

**Les noves expressions de la mobilitat
exterior a l'Hospitalet de Llobregat.**

Daniel Reixach de Linares

Carlos Soriano Tena

Fabio Valbonesi Prieto

Beca d'Investigació 2000-2001

Museu Arxiu de l'Hospitalet de Llobregat

Universitat de Barcelona

Agraïments

Voldríem expressar el nostre agraïment al Magnífic Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat pel seu interès, expressat en la creació de les Beques d'Investigació "Ciutat de l'Hospitalet", a millorar el coneixement sobre la realitat passada i present de la ciutat, a més de plantejar *ad hoc* un debat sobre les seves possibilitats de futur.

Així mateix, mereixen una menció especial la Doctora Isabel Pujadas, tutora del treball, per donar l'empenta inicial a la investigació, pel seguiment pacient i voluntariós del nostre treball, per les seves indicacions i per la seva dedicació envers nosaltres; a l'Arlinda García, professora del Departament de Geografia Humana, per haver-nos guiat en la consulta i estudi d'un camp d'investigació gens fàcil com són les *microdades*; i a tot el personal del Museu Arxiu de l'Hospitalet, sobretot en Ricardo Castro, qui s'encarregà de rebre els nostres informes. Igualment volem agrair als voluntaris del Centre d'Estudis de l'Hospitalet per haver-nos facilitat la busca i consulta de diverses publicacions i bases de dades, sense les quals aquest treball no s'hagués pogut realitzar.

Índex.

Introducció i marc conceptual	3
<i>Hipòtesis de treball</i>	21
<i>Parts en què s'estructura el treball</i>	22
Capítol 1. Una aproximació a l'evolució demogràfica de l'Hospitalet de Llobregat, 1900-1975	24
<i>L'Hospitalet rural, 1900-1915</i>	25
<i>L'Hospitalet: ciutat de la immigració, 1915-1936</i>	27
<i>Un decenni negre: la Guerra Civil i els efectes de la postguerra, 1936-1950</i>	33
<i>La segona gran onada immigratòria, 1950-1975</i>	34
Capítol 2. Els canvis en la demografia metropolitana d'ençà 1975. El cas de l'Hospitalet	41
<i>De l'Àrea Metropolitana a la Regió Metropolitana de Barcelona</i>	46
<i>Els canvis en el component migratori de l'Hospitalet</i>	48
Capítol 3. Les diverses expressions de la mobilitat a l'Hospitalet	54
<i>Passat i present de la mobilitat</i>	54
<i>El nou perfil migratori</i>	59
Capítol 4. Les mobilitats de desplaçament	65
<i>La mobilitat laboral</i>	65
<i>La mobilitat estudiantil</i>	75
<i>La mobilitat no-obligada</i>	89
Capítol 5. La mobilitat com a migració residencial. L'àrea de migració local	100
Conclusions	110
Resum de taules, gràfics i mapes	116
Bibliografia	120
Annex	128

Introducció i marc conceptual.

No hi cap mena de dubte en afirmar que les aproximacions al tema de la mobilitat han sofert una transformació del tot evident d'ençà uns quants anys. Avui parlar de mobilitat apunta decididament a una esfera teòrica que va molt més enllà de les simplistes aproximacions que incideixen sobre l'“èxode rural” o el “creixement de les grans ciutats”. A l'ensem que es consagra el pas d'una etapa basada en un *desarrollisme* forçat de l'economia a unes estructures productives cada cop més terciaritzades i flexibles, el panorama de la mobilitat passa d'uns patrons típicament de creixement exacerbats a uns altres en què el reequilibri territorial i la “desconcentració demogràfica” s'imposen com a noves directrius bàsiques dels assentaments de la població arreu del país. I això, en un municipi com l'Hospitalet, un dels màxims exponents del creixement demogràfic català de mitjans del segle XX, el tema hi té una importància cabdal. No ja perquè el tema hi té un interès *per se* del tot innegable, sinó perquè l'embalum poblacional de l'Hospitalet el converteix en un cas central en l'anàlisi de l'estructura demogràfica del *continuum* metropolitana barcelonina.

