

La ciutat infinita

A través de les Barcelones i Catalunyaes viscudes o imaginades

Andreu Ulied

amb fotografia d'Oriol Molas i Jordi Todó

«La sociedad humana experimenta desde hace algún tiempo una agitación sorda y profunda, cuyos efectos deberían ser una perturbación general en el orden establecido, uno de esos cataclismos con los que la Providencia permite que la humanidad haga un pequeño alto en la senda de su perfeccionamiento, para emprender después con nuevos bríos y más aliento su marcha majestuosa. Mi objeto es señalar, hacer comprender, y tocar, si así cabe decirlo, la causa primordial del malestar que aflige a las sociedades modernas, que es el estar encerradas en las grandes ciudades. Miramos con repugnancia todo cuanto produce limitación y opone resistencia al natural engrandecimiento de una urbe; pero hemos de confesar con nuestra habitual franqueza que los obstáculos naturales no nos repugnan tanto, ni con mucho, como los artificiales, aún aquellos que son simplemente morales o imaginarios, hijos de una prescripción administrativa. Porque es pueril entretenerse discutiendo los límites ideales de la ciudad: la ciudad se extenderá ilimitadamente mientras los servicios comunes que precisan sus habitantes puedan prestarse.»

Ildefons Cerdà (1867): *Teoría General de la Urbanización. Reforma y Ensanche de Barcelona*

Sona una música minúscula, notes discontinües de piano, al cafè de l’hotel Français, una cafeteria passada de moda i confortable en excés, butaques entapissades amb estampats de flors i violes.

Le numéro de chambre, s’il vous plaît?, em demana el cambrer.

¿Cuándo es que tú vas a estar llegando a Barcelona?, em pregunta pel mòbil la Teresa.

Tarde, li dic, perquè l’avió no sortirà de Luxemburg fins passades les onze del matí, i encara hauré de fer escala a Zuric.

Anyway, em diu, no te apures.

No. Tinc pel davant dues llargues hores d’espera aquí, al cafè de l’hotel Français, un temps propici, vull pensar, per revisar i anar posant en ordre les notes de més d’un any de converses amb veïns, amics i companys, gent que viu o treballa a Barcelona i a altres ciutats catalanes, ciutadans tots, i cadascú a la seva manera, d’aquesta gran ciutat de ciutats que és Catalunya.

Català és tothom que viu i treballa a Catalunya!, afirmava el president Jordi Pujol als anys seixanta, i amb aquesta frase va marcar tota una època.

Però ens van fer afegir «i que a més que vol ser-ho!», em va recordar el president Pujol el vespre que el vaig anar a veure al seu despatx del Centre d’Estudis Jordi Pujol, al passeig de Gràcia de Barcelona. I continuo pensant el mateix, sap?, encara que avui tot ens grinyoli una mica. Miri, em va dir ensenyant-me la seva còpia de l’estudi *Catalunya 2010* amb clips que marcaven les pàgines on es descriuen els cinc escenaris de futur per a la Catalunya que imaginàvem fa vint anys: de la Catalunya oportunista que pujava al tren en marxa a la més ambiciosa, la que esdevenia ni més ni menys que motor d’Europa. Ja veu, tots aquells escenaris de futur ja no serveixen de gairebé res avui, perquè els darrers cinc anys els canvis han estat tan ràpids que ens han desbordat. Fixi’s en la població, d’una mica més de sis milions hem passat a bastant més de set milions en molt poc temps, i els nous immigrants són gent vinguda d’arreu el món!

Café au lait?, em demana, en veu baixa, un cambrer acabat d’arribar dels anys cinquanta, camisa blanca i corbatí negre, mentre deixa una enorme cafetera que fumeja al costat del diari.

A la taula del costat un home llegeix el llibre d’un dels gurús dels negocis internacionals, Jack Welsh, l’antic CEO de General Electric, el líder totpoderós que somriu, triomfant, a la coberta del llibre, donant confiança als seus lectors, i al fons de la sala hi ha un parell de noies que consulten l’agenda del dia o envien correus electrònics des dels telèfons mòbils, mentre se’ls refreden els cafès amb llet.

Li vaig mostrar al president Pujol un exemplar del fulletó de l’estudi *Catalunya 2020* escrit per encàrrec de l’equip d’Antoni Vives, durant els seus darrers mesos com a president de la Generalitat amb quatre visions renovades per a Catalunya: la «ciutat renovada», la «nodal», la «global», l’«ecoregional».

«Ja veu, tots aquells escenaris de futur ja no serveixen de gairebé res, avui; els canvis han estat tan ràpids que ens han desbordat!»

Jordi Pujol

Sí, ja veu que em preocupa, i molt, tot això del que hem estat parlant, em va dir el president Pujol al final d'una conversa que s'allargà més temps del que havíem previst. Sigui com vulgui, no faci públic tot el que li he dit, vostè ja entén que jo hagi de ser prudent, oi? Estic organitzant un cicle de conferències sobre el futur de la societat, l'economia i la cultura catalana, per orientar el catalanisme del segle XXI, sap?, però tampoc estic segur de si en publicaré les conclusions, o no.

Quan ja ens acomiadàvem vaig descobrir el volum gruixut de l'última biografia del general Prim al prestatge que tenia el president Pujol just al davant del seu escriptori, i vaig abusar uns minuts més de la seva paciència cansada –eren més de les nou del vespre–, evocant batalles i conspiracions, tots els catalans que van emigrar a fer les Amèriques, quan els naviliers catalans dominaven els tràfics transatlàntics. També tenia la col·lecció completa dels magnífics volums *Som i serem*, editats per la Generalitat de Catalunya, *La resposta catalana a la crisi de la pèrdua colonial de 1898. Les Amèriques i Catalunya*.

«Llavors va fer-se irresistible el desig d'entrar en la llunyana i paradisiàca Amèrica», va escriure Enric Prat de la Riba a *La nacionalitat catalana* per explicar l'origen de la Renaixença. «Ja no es pensava en el passat, sinó en quelcom nou. En aquell moment, quan començàrem a mercaderjar amb Amèrica, es va iniciar una nova era per a Catalunya!»

Ja parla català la seva dona?, s'interessà el president Pujol abans d'acomiar-me.

Est-ce-que vous voulez encore quelque chose?, em demana el cambrer.

