforma interna a fons i la temptació de fer-ne un contrapoder a la Generalitat va desembocar, simbòlicament, en l'intent de voler exhibir una bandera pròpia a la Fira de Barcelona el juny de 1984, just després que Convergència i Unió aconseguís la majoria absoluta al Parlament.

La seqüència ràpida que va de l'entrada a la Unió Europea el gener de 1986 a la concessió dels Jocs Olímpics a l'octubre del mateix any va precipitar una reformulació dràstica de les relacions entre Barcelona i Catalunya. La revolució conservadora que començava a bufar des del món anglosaxó també ho afavoria. El 31 de març de 1986 Margaret Thatcher posava fi a un segle de govern local de la metròpoli londinenca amb la dissolució del Greater London Council, acompanyada de la desaparició dels altres governs metropolitans de les principals ciutats angleses.

El detonant directe de la crisi fou, precisament, la magnificació de Barcelona arran de la concessió dels Jocs Olímpics el 17 d'octubre de 1986.[114] Les diverses possibilitats fins llavors barallades pel govern català, inclosa una hipotètica reducció de la Corporació a la comarca del Barcelonès, foren finalment deixades de banda per procedir a la decisió més dràstica: la de suprimir de soca-rel un organisme que –ara lamentaven alguns– l'Ajuntament de Barcelona no s'havia preocupat prou per aconseguir que es reformés amb vista a assegurar una participació més efectiva dels diferents municipis membres, molestos pel que interpretaven com una posició de domini excessiu del municipi central de la conurbació. El març de 1987 el Parlament de Catalunya decidia substituir la Corporació Metropolitana per dos òrgans tècnics, un per al medi ambient i l'altre per als transports, mentre reservava a la Generalitat la competència urbanística, llevat del que preveia al respecte la Carta Municipal en el cas del terme municipal de Barcelona.

D'altra banda, la combinació entre l'optimisme europeista que galvanitzava una Espanya decidida a modernitzar-se i el recel d'altres territoris de l'Estat davant les expectatives que els Jocs Olímpics obrien a la capital de Catalunya menà l'Administració General de l'Estat a compensar el suport a la inversió a Barcelona amb l'aval d'una Exposició Internacional a Sevilla el 1992, la promoció de Madrid com a capital europea de la cultura per al mateix any i la connexió entre aquestes dues ciutats mitjançant el primer tren d'alta velocitat en terres hispàniques. Quedava posposada la connexió entre Madrid, Barcelona i la xarxa ferroviària europea d'alta velocitat i no s'atorgava rellevància a l'eix mediterrani, en part també per les opcions preses aleshores des de València de donar prioritat al vincle amb la capital de l'Estat.

La supressió de la Corporació Metropolitana es pal·lià amb la constitució de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana, però quan el 1988 es va reactivar la redacció de la nova Carta municipal no fou possible introduir-hi cap

113. Vegeu Oriol Nel·lo, «Ciutat i territori a Catalunya: el pes de la tradició», dins Nel·lo, *Ciutat de ciutats*, Barcelona, Empúries, 2001, pàg. 54-83.
114. Recull de documents sobre la controvèrsia a Subirós, *El vol de la fletxa*..., pàg. 63-82.

referència metropolitana, i fins i tot així la seva aprovació es preveia difícil, ja que requeria l'acord tant del Parlament català com de l'espanyol.

Començava un nou període de prevenció enfront de Barcelona, en aquesta ocasió compartida pels governs de l'Estat i de Catalunya alhora, tot i que per motius ben diferents. En el curt termini, però, el potencial acumulat per Barcelona reforçava el compromís de les administracions catalana i espanyola amb el repte mundial de la ciutat, amb la mirada posada a l'Europa en la qual s'acabava d'ingressar.