Interessa estudiar el fenomen de la mobilitat des d'un punt de vista global, que inclogui des de les interrelacions que s'estableixen amb les principals variables demogràfiques als principals pressupòsits de distribució del poblament (sobretot d'indole metropolitana). En presentar-se com una anàlisi que basa gran part del seu potencial explicatiu en les explicacions que es poden abordar des d'una perspectiva “sòcio-espacial”, es presta una especial atenció a la mobilitat *cap a l'exterior*, tot primant aquells aspectes que manifesta l'Hospitalet amb la resta de municipis amb qui es comunica, és a dir, la que s'origina a l'Hospitalet i té com a destinació un altre municipi i viceversa). Així les coses, i per la mateixa inèrcia de l'anàlisi, la perspectiva *interior* queda desdibuixada. Estem convençuts que les actuals expressions de la mobilitat exterior tenen molt a veure amb la mateixa evolució interna de la ciutat. La davallada demogràfica, paral·lela a la saturació d'un creixement basat en una “urbanització total” del terme municipal se'ns presentarien així com a cadenes casuals d'una mateixa explicació sòcio-demogràfica. L'anàlisi de la cohesió interna de la ciutat de l'Hospitalet mereix, de fet, un esforç de síntesi que aquest treball no es pot plantejar per raons d'espai. Creiem que l'esforç realitzat per Antonio Algaba (2000) al seu treball

sobre l'evolució de l'oferta residencial a la ciutat – i que va merèixer la *Beca d'Investigació 1999-2000* – serveix per il·lustrar les principals tendències de distribució de la mobilitat intramunicipal. Tot i referir-se a una perspectiva eminentment residencial i basar-se únicament en l'anàlisi de l'oferta disponible a l'interior de la ciutat, creiem que les demés mobilitats (no-obligades, per treball, d'estudi...) hi estan implícitament o explícita relacionades. D'aquí que recomanem àmpliament la lectura rigurosa del seu treball per tal d'obtenir una visió suficientment àmplia del fenomen de la mobilitat interior a la ciutat.

El contingut de l'anàlisi queda, doncs, definit a partir d'aquestes limitacions d'entrada. Amb tot, creiem que és del tot indispensable oferir una panoràmica adient dels canvis ocorreguts en la mobilitat dels hospitalencs en relació amb el territori que el circumscriu. L'èmfasi en els processos que ens permeten apuntalar la hipòtesi d'un canvi global pel que fa a la mobilitat no impedeix, però, de caure en la temptació de pensar en termes d'una evolució lineal entre un “abans mític” i un “després moderníssim”. La realitat, però, és molt més complexa. En efecte, parlar de mobilitat ens obliga a pensar en termes d'una evolució de fons, inherent a la mateixa estructura socio-demogràfica del país, que no només afecta a la component poblacional sinó que manté lligams evidents amb l'estructura socio-econòmica de l'àrea metropolitana de Barcelona, on sens dubte l'Hospitalet hi juga un paper cabdal.

El repte, doncs, de la nostra recerca és doble: d'una banda, cercar d'esbrinar en què ha canviat l'estructura de relacions socio-territorials amb què l'Hospitalet es comunica amb l'exterior respecte del *desarrollisme* de dècades anteriors; i d'altra banda, examinar les possibilitats d'una plausible “àrea de migració local” pròpia de l'Hospitalet, tot comprovant si la magnitud del canvi – respecte de la tradicional suburbunització del municipi devers la influència *per proximitat* del “cap i casal” del país, Barcelona – comporta el sorgiment de noves formes d'interrelació de la població a nivell territorial.

El títol del treball és del tot explícit i expressiu. En inquirir sobre les actuals formes o “expressions de la mobilitat” de l'Hospitalet, cerquem d'esbrinar les principals variables explicatives que la problemàtica de la mobilitat planteja a nivell territorial en sentit ampli. Això no vol dir cloure els nostres ulls respecte segons quines perspectives

d'anàlisi. Com s'ha esmentat línies amunt, pretenem oferir una visió global, integral, que doni fe de les múltiples maneres de relacionar-se que la població de l'Hospitalet manifesta arreu del país, posant un especial èmfasi en la seva àrea més propera, com és el *continuum urbà* i la resta de l'entorn metropolità. Així les coses, ens fem ressò de les explicacions que ens informen de la distribució del trànsit a l'entorn metropolità sense que això ens impedeixi afirmar que el que el lector es trobarà a continuació no és una mera presentació dels resultats d'una enquesta de trànsit. Ni els pressupòsits d'entrada ho permeten afirmar, ni l'estratègia d'investigació va per aquest camí. Les interrelacions infraestructurals que organitzen i disposen el trànsit en una ciutat com l'Hospitalet hi són presents, però d'una manera molt oportuna: tot intentant de presentar-les com un complement explicatiu d'altres comportaments constatats per altres tipus d'informacions.