No, no és rar que, vivint com si fóssim cangurs, saltant d'una cosa a l'altra, d'un món a un altre, a voltes ens costi trobar un sentit narratiu a les nostres vides. Vivim en un temps que ja no és lineal, ni cíclic, sinó «puntillista» –ens deia Zygmunt Bauman a la Fundació Collserola no fa pas gaire–, desintegrat en un cúmul de fragments diversos, i així necessitem l'autobiografia i la crònica social, teràpies que ens ajuden a posar en fila índia els records i els projectes, a reconciliar-ne els fragments dispersos. M'agradaria escriure aquesta crònica sobre ciutats viscudes i imaginades com una conversa de moltes veus diverses, perquè les vivències i les visions dels uns i dels altres no són tan distintes, ni dissonants, com semblen; més aviat són variacions d'intensitat, o de to, les unes de les altres. I el que jo voldria és aproximar-me al que totes elles tenen en comú, més que no pas exagerar les diferències, com ja fem a diari forçats pels càrrecs o encàrrecs que en un moment o altre tots tenim.

Je peux vous débarrasser de tout?, em demana ara el cambrer.

Porto per llegir a l'avió *El preu de ser catalans*, l'últim llibre de Patrícia Gabancho, l'autora argentina que es va fer catalana sense deixar de ser argentina i sense passar per fer-se espanyola. Perquè la identitat és una impregnació inconscient, diu ella. Catalunya té la cultura sense estat més viva del món, però les polítiques culturals de l'Ajuntament de Barcelona i de la Generalitat de Catalunya, decisives per a l'estímul i el suport d'aquesta cultura amenaçada, han estat antagòniques, fins i tot contraproductes, afirma ella, si l'entenc bé. En el fons, ve a dir-nos, aquest és un país castigat, tímid i insegur, que ni sap manar ni es deixa manar.

¡Vete a dar lecciones a la Pampa!, li va dir a la Patrícia un poca-solta.

En fi, si he descol·locat la veu d'algú en excés, fent dir a algú el que no pensa, o el que pensa però no vol dir, és culpa meua, i no tinc excusa que valgui, perquè la Rosa Mercader m'ha ajudat molt editant aquest text, retallant-ne pàgines senceres, suggerint canvis d'ordre, substituint expressions o referències confuses. Això ho hem de dir així?, em demanava ella sovint, n'estàs segur? Però ara ja és tard per a excuses de mal pagador. Caixa o faixa!, cridà el general Prim l'1 de gener de 1860 quan es llençà contra les tropes del príncep Muley-el-Abbas a Los Castillejos. Per Castella!, exclamà el general, en català, carregat de totes les contradiccions i incorreccions polítiques, en la més absurda de les guerres, però aquella guerra era la seva i, enarborant la bandera espanyola, investí els moros al capdavant d'un batalló de cinc-cents voluntaris catalans pagats per la Diputació de Barcelona. O al menys així ho contenen les cròniques interessades de l'època, instigades totes pel seu amic Víctor Balaguer.

Vous avez besoin d'un taxi pour aller à l'aéroport?, em pregunta, amablement, el recepcionista de l'hotel Français, mentre em prepara la factura.

La imaginació al poder!

L'aeroport de Luxemburg és petit, de la mida d'aquells en què poden operar només petits avions; els passatgers encara travessen a peu la pista d'enlairament. D'aquí a Zuric serà tot just un salt, un altre.

Cap a on va Barcelona? Com són els altres catalans?, es preguntaven Eduard Moreno i Martí Jusmet, i Paco Candel, en els seves cròniques de fa quasi quaranta anys, alarmats per una ciutat que creixia devorant pobles i ciutats veïnes, més enllà d'on la ciutat perdia el nom, deien, «la segona ciutat més densa del món després de Calcuta» encunyaren els tècnics redactors del Pla General Metropolità aprovat el 1976, l'intent definitiu de reconciliar el centre amb les perifèries! Fora de l'Eixample d'Ildefons Cerdà no hi ha salvació!, exclamava, irònic, Albert Serratos. Aquelles cròniques urbanes dels anys setanta donaven notícia de la vida quotidiana de la gent que vivia i treballava a Catalunya, o Barcelona, quan encara quedaven barris de barraques, polígons residencials al mig del no-res, l'Alcatraz de la Verneda, i a Ciutat Meridiana i Ciutat Badia es feien concursos per veure qui caçava la rata més grossa, quan Stuart Pedrell va voler fugir dels barris alts de la ciutat en metro cap als mars del sud de Sant Ildefons, a Cornellà, i va acabar mort en un descampat de Sant Andreu del Palomar.

Les primeres institucions democràtiques s'enfrontaven a uns nivells d'atur escandalosos, i a una societat que podia haver-se dividit en classes antagòniques, en els catalans de tota la vida i els altres, els immigrants. Entra amb nosaltres a l'Ajuntament!, proclamaven els cartells electorals del PSUC, que en les Festes del Treball convidava Manolo Escobar i la Trinca. La força de la imaginació havia de conquerir el poder i el futur, com a París, i per això les associacions de veïns eren tan realistes i demanaven l'impossible. Semblava com si finalment haguéssim fundat «la ciutat del perdó» que Joan Maragall va proposar després de la Setmana Tràgica de 1909,

«Hi ha empreses que fan grans negocis reals especulant virtualment a Second Life, el joc d'Intermet. Les comunitats virtuals comencen a ser tan importants a les nostres vides com les reals, o les territorials.»

Alfons Cornella

perquè bona part d'aquells projectes impossibles dels setanta es van realitzar durant els «feliços vuitanta». I Barcelona es va «refer». I Catalunya es va «reconstruir». El 1992 Barcelona tornà a ser l'extraordinària «ciutat dels prodigis» que novel·laren Eduardo Mendoza i, un segle abans, Narcís Oller.

Després vam saltar olímpicament el parèntesi de la postmodernitat, i ara, de cop i volta, hem despertat en un món desbocat, ple de contradiccions, exhuberant d'oportunitats, incert i angoixant, una ciutat de ciutats que abasta el territori de Catalunya i encara vessa més enllà. El futur ja no és el que era, i vivim contents però confosos, sorpresos, en un temps de vaques grasses, tan grasses que dissimulen el vertigen, la impotència que ens provoca l'acceleració del món que ens envolta. Mai com ara havíem viscut aclaparats amb tanta informació obsoleta ni amb tants llibres inútils: manuals d'instruments que ja no es fabriquen, guies de països que no existeixen, ideologies polítiques passades de moda.

I en aquest món d'identitats compartides i dependències disperses, pensa Xavier Rubert de Ventós que a Europa ens governen OPNIS: objectes polítics no identificats. Les nostres vides ja no poden estar sotmeses a les velles sobiranies territorials. Em deia Alfons Cornella, d'Infonomia, que a *Second Life*, un joc de simulació virtual a Internet, hi ha empreses que estan fent negocis immobiliaris fabulosos comprant i urbanitzant extensions enormes de terra virtual que els desenvolupadors del joc venen a molt baix preu; hi fan blocs d'edificis, cases i apartaments, que després venen a altres jugadors d'arreu del món. Per a moltes empreses és més rendible invertir en publicitat a les tanques de les carreteres virtuals de *Second Life*, que no pas a les carreteres de la realitat, i per a moltes persones les comunitats virtuals comencen a ser tan o més importants a les seves vides que les comunitats diguem-ne «reals» o «territorials».