LA GRAN TRANSFORMACIÓ URBANÍSTICA, 1987-1992

Abans de la seva dissolució, la Corporació Metropolitana havia complert la comesa inicial que havia abocat a la seva creació. Quedaven enllestits els grans plans per encabir els futurs projectes, i el compromís olímpic obligava a la cooperació entre les administracions públiques. No van faltar les tensions, i la Generalitat, tot i el seu pes en les inversions previstes, va optar per no entrar en la societat Barcelona Holding Olímpic SA (HOLSA), finalment integrada tan sols per l'Estat i l'Ajuntament. Però res no va quedar enrere: l'esdeveniment de projecció mundial conduïa a l'entesa.

Durant el període 1987-1992, mentre prosseguien un bon nombre de les actuacions d'urbanisme de sargidora previstes en els anys anteriors, l'èmfasi es desplaçava progressivament de les actuacions localitzades a la remodelació general d'una ciutat que pugnava per aconseguir un lloc digne en el mapa de les ciutats de rellevància mundial. El resultat fou espectacular.

Barcelona s'enlairava en el pla internacional, amb una nova base econòmica: el municipi, cor de la metròpoli, havia de ser tot ell un gran centre de serveis, de gestió i de turisme. L'objectiu de redistribució social per la via urbanística, predominant fins a 1987, cedia el pas al de promoció de la ciutat,[115] en part perquè era el que llavors es requeria i en part per les dificultats financeres. Els pisos de les noves viles olímpiques no van respondre a les condicions inicialment esperades: els intents per aconseguir que una part significativa fos de preu assequible es van veure seriosament afectats per la crisi de les finances municipals el 1991. Una crisi derivada dels termes de finançament de l'administració local aleshores vigents a l'Estat espanyol, molt negatius per a les grans ciutats, i de les condicions en què Barcelona havia hagut d'accedir al mercat de capitals.[116] La contrapartida d'aquesta crisi financera va ser l'organització gerencial de l'administració municipal, orientada a aconseguir un increment d'eficiència en la gestió del mateix ordre que l'increment de l'eficàcia que havia estat l'objectiu de la dècada anterior.[117]

L'esperança municipal era que l'amalgama entre promoció i redistribució resultés efectiva per la via de la requalificació de la ciutat. Just abans de les eleccions municipals de 1991, l'alcalde Maragall escrivia a *La ciutat retrobada*:

115. Joan Roca i Albert, «Metamorfosi transolímpica de Barcelona», dins Roca i Meseguer (coord.), *El futur de les perifèries...*, pàg. 597-651.
116. Pilar Solans, *La gestió del deute públic*, Barcelona, Aula Barcelona, 2001, pàg. 14-16.
117. Vegeu *Barcelona: gobierno y gestión de la ciudad. Una experiencia de modernización municipal*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona/Díaz de Santos, 1999.

> És millor que una ciutat com la nostra estigui en condicions de competir amb altres ciutats i de guanyar certes batalles pacífiques, comercials i culturals, que no pas de perdre-les. És millor que tingui més cultura, més teatre i més música que no pas menys, ja que tenir-ne més també ajuda a donar feina a tothom. No és contradictori dedicar recursos a aquestes destinacions i dedicar-los directament a resoldre problemes socials.[118]

El plantejament no obeïa tant a la cerca d'una via resolutiva entre els principis del socialisme i del liberalisme, en l'ambient posterior a la caiguda del Mur de Berlín, com a l'ambició de definir en la llarga durada les bases de la prosperitat barcelonina en una era que llavors es diagnosticava com a postindustrial i quan ja s'albiraven els efectes d'un nou cicle recessiu mundial.