És important ressaltar des del punt de vista metodològic la utilització de tot un conjunt molt diversificat de fonts que faciliten l'estudi de la mobilitat. Entre d'altres, hem optat per presentar un estudi evolutiu de les manifestacions de la mobilitat tot cercant d'establir-ne els principals causants. Així s'utilitzen principalment les dades generals sobre mobilitat dels *Censos de Població* (de 1981 i 1991) i dels *Padrons Municipals d'Habitants* (de 1975, 1986 i 1996) de l'Hospitalet, a més de les rectificacions anuals padronals – que s'utilitzen quan s'escau amb l'objectiu de corroborar o no la continuïtat de les tendències migratòries apuntades –. Altrament aprofitem les potencialitats d'estudi que ofereix l'ús de les *microdades* – o registres individuals – de les *Estadístiques de Variacions Residencials* de 1988 i 1994, que relacionen tots els casos de mobilitat per a aquests anys a l'Hospitalet. Addicionalment es disposa d'una mostra del 10% del *Cens de Població* de 1991, que ens informa directament de les migracions interprovincials entre 1981 i 1991. El principal avantatge de treballar amb aquesta mostra és la possibilitat d'identificar i quantificar tant els fluxos immigratoris i emigratoris en aquest període intercensal, així com d'encetar una major profunditat en l'anàlisi de la mobilitat en relacionar-la amb una sèrie de condicionants socio-econòmics – com ara el nivell d'instrucció, l'activitat econòmica, la categoria professional – a més d'oferir-nos una visió de conjunt sobre la migració a partir de l'edat, el sexe i les províncies de naixement i destinació¹. Els condicionants

¹ Stillwell, John i García, Arlinda (*op.cit.*).

objectius de la migració són identificats i reconeguts en combinar dites variables d'anàlisi. D'altra banda, la qüestió de les motivacions de les migracions es presenta com un nivell subjecte a la contrastació intuïtiva dels fenòmens, en tant en quant "el secret estadístic" obliga a prevenir la confidencialitat de determinades dades personals.

A partir d'aquí els diferents tipus de mobilitat que es presenten a l'Hospitalet són identificats i disposats per a la seva anàlisi, tot posant la base per a la requalificació del marc de relacions territorial que la ciutat de l'Hospitalet presenta en l'actualitat. En quin sentit es pot afirmar que s'ha trencat la tradicional dependència amb Barcelona? I si això fos una realitat, què ens permet corroborar l'existència de nous itineraris de mobilitat respecte d'altres municipis de l'entorn metropolità?

Ens motiva presentar una anàlisi que tingui com a nucli central el cas de l'Hospitalet, sense que aquest sigui entès com una realitat suburbana respecte de Barcelona. Les preguntes són clares: com es mouen els hospitalencs? I quins són els motius que n'expliquen la seva mobilitat?

Els perills d'un estudi sobre mobilitat, tal i com el presentem, són del tot evidents. D'una banda, la idea d'una aproximació a un cas local com és el de l'Hospitalet fa difícil trobar una equidistància analítica del tot satisfactòria entre el localisme estèril d'algunes publicacions i els generalismes típics dels estudis globals, qüestió que s'aconsegueix superar tot insertant un enllaç contextual que té en compte els trets més característics de la ciutat amb l'entorn metropolità. D'altra banda, i en relació directa amb l'anterior punt, encertar el diagnòstic, és a dir, plantejar bé les diferents preguntes que presenta el cas per tal d'arribar a copsar les veritables causes explicatives de la connexió i accessibilitat territorial que presenta en l'actualitat la ciutat de l'Hospitalet.