Aquesta sensació d'ingravitat personal i social reforça els petits «nacionalismes territorials», afirma Anthony Giddens en el llibre que casualment fullejo ara, al quiosc de l'aeroport de Luxemburg, esperant encara el vol cap a Zuric, perquè, com a resposta a tantes tendències centrífugues, necessitem llançar l'àncora en algun lloc, tenir un port de recer. Com a exemples de petits nacionalismes emergents, Giddens esmenta tota una llista de casos d'allò més curiosos: Hong Kong, el nord d'Itàlia, Silicon Valley i la regió de Barcelona, l'àrea que envolta Barcelona en el nord d'Espanya i s'endinsa a França, diu ell, una àrea que està integrada a la Unió Europea, que és part d'Espanya però també mira cap a fora, a cavall de les fronteres de regions i d'estats, semblant a l'Euram, l'Euroregió de l'Arc Mediterrani, que promou Eliseu Climent amb el suport de la societat civil, de moltes empreses valencianes, balears, catalanes del nord i del sud, andorranes. Curiosament –o potser no tant– el mapa d'aquestes euroregions, o «petites Europes», coincideix amb antics espais polítics i culturals fragmentats per les fonteres dels estats nació.

Going transeuropean

Mateu Turró, després de prop de vint anys de viure i treballar aquí, a Luxemburg, està començant a fer plans per tornar a aquesta àrea que, diu Giddens, envolta Barcelona al nord d'Es-

panya i que s'endinsa a França. El seu cas no és diferent del de tants altres europeus que es jubilen anticipadament, fan les maletes i se'n van cap als climes més benignes del sud. O sí que ho és, perquè l'emigrant que torna, a diferència del turista, retroba la seva vida anterior, interrompuda. En català, *enyorar* deriva d'*ignorar*, és la ignorància de no saber què passa quan ets lluny. Les pàtries en què avui ens reconeixem les inventaren poetes romàntics com Jacint Verdaguer, en poemes com «L'emigrant», que cantava l'enyorança dels emigrants catalans que eren lluny de Catalunya, a les Antilles, i de la vida dels seus sabien només el que explicaven les cartes que arribaven de tant en tant: la venda a molt bon preu d'unes terres, el naufragi de la barca durant una llevantada, la mort sobtada d'un fill. Luxemburg no és una illa a l'altra banda de l'Atlàntic, precisament, ni un eurofuncionari és un *indiano*; tenim línies aèries *low cost*, televisió per satèl·lit, videoconferències i telèfons mòbils amb correu electrònic incorporat, però l'enyor de l'emigrant no és tan distint avui del que era fa segles!

Fa gairebé vint anys, Mateu, que havia treballat a la Corporació Metropolitana de Barcelona i a la Generalitat de Catalunya, va acceptar l'oferta del Banc Europeu d'Inversions. Va vendre la casa on vivia, en una de tantes urbanitzacions disperses de Corbera de Llobregat, i un bon dia, carretera i manta, va travessar la frontera francesa i se'n va anar cap al nord, a fer les Europes. Quan hi va arribar es va trobar amb un munt de catalans que treballaven a les institucions europees, a Luxemburg, a Brussel·les o Estrasburg, la majoria tan entusiastes i tan ben preparats com ell. A Luxemburg ha viscut i treballat com peix a l'aigua: pel seu despatx han passat les infraestructures més importants d'Europa, des del túnel submarí entre el Regne Unit i el continent, als túnels sota els Alps, les grans línies ferroviàries d'alta velocitat, els plans de desenvolupament per als països de l'Est, els satèl·lits de l'Agència Espacial Europea. I tants anys anant i venint de Luxemburg li han donat una perspectiva particular de Barcelona i Catalunya.

Des de les institucions europees, em diu, encara avui s'admira tant *il modello catalano*, com deien al nord d'Itàlia referint-se al nacionalisme en positiu del president Pujol, com *the Barcelona model*, el projecte olímpic i el procés de renovació de Barcelona impulsat per l'alcalde Maragall, que va ser, i continua sent, espectacular.

La rivalitat entre la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona –potser inevitable, perquè fins i tot tenen les seus literalment enfrontades a la plaça de Sant Jaume!– ha marcat la política catalana durant dues dècades, per bé i per mal, i el territori metropolità de Barcelona, l'àmbit ambigu, fluctuant a mig camí entre la ciutat i la regió, o entre la ciutat i la nació, més ben dit, ha estat un dels camps de batalla inevitables. El punt més àlgid d'aquest enfrontament va ser la supressió de la Corporació Metropolitana de Barcelona el 1987. És Barcelona massa gran per a Catalunya?, com potser creia el president Pujol, o és Catalunya massa petita per a Barcelona?, com podria pensar el president Maragall, impulsor d'Euroregions, partidari que Barcelona compartís amb Madrid la capitalitat d'Espanya. No és un debat nou: a principis del segle xx Gaziell exclamava: «Alerta catalans! Barcelona és per a tot Catalunya un veritable perill!», al mateix temps que Eugeni d'Ors defensava una «Barcelona imperial», una «Gran Barcelona», almenys fins als fets de la Setmana Tràgica del 1909, com afirma Joan Roca, responsable del projecte Majories Urbanes de la Fundació Tàpies.

«Encara avui s'admira tant *il modello catalano*, com deien al nord d'Itàlia referint-se al nacionalisme integrador del president Pujol, com *the Barcelona model*, el projecte olímpic i el procés de renovació de Barcelona impulsat per l'alcalde Maragall.»

Mateu Turró

Diu la llegenda que el president Pujol va començar a pensar seriosament a dissoldre la Corporació Metropolitana el 2 de juny de 1984, quan els responsables del protocol metropolità van hissar una bandera metropolitana, la de la «Gran Barcelona», a la Fira de Mostres.

Catalunya té només una bandera, va afirmar aleshores, solemnement, el president Pujol, i una sola cultura!

Una afirmació que avui matisaria Patricia Gabancho. Perquè potser la «Catalunya ideal» hauria de tenir una única cultura, però la Catalunya que vivim tots, quotidianament, en té realment dues de predominants, a les quals els darrers anys s'hi han afegit unes dues-centes més, com ara les dels marroquins de Vic i Manlleu, els xinesos de les rondes de Barcelona, els gambians de Banyoles, els equatorians de Tremp i un llarg etcètera d'interminable enumeració.