Les preocupacions per la conjuntura eren, però, menors davant de la gran metamorfosi que experimentava la ciutat. La segona metròpoli, la formada pel creixement urbà del segle XX, culminava amb èxit la seva requalificació i la seva projecció exterior. S'havia convertit en una conurbació més vertebrada i en capital de rellevància europea, amb la construcció de les rondes –que resolien el problema del transport privat abans de plantejar les grans infraestructures del transport públic–, la modernització de les infraestructures de comunicació i l'actuació a les àrees olímpiques. S'hi afegia un programa de grans equipaments culturals de capitalitat, ideat per anar més enllà de 1992,[119] i es consolidava una nova metodologia de gestió pública, amb una decidida aposta per la col·laboració amb el sector privat. No van faltar les veus crítiques sobre l'oportunitat perduda en no haver apostat per un model de ciutat amb un major component social i un menor cost energètic, més sostenible.[120] Tanmateix, el consens interclassista a l'entorn del projecte olímpic i del seu potencial transformador fou molt ampli i incrementava la reserva de legitimitat futura per al govern de la ciutat.

La transformació de Barcelona i la celebració mateixa dels Jocs Olímpics van aconseguir un ressò mundial molt més poderós del que havien obtingut els dos esdeveniments que, el 1888 i el 1929, havien marcat el principi i el final de la fase de remodelació de la primera metròpoli barcelonina, basada en el Pla Cerdà.

RENOVACIÓ I INÈRCIA EN TEMPS DE CRISI, 1993-1997

L'embranzida dels plans i projectes ideats arran de la cita del 1992 va durar encara uns anys més. Així, la previsió d'operacions a completar més enllà dels Jocs va permetre obtenir diversos equipaments culturals de capitalitat, inaugurats entre 1994 i 1999: el Centre de Cultura Contemporània, el Museu d'Art Contemporani, el Teatre Nacional de Catalunya i l'Auditori. Es van acabar també alguns grans vials i, en la lògica de completar les infraestructures pendents, el 1994 s'acordava amb el govern de l'Estat la promoció de la ZAL, una

118. Pasqual Maragall, *La ciutat retrobada*, Barcelona, Edicions 62, 1991, pàg. 67 i 72-73.
119. Ajuntament de Barcelona, *La Barcelona del 93*, Barcelona, 1990.
120. Com el treball de Manuel Vázquez Montalbán i Manuel Moreno, *Barcelona, cap a on vas?*, Barcelona, Llibres de l'Índex, 1991, o els escrits del col·lectiu Barcenoal '92.

gran zona d'activitats logístiques al delta del Llobregat, objectiu que comportava així mateix l'ampliació de l'aeroport i posar les bases per a la renovació i ampliació del port.[121]

Com en el cas dels plans formulats el 1914 amb vista a l'Exposició d'Indústries Elèctriques que es preparava en un principi per a 1917, les infraestructures més directament vinculades a la potenciació del conjunt dels sectors productius havien quedat diferides. Era, llavors com ara, la servitud d'haver d'avançar suplint les mancances en l'actuació regular de les administracions per la convocatòria d'un gran esdeveniment internacional, com a fita capaç d'aplegar les diferents voluntats públiques i privades en un projecte de ciutat.

Continuava l'actuació urbanística. Es donava un nou impuls a la renovació de Ciutat Vella[122] –un procés llarg i dificultós– i prosseguia la metamorfosi del litoral cap a llevant. Passats els Jocs es posaren en marxa alguns plans amb previsions d'habitatge protegit més importants que els que s'havien llançat fins llavors, com ara a la zona que el PGM ja preveia que fos de remodelació pública al Poblenou, avinguda del Taulat enllà.[123] Prop d'allí, en canvi, la confluència entre les necessitats financeres municipals i els interessos d'alguns grans propietaris de sòl va menar a materialitzar una de les àrees de centralitat previstes en el projecte de Diagonal Mar fent grans concessions als inversors privats.

Quedava per veure, però, com s'orientaven les grans línies del futur, més enllà de les actuacions que ja estaven en marxa o que tenien unes previsions. En paraules de Pasqual Maragall, Barcelona es va interrogar novament sobre "què faré quan sigui gran?"[124], i altre cop –com el 1979– la pregunta es plantejava amb la urgència d'activar la ciutat, perquè ja es deixaven sentir amb força els efectes del nou període de crisi mundial iniciat el 1991, que arribaven amb uns dos anys de retard pel dinamisme preolímpic. El 1993 la taxa d'atur ja s'enfilà per sobre del 20%, i no va baixar-ne durant quatre anys.