L'estudi de la mobilitat ens serveix, així, insistim, per trobar una resposta adient a dues inquietuds bàsiques que a hores d'ara presenta l'Hospitalet. En primer lloc, per veure com ha anat variant el panorama de la mobilitat en els darrers anys, tot intentant d'esbrinar si les actuals expressions del fenomen concorden o més aviat es contraposen al model de mobilitat camp-ciutat i de trets suburbans que ens recorda l'Hospitalet de principis i mitjans de segle XX. I en segon lloc, per cercar un *hinterland* propi o "àrea

de migració local” de la ciutat de l’Hospitalet que doni fe de les actuals formes d’interrelació de la població amb el territori.

El projecte s’aproxima a la realitat migratòria que s’afiança a partir de 1975 a l’Hospitalet. Considerem aquesta com el punt d’inflexió entre una estructura migratòria de caire “desarrollista” (pròpia del període 1950-1975) i unes noves dinàmiques demogràfiques – molt diverses a les que caracteritzaven el període anterior – en què la consolidació de les migracions intrametropolitanes corren en paral·lel a l’esgotament de les migracions interregionals tradicionalment intenses en aquell període.

El sorgiment d’aquest nou escenari socio-demogràfic, marcat decisivament per la irrupció d’aquestes noves dinàmiques, presenta tot un seguit de problemàtiques que necessiten d’una anàlisi en profunditat. Per tal d’arribar a copsar la magnitud del canvi el present treball entra plenament a identificar i debatre els seus trets principals.

L’estudi que presentem és clarament, i des d’un punt de vista territorial, un estudi de *mobilitat espacial*. La centralitat de la variable mobilitat és del tot òbvia en les grans aglomeracions urbanes. Per dues raons: perquè comprèn tots els desplaçaments dels habitants sobre l’espai urbà en relació al compliment de les seves obligacions (mobilitat obligada) o desitjos (mobilitat no obligada). I en segon lloc, perquè en un entorn metropolità tant canviant com el de l’hora d’ara, els diferents fluxes migratoris dels seus habitants – ja sigui en les vessants de consumidor, treballador, estudiant o qualsevol altre – s’afegeixen als fluxes d’informació i de mercaderies que caracteritzen les societats modernes².

Les imbricacions i diferents ramificacions de l’estudi ens obliga a estar amatents a les seves expressions sociològiques. De fet, com ens recorda Juan Antonio Módenes (1998):

“mientras que en las décadas anteriores, el movimiento migratorio evidenciaría un fracaso o la imposibilidad de seguir en el lugar de nacimiento, en la actualidad movilidad residencial se haría cada vez más sinónimo de movilidad social³”.

² Módenes, J. A., 1998.

³ S’ha decidit mantenir l’original en castellà.

El marc de referència social i espacial es presenta, doncs, com un element essencial per tal d'entendre el nou esquema de relacions de mobilitat que s'estableixen entre els diversos municipis de l'entorn metropolità⁴.

El cas de l'Hospitalet és del tot paradigmàtic per tal d'entendre les actuals dinàmiques demogràfiques que a nivell metropolità assetgen la composició del seu embalum poblacional. Els actuals processos de *dispersió urbana* accentuen una pèrdua demogràfica de les àrees centrals en benefici de l'àmbit de la segona corona metropolitana. Així entès, l'actual model de jerarquitzaació del territori estableix unes dinàmiques que, lluny de ser neutres, tenen un rerefons clarament segregador. En efecte, ens trobem amb què no només l'estructura del mercat de l'habitatge influeix en la creació d'una segregació demogràfico-territorial. La mateixa divisió político-administrativa de les diverses àrees urbanes i metropolitanes, amb els seus trets específics, coadjuva a la seva potenciació. I més encara, els diferents graus d'obertura i accessibilitat dels seus municipis en condicionen decididament el seu ús.

Queda clar, doncs, que les migracions metropolitanes es presenten com el principal factor explicatiu de la desconcentració demogràfica, a l'ensem que informa dels veritables motius i claus d'accés que presenten els diversos municipis metropolitans. No és casual, de fet, que siguin precisament els municipis més petits i de menys densitat aquells que han crescut més des del 1986. Com tindrem ocasió de comprovar, l'emigració de bona part d'ex habitants de Barcelona i del seu *continuum urbà* es troba íntimament relacionada amb el guany demogràfic d'aquests altres indrets. En efecte, les millores en les infraestructures viàries i la potenciació d'un mercat immobiliari que fomenta el trasllat residencial com una opció de millorar l'estatus social i econòmic particular es presenten com variables del tot primordials a l'hora d'aproximar-se a l'estudi de la mobilitat metropolitana. La qüestió no és baladí: l'elevat preu en l'accés dels habitatges situats a la primera corona metropolitana obliga a l'emigració forçosa de gran part de joves de rendes mitjanes que no troben a les grans ciutats de l'entorn barceloní un habitatge amb les prestacions (mesurades en la relació qualitat-preu) que presenten algunes promocions immobiliàries situades a la segona corona metropolitana. Les causes que s'hi apunten són del tot diverses: des de les