És cert que la rivalitat entre les dues grans institucions públiques catalanes en qüestions com la política cultural o l'organització del territori, va provocar alguns greus conflictes com el metropolità, però també és cert que no va impedir que els grans projectes de transformació barcelonina i catalana es duguessin a terme al llarg dels anys vuitanta. Al contrari, potser la competència entre institucions i els lideratges enfrontats del president Pujol i l'alcalde Maragall van servir per accelerar el canvi simultàniament a Catalunya i a Barcelona!

Avui Mateu és un dels directors del Banc Europeu d'Inversions i no sap quan tornarà, ni a on exactament. Li agradaria viure prop de Reus, pel bon clima a l'hivern, i perquè tindria un aeroport a prop i una estació ferroviària, a menys de mitja hora de Barcelona, a una hora de Madrid i a dues de Londres, París, Brussel·les o Luxemburg, les ciutats on segurament acabaran vivint els seus fills, però qui sap.

«A tots els que deixaren família i amics per fer possible el somni d'Europa», diu la dedicatòria del seu llibre *Going transeuropean*, resultat de l'any sabàtic que va passar entre les boires de la Universitat de Cambridge a finals dels noranta, un llibre que és, encara avui, una proclamació d'europèisme, malgrat tot el que ha passat a Europa els darrers temps. Per Europa!, crida en cada pàgina del seu llibre Mateu.

Sota de cap bandera

Be water, my friend!, aconsella Bruce Lee en una pantalla de televisió.

A la llibreria de l'aeroport de Zuric, al costat dels llibres de negocis i autoajuda, les novel·les històriques i esotèriques de moda, en trobo un de Richard Sennet que revisa les teories de la modernitat líquida i critica l'èxit de la fragmentació de grans institucions públiques amb la voluntat de facilitar la recreació de comunitats, locals o nacionals, com segurament pretenia el president Pujol quan va suprimir la Corporació Metropolitana de Barcelona. Senzillament no ha succeït així, afirma Sennet, en gairebé cap cas.

Sí, vaig ser jo qui va hissar la bandera metropolitana, em va dir Pere Nolla rient quan li vaig preguntar fa uns mesos, però qui va inventar-la va ser Rafael Pradas, l'assessor de comunica-

ció de Pasqual Maragall. Era blava amb el logo de la Corporació Metropolitana estampat en blanc; s'assemblava a la bandera de l'ONU.

Treu-la! Abaixa la bandera metropolitana!, em va cridar en Rafael quan ja onejava al davant de les 27 banderes dels municipis que componien l'àrea metropolitana, en el flamant pavelló que la Corporació havia obert a la Fira de Mostres de Montjuïc. Com escrivia Lluís Uria a *La gota malaia*, «la bandera de la Gran Barcelona lluia en tota la seva esplendor!».

El president Pujol i la resta d'autoritats encara eren al passadís central de la Fira, continua explicant-me en Pere, així que ell no va arribar a veure-la dalt del pal, però sí que en va sentir parlar i, després, els nacionalistes es van encarregar d'exagerar l'anècdota fins al punt de fer córrer la veu que havíem fet un himne amb lletra i música i tot, que jo no vaig sentir mai.

Mercè Sala, llavors vicepresidenta executiva de la Corporació, va guardar la bandera immediatament en un calaix, i mai més ningú no la va tornar a veure.

Sí, em va reconèixer ella rient quan li vaig preguntar per aquest episodi, allò va ser una ocurrència inoportuna d'algú de protocol. Va servir per llençar llenya al foc, i per a res més.

D'altra banda, la desconfiança de la resta de municipis i d'institucions catalanes en relació amb Barcelona era molt gran. Fins i tot al Baix Llobregat molts socialistes i comunistes eren reticents i preferien ser «una comarca de Catalunya» abans que «un suburbi de Barcelona». Deia en un titular de *La Vanguardia* del 3 de juny de 1984: «la presencia de la Corporación Metropolitana de Barcelona es un elemento que distorsiona y fragmenta la identidad del Baix Llobregat».

Després de l'anècdota de la bandera, el ressò mediàtic de la Corporació durant la Conferència de Població i Desenvolupament Urbà duta a terme a Barcelona el 1986 va constituir un altre motiu de fricció entre l'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat de Catalunya. La ciutat ja havia guanyat els Jocs Olímpics i l'alcalde tenia una gran projecció mediàtica arreu el món, més que el president de la Generalitat, a qui, a vegades, fins i tot confonien amb el president d'una empresa bancària o d'assegurances anomenada *Generalitat*.

El 14 de gener del 1987, una carta signada personalment pel president Pujol i adreçada a l'alcalde Maragall li va exposar els motius que el portaven a suprimir la Corporació Metropolitana, una institució que com que no era indispensable tècnicament, havia estat tenint un paper polític que no li pertocava, pensava el president. A més, continuava, «la nostra visió de país va molt més enllà d'una ciutat, per gran, important i entranyable que sigui. No és cert que Catalunya sigui ben poca cosa sense Barcelona».

L'alcalde Maragall va contestar en un llarg memoràndum de 55 pàgines que rebatia aquesta contraposició: sense l'existència de Barcelona, Catalunya no seria una nació, li deia, i sense el caràcter i l'ambició nacional dels catalans, Barcelona no hagués estat mai una gran ciutat. «No és cert tampoc que Catalunya sigui massa petita i Barcelona massa gran, ni que no hi hagi espai per a dos poders importants, com ho eren els de la Diputació general o Generalitat i el del

«Sí, vaig ser jo qui va hissar la bandera metropolitana.»

Pere Nolla

«No sé si es reconstituïrà una entitat metropolitana: avui el consens és el més important i no pot fer-se a gust de tothom.»

Mercè Sala

que havia estat el Consell de Cent. Personalment, escrivia l'alcalde, em sento dolgut, perplex, i decebut.»

Maragall volia lluitar contra la supressió de la Corporació i va encarregar a Lluís Bassat uns anuncis per defensar-se a la televisió, però no va aconseguir reunir el suport dels alcaldes dels altres municipis metropolitans; curiosament, Bassat va ser també responsable de la famosa campanya *Som 6 milions*, encarregada per la Generalitat amb l'objectiu d'afirmar la identitat catalana de tots els que vivien i treballaven a Catalunya, per sobre de qualsevol altra identitat local o metropolitana.

El fet és que el 8 de setembre del 1988 la Corporació va quedar definitivament dissolta, quan tenia uns 450 treballadors, més o menys els mateixos que tenen avui, sumades, totes les institucions que en són hereves.

Puja, puja amb mi al cotxe, em va convidar en Maragall, recorda Pere Nolla setmanes després. El coneixia de feia anys, de quan tots dos militàvem al FOC, el Front Obrer de Catalunya.