La internacionalització de l'economia seguia essent l'objectiu de totes les iniciatives dinamitzadores, amb Europa com a principal objectiu. Una Europa que aleshores es reordenava, tant per l'expansió cap a l'est després de la caiguda del Mur de Berlín, que debilitava els llaços amb la Mediterrània, com, en sentit contrari, per l'impuls unificador de l'entrada en vigor de la Unió Europea pel novembre de 1993.

Les iniciatives de la Generalitat de Catalunya i de l'Ajuntament de Barcelona competien feia temps entre elles en la creació de noves xarxes, la qual cosa incrementava els vincles i les connexions a l'abast. El govern català, que des de 1988 formava amb Roine-Alps, Llombardia i Baden-Würtemberg l'associació regional Quatre Motors d'Europa, havia constituït l'octubre de 1991 l'Euroregió, junt amb Llenguadoc-Rosselló i Migdia-Pirineus, que va tenir un inici prometedor per bé que després s'estancà. Uns mesos abans, el gener de 1991, Barcelona havia donat impuls a la Xarxa C6, formada conjuntament amb les ciutats de Tolosa, Montpeller, Saragossa, València i Palma de Mallorca.

121. R. Bayraguet, *El port de Barcelona*, Barcelona, Aula Barcelona, 2003, pàg. 9-10.
122. Pere Cabrera, *Ciutat Vella de Barcelona. Memòria d'un procés urbà*, Barcelona, Ara Llibres, 2007, pàg. 116-158.
123. Pla d'habitatge 1992-1995.
124. Pasqual Maragall, «L'esdeveniment com a estratègia de desenvolupament urbà: les Olimpíades del '92», dins Pasqual Maragall (ed.), *Europa pròxima. Europa, regions i ciutats*, Barcelona, UPC, 1999, pàg. 253.

En pro d'una urgent i més efectiva internacionalització a l'empara del prestigi aconseguit amb els Jocs, l'Ajuntament de Barcelona va llançar el 1993 la campanya *Barcelona New Projects*:

> ...the Games spurred us to continue and today 1.000 hectares of city property are being developed and renewed in what is one of Europe's most sweeping projects of urban change. [...] It is our hope that this information will prove useful to any business or individual interested in possibly investing or locating in Barcelona and we look forward to welcoming you to Barcelona: a friendly, cosmopolitan city working enthusiastically to shape a better future.[125]

Cal fer notar que no hi ha cap referència a la indústria, llavors considerada com un sector periclitat, llevat de la d'alta tecnologia, i que l'economia urbana –turisme a banda– s'orientava decididament cap al sector immobiliari, els serveis i la gestió, amb l'aspiració de fer de Barcelona un gran centre direccional amb influència a cavall dels Pirineus. No era fàcil superar el plural de "nous projectes" i avançar de nou cap a una idea compartida i eficaç per vertebrar la ciutat futura.

El març de 1994 Oriol Bohigas, aleshores regidor de Cultura, va presentar la candidatura a la capitalitat cultural europea de 2001 en un ple municipal extraordinari on Maragall insistí en la necessitat de plantejar el nou repte a l'escala de la "Barcelona real", metropolitana, i d'aconseguir que la ciutat es pogués mostrar davant d'Europa com a capital d'una cultura, la cultura catalana, i com a focus cultural europeu, subratllant la voluntat de ser un referent per a tot l'Estat i el pol aglutinador de la macroregió liderada per les ciutats de la xarxa C6.[126] La candidatura no va reeixir, però va deixar empremta: va donar peu, tres anys després, a la proposta d'un Fòrum de les Cultures, que va néixer llastada per l'escàs suport que des del primer moment va concitar.