⁴ Thélot, 1985; Fielding, 1992; Courgean, 1995.

potencialitats que ofereixen les noves infraestructures viàries i de transport, a la descentralització del teixit productiu, passant per l'auge de noves activitats econòmiques i, tot sovint, la degradació del medi urbà, fenòmens tots ells que fan que l'opció de l'èxode es presenti com una opció rendible i atractiva per bona part dels habitants de les grans ciutats de la primera corona metropolitana.

Taula 1. Majors descensos demogràfics a Catalunya, 1995-1999. En nombres absoluts i percentatges.

Municipi	Habitants	Variació percentual
Badia del Valles	15.885	-11%
Santa Coloma de Gramenet	120.802	-7%
Barcelona	1.503.451	-7%
L'Hospitalet de Llobregat	247.986	-5%
Esplugues de Llobregat	46.304	-4%
Figueras	33.823	-4%
Badalona	209.635	-4%
Cornellà de Llobregat	80.329	-4%
El Prat de Llobregat	62.772	-3%

Font: Idescat (Institut d'Estadística de Catalunya). Elaboració pròpia.

Així les coses, la comprovació de la matriu d'òrgens i destinacions de les migracions metropolitans en l'interior de l'àmbit de la regió metropolitana ens aproxima a la comprensió del fenomen de la desconcentració demogràfica. No és casual, de fet, que els fluxos de migració estiguin en relació directa amb una lògica de jerarquització socio-econòmica del territori català. Si ens atenem als casos particulars, en contra del que es pot pensar, el municipi de Barcelona no és l'únic organitzador de les relacions de mobilitat entre els diversos municipis metropolitans. En determinats casos, àdhuc ni és l'origen principal de la immigració d'un bon grapat de municipis. Les dades ens indiquen que més del 55% dels canvis migratoris en l'interior de la regió s'estableixen entre municipis que no són Barcelona. D'aquí l'interès per esbrinar la nova estructura territorial que va més enllà de la simple referència a la desconcentració poblacional del seu municipi central. El present treball n'entra a discutir els principals trets del model de relacions urbanes de l'Hospitalet de Llobregat.

El tema suscita un enorme interès, en tant en quant dóna un pas endavant en l'estructura territorial de la mobilitat que no depèn de Barcelona⁵, és a dir, en la mesura que ens informa sobre quines són les "noves" àrees amb què l'Hospitalet es relaciona.

⁵ Módenes, J.A. (1998).

No és casual que un dels principals ítems d'aquest treball sigui precisament arribar a dibuixar una possible "àrea de migració local" per a l'Hospitalet. Estem convençuts que els canvis territorials motivats per la desconcentració demogràfica en l'interior de les grans ciutats de la primera corona – entre les quals destaca pel seu embalum poblacional l'Hospitalet – apunten decididament nous patrons de relació intermunicipal.

El procés no és ambigu. En realitat, segons alguns autors, com ara Giuseppe Dematteis (1998), respon a un procés del tot lògic i que presenta una doble direccionalitat:

“uno de descentralización (es decir, puestos de trabajo durante un tiempo localizados o localizables en los sistemas metropolitanos que se trasladan o se crean *ex novo* en los sistemas menores) y un movimiento de centralización que afecta al desarrollo de los centros metropolitanos de nuevos puestos de trabajo, en la mayoría de los casos ligados a una actividad muy cualificada, no presentes, al menos por ahora, en los sistemas menores. En otras palabras, no se pasa sólo de la polarización a la descentralización, sino también de una fase de polarización poco selectiva, que afectaba a las actividades industriales de alta intensidad de trabajo poco cualificado, a una fase mucho más selectiva⁶”.