No presentarem cap recurs contra la decisió del Parlament, em va confessar. Políticament creàrem una situació insostenible i d'aquí a cinc anys hem de celebrar els Jocs Olímpics.

I doncs, què faràs?

Crearem una Mancomunitat de Municipis voluntària, aconseguirem que, a través dels municipis, se li transfereixin els recursos de l'Estat.

No, no sé si es reconstituïrà algun dia una entitat metropolitana, em va dir la Mercè Sala, quan li vaig preguntar fa unes setmanes a la seu del Consell del Treball Econòmic i Social, que ara presideix. Avui el consens és el més important, i resulta molt difícil dur a terme canvis estructurals, per raonables que siguin, a gust de tothom.

La porta d'embarcament cap a Barcelona és l'A71, llegeixo a la pantalla de l'aeroport de Zuric, i surto corrents i arribo just a temps de pujar a l'avió, afortunadament, perquè en el viatge d'anada vaig perdre la connexió i em van enviar cap a Frankfurt.

Tornant d'Europa

Fa 10 °C a l'exterior, som a 855 km de Barcelona quan l'avió comença a rodar per la pista, accelera per guanyar velocitat i arriba als 295 km/h –només 295?–, suficients com sigui perquè s'enlairi de sobte contra el vent i travessi la capa gruixuda de boira per sortir a un setè cel que és una il·lusió marítima, un arxipèlag de petites illes, els cims dels Alps emergint sobre una mar blanca. El comandant ens anuncia que volem cap a Berna i Ginebra, en direcció a Perpinyà i Barcelona.

Necessitem un aeroport amb vols transcontinentals, em deia fa poc el president Maragall. Les grans multinacionals són reàcies a instal·lar-se en ciutats que no tinguin vols intercontinentals directes!

Parlàvem en el seu despatx, un d'aquells pisos nobles de sostres alts, corredors llargs i una glorieta amb moltes finestres petites que donen a la Diagonal.

Dispari!, em va dir ell mirant-me als ulls.

Vostè va encarregar aquella bandera metropolitana?, li vaig preguntar.

No, va somriure, és clar que no, però *se non é vero é ben trovato!* Ho van fer servir d'excusa per explicar públicament la dissolució de la Corporació. Com sigui, després de la supressió de la Corporació Metropolitana vam crear la Mancomunitat de Municipis, i vam recuperar els fons que l'Estat transferia a la Corporació.

Però més que recordar anècdotes passades, el president Maragall prefereix que parlem del futur, que en la seva opinió passa necessàriament per Europa.

Europa ja no és l'ideal que era, li dic. Ni Barcelona la capital econòmica d'Espanya. La cultura catalana resulta poc atractiva als nous immigrants. Els joves no són prou emprenedors. La majoria d'institucions públiques, començant per la universitat, són rígides i endogàmiques.

El pessimisme és una moda, em respon ell. Passarà. I Europa, que és el nostre destí, tornarà a ser el projecte decisiu! Ahir estava a Venècia parlant-ne amb Massimo Cacciari, l'alcalde.

Ja ho sé, li dic, per casualitat va coincidir vostè en un restaurant amb Kim Bové, l'arquitecte gironí, que m'ho va explicar.

Sí?, riu ell.

Doncs Cacciari, li deia, que també és filòsof, és l'autor de la *Geofilosofia dell'Europa*. El coneix?

L'he llegit sense entendre res, li confesso.

La nostra ora è l'epoca del tramonto, diu Cacciari. *Aver tempo per l'interrogare, aver tempo per diveniri tramontanti. L'Europa non vuole il propio compimento!*

És que no s'entén fàcilment!, exclama el president Maragall. Però com sigui, la qüestió és que hem de fer que Europa, després d'estendre's cap als països de l'Est, torni a girar-se cap a la Mediterrània!

Precisament això va intentar Mateu Turró a finals dels anys vuitanta, penso, en uns temps que semblaven més propicis, quan ens va demanar a uns quants companys de la Universitat Politècnica de Catalunya que féssim un treball sobre la Mediterrània occidental. En Mateu impulsava, des de la Generalitat de Catalunya, la CITRAME, la Comissió Interregional del Transport a la Mediterrània, desapareguda pocs anys més tard, i ens va encarregar un mapa d'accessibilitat a la Mediterrània Occidental semblant als mapes de trànsits a les autopistes europees que feia Albert Serratosa, i a les imatges satel·litàries de la NASA elaborades a partir de la llum emesa per les ciutats europees de nit. Aquests mapes havien de servir per descobrir la geografia d'Europa –o fins i tot per reinventar-la– d'acord a com ens l'imaginàvem des de Catalunya: un continent on els Pirineus havien de deixar de ser la *frontière sauvage*, permeabilitzats amb túnels com el del Cadí, i on l'Arc Mediterrani, de València a Roma, es convertia

en l'àmbit territorial emergent que servia de balanç –i contrapès– a la *banane bleue*, el territori francoalemany a ambdós marges del Rin.

Amb Xavier Font, que avui es guanya la vida projectant ponts al Regne Unit, l'autor del pont Trencat de Sant Celoni, vam travessar en cotxe el sud de França i el nord d'Itàlia, Eslovènia i Croàcia, parant a cada ciutat per entrevistar-nos amb responsables dels governs regionals i fotografiar ponts, sempre d'amagat, perquè en aquella època remota els països balcànics vivien sota una ideologia que es deia *comunisme*, i nosaltres, els nois de la CITRAME, semblàvem espies enemics, joves agents secrets que feien plans per dinamitar infraestructures vitals per la seguretat nacional. Eren els temps de l'«Europa de les regions», un dels promotors més destacats de la qual va ser, naturalment, el president Jordi Pujol al capdavant de l'Assemblea de les Regions.

Baltasar Porcel va crear llavors l'Institut Català d'Estudis de la Mediterrània que, entre molts altres treballs, va impulsar el projecte *Catalunya 2010*. Porcel volia fer un gran centre, de l'estil de l'Institut du Monde Arabe de París. Un dia em va mostrar la maqueta del nou edifici que li havia projectat Ricardo Bofill, pensat per ser prop d'on avui hi ha l'hotel Princesa, al final de la Diagonal, i que finalment no es va construir enlloc.