La voluntat d'anar més enllà de les actuacions fetes en ocasió dels Jocs amb un ampli ventall de projectes, el creixement del turisme per sobre de les expectatives i l'incentiu d'una futura capitalitat de l'occident mediterrani, que atragués les inversions, ajudava a relativitzar la creixent tendència recentralitzadora de l'Estat, que en bona mesura es dirimia en els combats pel rang i els vincles que havien de tenir tres ciutats i els seus àmbits d'influència respectius: Madrid i Barcelona, amb València com a xarnera. Si Pasqual Maragall esbossava el 1991, a *Barcelona, la ciutat retrobada*, la idea de la capitalitat compartida entre Madrid i Barcelona, és a dir, d'una doble polaritat peninsular –triple, amb Lisboa–, el disseny ferroviari que per les mateixes dates redibuixava el flamant ministre Josep Borrell bandejava l'eix mediterrani dels projectes de l'"alta velocitat", per deixar-lo en mera adaptació del traçat existent a la "velocitat alta". Així va quedar recollit en el Pla director d'infraestructures estatal de 1993.

125. Ajuntament de Barcelona, *Barcelona New Projects*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1993.
126. Ajuntament de Barcelona, *El temps de la imaginació*, Barcelona, Oficina de la Candidatura Barcelona 2001, 1995, pàg. 21-28.

Barcelona comptava amb l'experiència acumulada durant les dècades anteriors, i intentava exportar-la;[127] comptava també amb una tradició de planejament estratègic per afavorir la confluència d'interessos públics i privats en l'àmbit metropolità, consolidada des de 1988, i amb una nova agència de planejament per a les operacions urbanístiques i d'infraestructures, Barcelona Regional. A diferència dels temps preolímpics, es partia ara d'una experiència contrastada, que de "model de transformació urbana"[128] havia passat a presentar-se com un "model de gestió de ciutat".[129]

Tanmateix, l'intent de sistematitzar en un model reproduïble el que, en realitat, havia estat la capacitat d'aprofitar una oportunitat històrica singular, quallada en el trànsit de la dictadura a la democràcia, tenia límits importants, perquè les circumstàncies havien canviat significativament. Al llibre programàtic *Barcelona. La segona renovació*,[130] publicat el 1996, la insistència en l'ambició metropolitana i en la continuïtat del projecte urbà no aconseguia dissimular un plantejament més fragmentari de les operacions, amb una distància creixent entre els objectius socials, els econòmics i els urbanístics, i una dificultat considerable per abordar en la pràctica la ciutat gran, la ciutat metropolitana, sense cap entitat a aquesta escala.

En el ple municipal de 16 de juliol de 1997 culminaven finalment setze anys de treballs per aprovar una nova Carta Municipal però, com s'ha dit, la condició per aconseguir l'acord de tots els grups municipals i per assegurar l'èxit de la seva tramitació posterior als parlaments català i espanyol va ser eliminar qualsevol referència a la metròpoli. La dificultat per aconseguir cada avanç sectorial, com la constitució de l'Autoritat del Transport Metropolità, assolida pel març de 1997, posava ara i adés de relleu la mancança d'un ens metropolità representatiu i d'un gran pacte entre la ciutat i el país.

Pel setembre d'aquell any l'alcalde Maragall presentava la seva renúncia anunciada. A la carta de comiat que poc després adreçà al també expresident socialista del govern espanyol Felipe González i al president del govern català Jordi Pujol, Pasqual Maragall apuntava algunes qüestions de futur. A parer seu, ni l'Estat avançava cap a la «construcció federal i respectuosa de l'Espanya moderna i plural» ni Catalunya reconeixia suficientment el paper de la Barcelona metròpoli. Segons ell era un error pensar que «Barcelona hagi de renunciar a la seva potència, que segueix essent la millor garantia de la llibertat de Catalunya». Tant o més subratllava la necessitat de la internacionalització, la necessitat de més Europa, per assegurar el futur i la competitivitat de Barcelona:

127. Amb treballs de síntesi de les polítiques urbanes dutes a terme que des de la segona meitat dels anys noranta van suscitar l'interès internacional.Vegeu Jordi Borja (ed.), *Barcelona. Un modelo de transformación urbana*, Quito, Programa de Gestión Urbana (PGU-LAC), 1995.
128. Josep Maria Montaner, «El model Barcelona», *Temes de Disseny*, 7 (1992), pàg. 165-179.
129. *Barcelona. La segona renovació*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1996.
130. Al pròleg de *Barcelona. La segona renovació*, Pasqual Maragall definia aquest "model Barcelona" com el model generat per una ciutat «integradora i que basa la seva estratègia en el diàleg entre el sector públic i el sector privat, entre el centre i la perifèria, entre habitatges i equipaments, entre cotxes i vianants, entre Administració i ciutadans».

> ...sense aquesta política efectiva cap enfora, com una de les peces fonamentals de la seva política de ciutat, Barcelona difícilment podrà mantenir els ritmes necessaris per a la millora interna del benestar ciutadà.[131]

Eren, tot plegat, les expressions d'un final de cicle.

Epíleg

El 1997 Barcelona i la seva metròpoli havien entrat en una nova fase, malgrat l'intent de prolongar tant com es pogués la trajectòria de les dues dècades anteriors, enmig de dificultats creixents. Barcelona continuava enlairant-se com més va més en el pla internacional, però des de l'arribada al govern de José María Aznar a finals de l'any anterior començava a planar en l'ambient una qüestió de fons que s'explicitava en termes a l'entorn de la idea de nació i en termes de confrontació entre el poder estatal central i els poders perifèrics, però que tenia una profunda base urbana. El nou govern espanyol entomava altre cop, i amb molta força, el tema que ja s'havia plantejat de manera recurrent al llarg de tota la modernitat i que s'havia formulat cruament en el tombant de la dècada de 1950, quan sota el franquisme es posaren les bases del Gran Madrid mentre que s'impedia la formació d'una Gran Barcelona.

La qüestió de fons era, en suma, si de cara al segle XXI la península Ibèrica havia de ser unipolar, amb una única megalòpoli al centre, mirant sobretot cap a Amèrica, o multipolar, amb dos altres grans centres, Barcelona i Lisboa, i mirant decididament cap a Europa. En aquest sentit, l'eix de l'Europa del nord a la Mediterrània, via Barcelona, València i costa avall fins a l'Àfrica, era un tema tan rellevant com el de les grans infraestructures del port i l'aeroport.

De la ciutat estant, l'encaix irresolt entre la Barcelona metròpoli i Catalunya dificultava no tan sols les grans decisions estratègiques sobre la capital, cabdals per al futur dels país, sinó també la pròpia definició de la ciutat gran, davant l'accelerada expansió d'una urbanització difusa que s'estenia per la regió metropolitana i més enllà. A això s'afegia l'arribada d'una nova immigració global que just per aquelles dates, quan tocava a la fi la crisi dels noranta, començava a ser significativa.

D'altra banda, de la trajectòria que havia menat als Jocs n'havien sortit reforçades les posicions menys industrialistes, i això posava en marxa una reorientació global de Barcelona, que des del segle XVIII havia bastit el seu potencial com a metròpoli i com a capital a partir del creixement industrial. Barcelona es postulava ara sobretot com a centre direccional, d'un abast incert malgrat la bona puntuació de les agències internacionals de negocis, i cada vegada més com a ciutat turística. Tal vegada fos aquest el canvi més rellevant, tot i ser el menys visible, que ens portaria a parlar de l'inici d'un nou cicle.

131. Pasqual Maragall, «El futur de Barcelona i la seva projecció internacional», dins Jaume Sobrequés (dir.), *Història de Barcelona*, vol. 8 (*El segle XX, II. Del creixement desordenat a la ciutat olímpica*), Barcelona, Enciclopèdia Catalana/Ajuntament de Barcelona, 1997, pàg. 421.