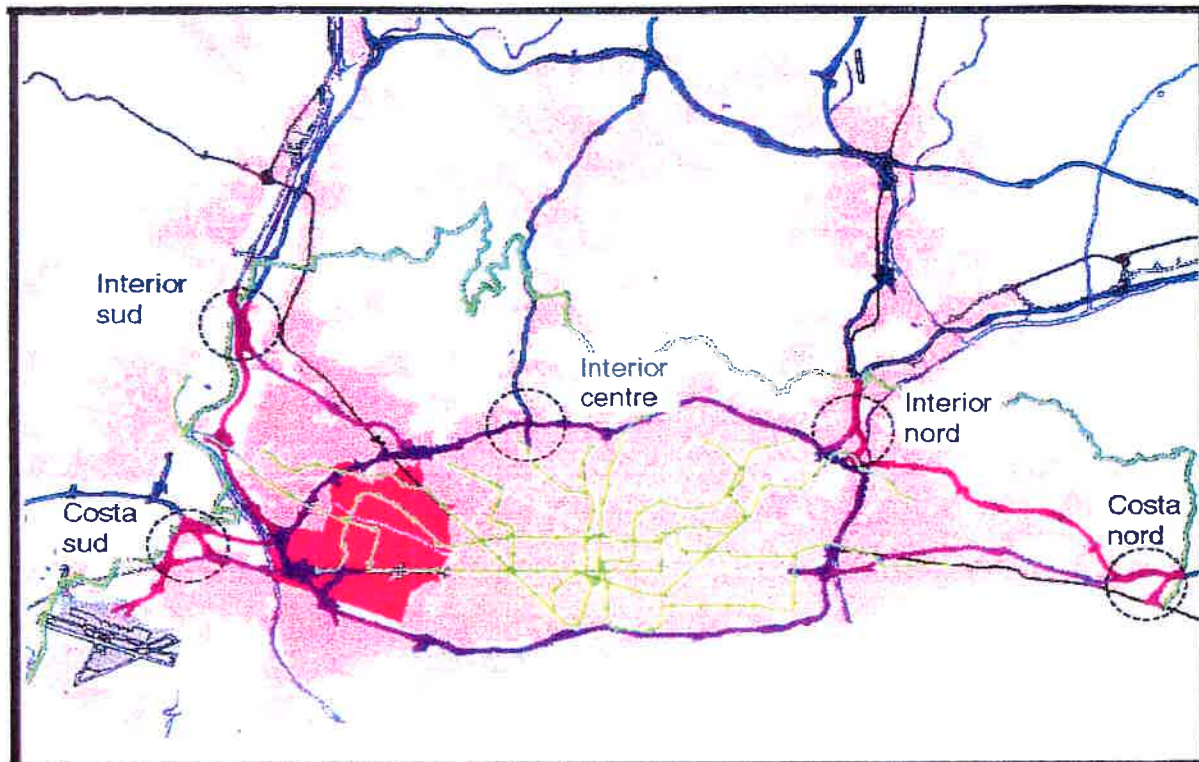
D'aquí que el paper de les considerades perifèries tradicionals de la gran ciutat, entre les quals l'Hospitalet sempre n'havia ocupat un primer pla, s'hagi de redefinir i redimensionar. En quin sentit actua, doncs, l'actual davallada demogràfica a l'àrea de Barcelona i del seu *continuum urbà*? Quins són els factors que l'expliquen? Quins altres permetrien superar-la? Aquestes són algunes de les preguntes que necessiten d'una resposta àgil, sistemàtica i adequada als trets contextuals del mateix Hospitalet. No és acceptable que les directrius de transformació demogràfica i urbana vinguin ja donades i que no s'intenti esbrinar les veritables casuístiques que les expliquen. I el que és més preocupant, que aquest desconeixement provoca un cercle viciós que es fa molt difícil de trencar.

L'extensió del fenomen urbà i de la connexió metropolitana d'àmplies zones del territori català inaugura una forma típica de "regió urbana" en què la *densificació* – variable clau del període desarrollista – es canvia per la *desdensificació* fruit d'una

⁶ S'ha decidit mantenir l'original en castellà.