Simultàniament a l'«Europa de les regions», també a finals dels vuitanta els promotors de l'«Europa de les ciutats», de la qual l'alcalde Maragall era un dels abanderats més coneguts, impulsaven el grup d'Eurociutats. Jordi Borja, al primer número de la revista *Barcelona Eurociudad*, il·lustrava el seu article introductori precisament amb els dos mapes, el de trànsits d'Europa i el de la NASA, i defensava la necessitat de polítiques europees a l'escala de la nova realitat urbana del continent. L'Ajuntament de Barcelona, el Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme –després Ministeri de Foment– i el Fons de Població de Nacions Unides van publicar el 1989 l'anomenat *Urban Survey*, el primer informe estadístic detallat de les ciutats, àrees metropolitanes i regions urbanes del món. Els rànquings de la DATAR, que ponderaven les ciutats en funció de disset criteris de competitivitat, des del nombre d'investigadors i els serveis aeroportuaris fins al pes financer de la capital, classificaven Barcelona en la posició novena d'Europa, per darrere de les grans capitals nacionals i pel davant de ciutats com Amsterdam, Hamburg, fins i tot, Zuric o Lió. A partir de tots aquests rànquings, Francesc Santacana, coordinador general del Pla Estratègic de Barcelona 2000, va proposar que Barcelona augmentés de rang per esdevenir «una metròpoli europea emprenedora, amb capacitat de lideratge sobre una macroregió i arrelada a la cultura mediterrània, creativa i artística», que era exactament el propòsit de l'Institut Català d'Estudis Mediterranis.

No han passat més de quinze anys, de tots aquells primers treballs i intents, i l'«Europa de les regions» i l'«Europa de les ciutats» han passat a la història, de moment. Perquè a principis dels noranta va esclatar la guerra dels Balcans, i aquella bona gent que en Xavi i jo havíem anat a espiar a Croàcia i Sèrbia va començar a matar-se els uns als altres amb una naturalitat esgarifosa, i els ponts que havíem retratat d'amagat van volar pels aires, i també les carreteres i les línies de ferrocarril, els hospitals i les escoles, pobles sencers desapareguts. I el més terrible

és que els països europeus, tots, van mirar cap a una altra banda. I van haver de desembarcar els americans a treure'ns les castanyes del foc.

Cert, admet el president Maragall, però malgrat el fracàs de la Constitució i totes les dificultats que hi pugui haver, arribarem a veure els Estats Units d'Europa. I Europa haurà de tornar a mirar cap a la Mediterrània!

Europa té bandera, fins i tot un himne que poca gent coneix, però no té una història comuna, li recordo al president.

Sí, Xavier Rubert de Ventós explica que ell i altres intel·lectuals europeus de la talla d'Edgar Morin i Alberto Moravia, van fracassar quan van intentar escriure des del Parlament europeu una versió de la història d'Europa que pogués ser compartida per tots els països. I sense relat, de moment Europa no pot tenir cap altra identitat que la que resulta del maremàgnum de totes les identitats nacionals, regionals i locals que d'una forma o altra la componen. Els americans sí que tenen un relat, una èpica que els integra a tots en un somni compartit.

Parlant de relats històrics, per què va escollir el parc de la Ciutadella per a l'acte de commemoració de l'11 de setembre?, li pregunto.

La que es feia abans era una cerimònia trista em diu, victimista en excés.

Quan hi vaig anar el primer any que es va celebrar, li explico jo, vaig sentir algú entre el públic que deia que en lloc de Mossos d'Esquadra, o de la Guàrdia Urbana, bombers o personal de Parcs i Jardins, els que havien de formar i retre homenatge a la bandera catalana eren soldats de l'exèrcit espanyol com els que manava el general Prim!

Això va sentir que deien?, riu el president Maragall, divertit.

La història del parc i de l'antiga ciutadella militar evoca les festes i les guerres que ens han fet ser com som, mal que ens pesi. El mateix general Prim que havia bombardejat sense pietat Barcelona des de la Ciutadella per reprimir la revolta coneguda com *la Jamància*, la cedí a la ciutat anys més tard, quan era l'home més poderós d'Espanya.

Sí, em diu el president Maragall, només Narcís Serra, al segle xx, va tenir a Espanya un poder semblant al que va tenir el general Prim al xix, salvant les diferències òbvies de context històric i de personatge.

Quin futur imagina a la relació entre Espanya i Catalunya?

Sembla que molts acceptin la separació tàcita: els castellans a Madrid, els catalans a Barcelona, i que tot plegat consisteixi a tolerar-se, a suportar-se. Jo proposo una altra cosa, implicar-nos en la governabilitat d'Espanya, com en la d'Europa. Sí, només hi ha hagut dos moments en què això ha estat més o menys possible: el primer quan Prim va ser president del Govern, i el segon quan Narcís Serra va ser nomenat vicepresident per Felipe González. I tots dos van acabar malament al cap de poc. No és gens fàcil, però el futur de Catalunya es juga justament a Espanya i a Europa, i és absurd no implicar-s'hi a fons i sense complexos.

«El futur de Catalunya es juga a Espanya i a Europa, i és absurd no implicar-s'hi a fons i sense complexos.»

Pasqual Maragall

En una ocasió, en el marc del projecte Catalunya Proposa impulsat per Xavier Rubert de Ventós, es va celebrar un dinar al Palau de Pedralbes al qual assistia el president Maragall. S'hi havia congregat un grup de personatges diversos, des de Justo Molinero, propietari de Teletaxi, a Baltasar Porcel, Oriol Bohigas, Xavier Bru de Sala o Alfred Bosch, que ha novel·lat els fets de 1714. La conclusió del dinar va ser l'escepticisme de gairebé tothom sobre el procés de reforma de l'Estatut que impulsava el president Maragall, però això no va disminuir ni el seu optimisme ni el seu bon humor.

Jo volia un Estatut breu, una proclamació solemne de Catalunya com a nació que ens reconciliés amb l'Espanya plural, amb les Espanyes, em recorda. Però aquesta reconciliació és difícil, tant aquí com allà.

Parla sovint amb el president Pujol?

L'altre dia el vaig telefonar per fer-li una proposta sobre l'aeroport, que signéssim una declaració conjunta Pujol-Maragall a favor de potenciar el caràcter intercontinental de l'aeroport de Barcelona.

I què li va respondre?

Que no tocava!, somriu el president Maragall traient-li importància, perquè els empresaris ja se'n ocupaven d'aquesta qüestió i no s'entendria la nostra intervenció.

Per què no es va poder constituir una entitat metropolitana de Barcelona ni aprovar-se el Pla Territorial Metropolità de Barcelona durant el seu mandat?

Aviat s'aprovarà, em diu, ara sí que ja toca!

I dit això comença a recollir la taula, guarda en la cartera un llibre titulat *El relevo* i l'ordinador portàtil, on segurament escriu les memòries polítiques que molts curiosos esperem llegir algun dia, aviat.

Per cert, afegeix abans d'acomiarar-me, li faré arribar l'article que vaig escriure sobre Narcís Serra i el general Prim, fa ja uns quants anys.

Barcelona des del cel

Tornant d'aquell viatge per l'antiga Iugoslàvia, Albert Serratosa ens va proposar als nois de la CI-TRAME anar a treballar a l'equip redactor del Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB), incorporant-nos a un grup d'enginyers, geògrafs i arquitectes vinguts de mig món, dels quals només Rodrigo Díaz continua encara a l'Institut d'Estudis Territorials, la institució que ha donat continuïtat a aquests estudis al llarg dels darrers quinze anys. Per Albert Serratosa, que durant els anys seixanta ja havia treballat en la redacció d'un pla director per al mateix àmbit metropolità del PTMB, aprovat només «a efectes interns», aquell encàrrec era una segona oportunitat.

No semblaven bons temps per a cap pla que és titulat *metropolità de Barcelona*, després de la supressió de la Corporació Metropolitana i del fracàs de l'intent de constituir un consorci me-

tropolità de Barcelona, però l'Albert creia en els miracles i tenia ja l'experiència de l'aprovació miraculosa del Pla General Metropolità l'any 1976. Per què un segon miracle no havia de ser possible?, es preguntava llavors i encara es pregunta ara, després de quasi vint anys d'esperar-lo en va.

Les ciutats s'han desbordat i estan començant a envair territoris propers, ens deia ell ja llavors, mostrant-nos diapositives dels seus viatges per mig món, les perifèries desolades de Buenos Aires des de l'avió, i les de Sydney, la buidor interior de Brasília, un gran aparcament de burros a Fes, les autopistes laberíntiques de Los Angeles, ciutats que s'estenien devorant pobles i ciutats veïnes, conurbacions, àrees metropolitanes, megalòpolis, corredors urbans, nebuloses difuses, fases successives d'un procés d'urbanització, ens deia ell, no assumit del tot a Europa, ni políticament ni culturalment, i del qual no es coneix el final.

Jo escrivia diagnosis sectorials, monografies amb propostes per a la ponència tècnica del PTMB, on participaven tècnics representants de la Generalitat, les comarques i els municipis, com Juli Esteban i Amador Ferrer, del Gabinet d'Urbanisme de Barcelona, que anys després van ser, respectivament, responsables del Programa de Planificació Territorial de la Generalitat i dels Serveis d'Urbanisme de la Mancomunitat de Municipis.

Escrius com un arquitecte socialista, em recriminava l'Albert sovint, i ja saps, afegia, que jo no tinc res en contra dels socialistes!

Però com podríem haver escrit d'altra manera si tot el que llegíem era la revista *Quaderns*?, els articles de José Luis Mateo i Eduard Bru, fascinats per totes aquelles perifèries desurbanes que horroritzaven l'Albert Serratosa?

Potser per continuar portant la contrària a l'Albert, l'any 1993 vaig marxar per anar a estudiar a una escola d'arquitectura de Boston amb Peter G. Rowe, degà de l'escola i amic de Manuel Solà Morales i Joan Busquets, l'autor del llibre *La Segona Renaixença*, on explica el sentit de l'última transformació urbana de Barcelona. Amb el professor Rowe vaig estudiar paisatges del món que no són ni urbans ni rurals, i que anomenem *periurbans* o *rururbans* o *desurbans* o *metaurbans*, o *intermedis*, a falta d'una paraula millor per descriure'ls. *Don't write* urban environment *or* built landscape *or anything like that*, em digué en una ocasió l'editor d'una revista d'urbanisme, *just write* city!

Després de viure i estudiar a Amèrica, en tornar a Barcelona em va sorprendre la geometria perfecta de l'Eixample, la Meridiana i la Diagonal convergint amb la Gran Via a la plaça de les Glòries, i continuant més enllà, cap al parc de la Ciutadella, i el mar. Vaig passar uns anys anant i venint de Brussel·les diverses vegades al mes, i d'una banda a l'altra de l'Atlàntic una o dues vegades l'any. M'havia casat amb la Teresa i vivia a Barcelona, però treballava pel meu compte i anava arreu on em vulguessin. Alguna vegada m'he despertat dalt d'un avió desorientat, sense recordar cap a on anava, a fer-hi què.

Ara, des de la finestreta de l'avió, veig el mar viscos i tots aquests vaixells immòbils fora la bocana del port, adherits a la superfície de l'aigua, però ni una sola vela. Hem passat el Mares-

«*A chapter has closed sufficiently in the Barcelona story to allow a different kind of entity – a metropolis – to require further narration. Commonplace answers to the question: 'what and where is Barcelona?' are changing and becoming less circumscribed to the political boundaries of the municipality. So, when asked where they are from, people living outside the municipality of Barcelona but in the metropolis are likely to respond that they are from Barcelona.*»

Peter G. Rowe

me, la costa de Llevant de Barcelona, platges sense sorra a ponent dels ports, la via del tren defensada amb escullera, en alguns trams, i una ciutat pràcticament contínua que s'estén al llarg de la costa, des de Mataró, Cabrera, Vilassar de Mar i de Dalt, Premià de Mar i de Dalt, el Masnou i Alella, Tiana, Teià, Montgat, Badalona, Sant Adrià, Santa Coloma, els marges restaurats del Besòs, dels quals em parlava fa unes setmanes Sito Alarcón, de Barcelona Regional, i la zona del Fòrum, Diagonal Mar, la Vila Olímpica, Montjuïc, el port i el delta del Llobregat, que encara ho és.

Pocs dels passatgers que miren per les finestretes de l'avió imaginem que la gestió d'aquesta gran ciutat que estan veient està fragmentada en 30 o 40 municipis, més de 165!, si considerem el territori prelitoral dels dos Vallès i el Penedès, i que aquí viuen o treballen més de quatre milions d'habitants. Barcelona ha deixat de ser una ciutat industrial i provincial i els municipis que formen el continu urbà més dens de la ciutat han deixat de perdre població a favor dels altres del seu entorn; els fluxos de sortida continuen, però l'augment de la immigració fa que els municipis del que abans s'anomenava *la primera corona metropolitana* de Barcelona creixin com els de *la segona corona*, i tots plegats constitueixen una única gran ciutat il·limitada, discontinua i fragmentada, estesa més enllà pel litoral i prelitoral de Catalunya, de Tortosa a Figueres, gairebé, i encara més enllà cap a les terres de Ponent, Lleida i el Pirineu, ben aviat. Quan funcionin els serveis ferroviaris d'alta velocitat les grans ciutats catalanes estaran connectades a menys d'una hora de transport públic, la mesura convencionalment acceptada per indicar fins a on arriben les relacions metropolitanes. Catalunya no és ja el «triangle amb dos costats per civilitzar» que deien els noucentistes!