“urbanització total” dels municipis on els lligams metropolitans s’hi estableixen. El fenomen és prou complex com perquè pugui oferir una sola lectura. De fet, amb la difusió de la forma urbana a tot l’àmbit de la segona corona metropolitana, els municipis de la primera corona – entre els quals l’Hospitalet ocupa un lloc preeminent pel pes de la seva població – redescobreixen la seva zona d’influència i d’interrelació, tot establint alhora noves relacions de veïnatge i d’ús del territori. La definició consegüent de nous pols d’atracció, que escapen a qualsevol esquema comarcal o supramunicipal prèviament definit, passa a relacionar-se amb la projecció de noves àrees del tot acords amb el pas o creuament de les vies de comunicació i altres tipus d’infraestructures de transport. En paraules de Josep Serra (2001), l’anella de les Rondes de Barcelona, tancada definitivament l’any 1992, delimita de manera molt palpable l’espai que es podria considerar com “el cor de la metròpoli”. D’aquí, segons l’autor, la “nova centralitat” de l’Hospitalet. No és que l’espai s’hagi reduït, ans al contrari: l’espai així delimitat no el formen ja els dos municipis i mig de l’anella (Barcelona, l’Hospitalet i mig municipi de Sant Adrià del Besòs), ni els cinc del Barcelonès oficial, sinó els tretze del que podria anomenar-se com a “Barcelonès de les Rondes”, als quals s’estén la urbanització en continu i que queden del tot relligats per la xarxa de metro actual i la projectada per al futur.

Mapa 1. L'Hospitalet en la nova Barcelona "de les Rondes".



Font : Serra, Josep (comunicació personal).

En un moment en què l'avanç de la urbanització permet afirmar allò de la "*città sconfinata*"⁷ i els límits de la ciutat són del tot superats per dinàmiques econòmiques que fomenten un ús abusiu de la totalitat del territori, el redescobriment dels límits interiors i exteriors de cada municipi es presenta com una qüestió altament important, que necessita d'una exploració exhaustiva de les seves principals causants. Oriol Nel.lo (1998) presenta la qüestió de la següent manera:

"este espacio ilimitado desde el punto de vista físico y funcional está lleno de límites desde el punto de vista social y administrativo. En efecto, por una parte, la extensión de la ciudad sobre el territorio no ha hecho desaparecer las viejas divisiones sociales del espacio, sino que más bien ha transformado su carácter y expresión. Por otra parte, al difundirse sobre el territorio, la realidad urbana ha saltado sobre los antiguos límites administrativos que la misma difusión comporta, han forzado la creación de nuevos entes de gestión, con delimitaciones propias, que difieren muchas veces de las preexistentes. Así pues, la ciudad difusa, la ciudad ilimitada, es también una ciudad fragmentada social y administrativamente hasta extremos que resultan, a menudo, inverosímiles. La paradoja se plantea así: la ciudad sin confines es, al mismo tiempo, la ciudad de los confines."

Aquest ús dispersiu del territori per part dels seus habitants planteja tot sovint la necessitat d'una nova aproximació al reconeixement de les noves percepcions territorials. La determinació de densitats i d'altres mesures convencionals xoca frontalment amb la dificultat per delimitar adequadament les unitats territorials de referència. La creixent mobilitat de la població obliga a pensar en termes de funcionalitat. Avui, més que mai, la ciutat s'ha de concebre com una xarxa de geometria variable⁸. És que la influència de Barcelona s'acaba en els migres límits administratius que la defineixen oficialment? Estem convençuts que la ciutat – per extensió, el fenomen urbà – abarca tot un espai natural en què les relacions de veïnatge són del tot fluïdes a l'ensem que configuradores d'un extens mercat de treball i de relacions de mobilitat no obligades molt freqüents. La pregunta, doncs, sembla obligada: quin és aquest espai? I el més important: com es pot definir adequadament?

Estem convençuts de la impossibilitat de seguir estudiant les realitats metropolitanes a partir de criteris estaticistes, tradicionals i obsolets, com ara les

⁷ Paba, G. (1990); Longo, T. (1992).

⁸ Nel.lo, O. (1998).

referències al tamany de les densitats de població o a l'embalum demogràfic. Esdevé del tot urgent delimitar les noves xarxes de relació territorial a partir de criteris dinàmics, tot definint l'espai com una xarxa de relacions canviant. Així les coses, prenent com a base el grau d'interrelació entre dues àrees com un indicador de pertinença a una mateixa realitat urbana es poden delimitar diversos espais urbans pertanyents a unes mateixes xarxes de relació territorial⁹.

Sembla evident, doncs, que no es poden seguir estudiant els fenòmens metropolitans únicament a partir de la discriminació del territori entre centre i perifèria. És del tot necessari abordar la qüestió territorial a partir de nous esquemes basats en el funcionament en xarxa. És per mitjà de la seva acceptació com una investigació es pot aproximar al caràcter mutant de les estructures territorials i adaptar les diverses perspectives d'anàlisi als canvis que es deriven – *de facto* – de l'acció pràctica dels agents urbans i del que la pròpia demografia urbana s'encarrega de palesar sobre l'ordenació territorial.

Tanmateix, un estudi de les relacions que cada municipi pot establir a nivell territorial no pot estar sotmès a la identificació unidireccional d'una tendència. Així, no es pot seguir afirmant que l'Hospitalet juga exclusivament un paper suburbà respecte de Barcelona, així com tampoc deixar d'apuntar que diversos municipis, tradicionalment considerats perifèries clàssiques de la ciutat comtal, han deixat de ser-ho per convertir-se en àrees funcionalment intenses i actives, capaces d'interrelacionar-se autònomament amb altres municipis que no són Barcelona. És evident que aquesta perspectiva implica adoptar un punt de vista "no monocèntric", no basat en el connector central, que no és altre que Barcelona. Així les coses, tot i que s'ha d'afirmar que tots els municipis metropolitans han rebut en els darrers anys immigrants provinents de Barcelona, els percentatges que la "barcelonització" implica per a la redistribució del poblament metropolità no és excessivament elevat. Tot exceptuant el cas simbòlic de Sant Cugat del Vallès, en què el 72,9% dels immigrants censats al municipi entre 1986 i el 1990 eren provinents de Barcelona, en altres municipis metropolitans han minvat o contingut (entre un 30 i un 50%) els percentatges d'immigració barcelonina.

⁹ Sforzi, F. (1991); Dematteis, G. (1991); Cheshire, P. (1995).

Taula 2. Distribució dels municipis segons la proporció de la seva immigració metropolitana explicada per Barcelona o altres centres principals. Regió Metropolitana de Barcelona, 1986-1990.

% immigració metropolitana	Barcelona	Reste de centres
15-30	33,0	25,0
30-50	51,3	43,2
50-70	14,8	27,3
70	0,9	4,5
Total	100	100
Nombre de municipis	115	44

Font: Módenes, J.A. (1998: 181).

I és precisament en les ciutats intermèdies, majoritàriament situades a la segona corona metropolitana, on els immigrants provinents de l'entorn barceloní són menys presents. La pregunta és òbvia: què és el que explica aquesta baixa vinculació migratòria amb Barcelona? Juan Antonio Módenes (1998) apunta que:

“estos municipios grandes ofrecen pocas oportunidades para una velocidad rápida de cambio de su población: la renovación y aumento de su parque de viviendas, entre otras razones, no puede ser tan elevada como en los pequeños municipios en que las nuevas promociones alteran rápidamente la situación anterior.”

Altrament, en el cas de la primera corona i àdhuc en aquells altres municipis de petites dimensions situats a l'interior del Maresme o del Vallès, la seva “barcelonització” s'explica bàsicament per la disminució de la distància física i espacial fomentada per la millora de les infraestructures viàries i per la selecció dels immigrants afavorida per un segment de rendes mitjanes-altes coneixedors de l'oferta immobiliària ubicada en aquests indrets. La desconcentració poblacional acaba així per configurar un nou marc de relacions territorials, molt flexible territorials, imprevist fa només unes dècades i del qual encara se n'esperen canvis substancials.

Així les coses, deixa de tenir sentit l'anàlisi del fenomen metropolità com una realitat dominada per l'hegemonia d'una gran ciutat (Barcelona) sobre el seu entorn bàsic d'influència. El pas de l'Àrea Metropolitana a una Regió Metropolitana que cada cop extén més els seus braços cap a la Catalunya interior implica afirmar que la desconcentració s'estructura jeràrquicament en diversos nivells. A l'esquema migratori tradicional hauria d'afegir-se les diferents tendències de comunicació entre els diferents