Tot es mou més de pressa. Les mercaderies i les idees, i el que estava lluny s'apropa mentre el que era a prop s'allunya a través de xarxes que connecten la intimitat de cadascú amb la globalitat del món, ens explicava Manuel Castells quan l'Associació Catalana de Tècnics Urbanistes el va convidar al 5è Congrés d'Urbanistes Europeus –*Connecting Cities, Connecting People*– que es va celebrar a Barcelona fa uns anys. Espanya ja no és diferent a la resta d'Europa, ni Madrid una ciutat distant, tibetana, de funcionaris i militars només, ni Europa l'ideal inqüestionat. Si la cultura és una tradició, un imaginari que s'assenta sobre un territori, que passa a través d'una llengua, i es reencarna en generacions successives, llavors, quina mena de gent som avui nosaltres? Com vivim i treballem? Quin futur ens imaginem? Aquestes mateixes qüestions les han preguntat –i no a una cinquantena de persones, com he pogut fer jo per escriure aquest llibre, sinó a 10.397– els 80 entrevistadors de Carme Miralles, directora de l'Institut d'Estudis Metropolitans i Regionals de Barcelona, durant l'Enquesta del 2006 sobre Condicions de Vida i Hàbits, per primera vegada estesa a tot Catalunya.

Finalment l'avió toca terra i comença a córrer per la pista, i al cap d'una estona sec en un taxi aturat dins d'un embús monumental a la Ronda Litoral, al final de la Zona Franca, abans d'arribar a Montjuïc, justament al costat dels edificis de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana on fa una setmana parlava amb Francesc Artal –l'interventor de la Mancomunitat de Municipis i de l'Entitat Metropolitana del Transport, i abans també de l'Entitat Metro-

politana de Medi Ambient– de tot aquest Cafarnaüm metropolità de Barcelona, un veritable nus gordià d'institucions, i amb Dídac Pestaña, vicepresident executiu de la Mancomunitat de Municipis.

Vaig conèixer Jordi Hereu en un sopar tertúlia en un restaurant de la Vila Olímpica on, des de desembre del 2002, ens reuníem una vintena de joves i joves professionals de la seva mateixa generació. Aquells eren anys propicis a les tertúlies polítiques i als grans debats sobre el futur de Barcelona i Catalunya, sempre un punt melodramàtics. A les llibreries hi trobaves llibres d'assaig sobre el futur d'una Catalunya indecisa, es deia, en la seva última cruïlla, que es debatia entre la perplexitat i el somni, que es revoltava i havia de fer un salt endavant, com fos, per pujar al tren de la revolució digital –«serà digital o no serà!», es proclamava, o, alternativament «serà sostenible o no serà!». Calia superar l'època introvertida dels noranta per projectar-se amb força cap a l'exterior, i etcètera. No sabíem del tot quin nou rumb seria més convenient, però sí que sabíem que eren temps de canvi.

Els reptes d'aquest temps, d'ara mateix, jo els resumeixo en un de sol, ens va dir Jordi Hereu, i alçant de sobte la veu exclamà: la convivència! Quan diem convivència, enseguida pensem en la immigració, va explicar. I sí, us estic dient que hem de conviure amb totes les persones acabades d'arribar de mig món en els darrers anys, i amb les que seguiran venint, però també us dic que els joves han de tenir oportunitats d'emancipació i que han d'estar ben formats, que la gent necessita serveis públics moderns, que la qualitat de l'espai públic ha d'estar garantida i que se n'ha de fer un ús correcte, perquè a on sinó a les places i als carrers i al transport públic, i als equipaments públics, tots els ciutadans poden relacionar-se obertament, espontàniament, quotidianament?

Jordi Hereu no deixava de mirar-nos als ulls mentre parlava, amb el deix de seguretat de qui ha pensat bé tot el que diu, però de sobte alçava la veu i obria els ulls, com si tot i així se sorprendés ell mateix del que acabava de dir, o de l'efecte que provocaven les seves paraules. En aquells dies apareixia freqüentment en els mitjans de comunicació perquè havia començat a implantar-se la zona verda d'aparcament als carrers de l'Eixample i a altres barris, i alguns veïns, afectats i agrupats, protestaven airadament. Però, explicava Hereu, l'espai públic, per circular-hi amb cotxe, o millor amb transport públic, i en bici i a peu, o senzillament per estar-s'hi, passejar-hi, és un bé cada dia més escàs en una ciutat tan densa d'activitats, i és indispensable regular la competència entre tots els usos que se'l disputen, incloent-hi l'aparcament.

La convivència, va continuar Jordi Hereu, és tot allò que fa possible que l'acumulació de persones i activitats, d'edificis i infraestructures, de vehicles, sigui una ciutat! Quan una empresa vol instal·lar-se a Barcelona, es fixa en l'entorn social, vol talent suficient per desenvolupar la seva activitat, i seguretat, per poder comprar i vendre, per invertir, per poder sortir a sopar al vespre i passejar de nit pels carrers. La ciutat segura és la ciutat en la que es pot conviure en pau. Les ciutats d'avui no tenen muralles ni portes d'entrada vigilades, l'interior i l'exterior de la ciutat es confonen, acullen persones d'origen i cultures distintes, activitats econòmiques terciàries o quaternàries o quinàries o com vulguem anomenar-les, s'estenen a través de xarxes de transport i comunicació, de mercaderies, d'energia, d'aigua, d'informació, xarxes que es

«Els reptes d'aquest temps, d'ara mateix, jo els resumeixo en un de sol: facilitar la convivència entre totes les persones que viuen o treballen a Barcelona!»

Jordi Hereu

«Lo que estaba cerca se aleja,
y lo que estaba lejos
se acerca, a través de redes
que conectan la intimidad
de cada uno de nosotros
con la globalidad del mundo.»

Manuel Castells

ramifiquen a totes les escales. La ciutat només seguirà sent ciutat si sabem conciliar els trànsits i els llocs, la llibertat de cadascú amb la seguretat de tots, i trobar llocs i moments per conviure en la diversitat. Aquest és el repte prioritari de les ciutats per als propers anys: no deixar de ser-ho!

Perquè, en el fons, anava dient Jordi Hereu, la ciutat és la gent que hi viu i hi treballa, i les formes de relació social que s'hi estableixen, i per això el gran debat sobre la ciutat és sempre social, fins i tot personal, de cada persona en concret. Per això avui, després de tants anys impulsant grans projectes de transformació de les infraestructures i els equipaments, obrint la ciutat al mar i al món, hem d'atendre prioritàriament els problemes de la gent, i promoure el civisme i les oportunitats. La gent ha de poder desenvolupar el seu projecte personal i la ciutat no tan sols li ha d'oferir les millors condicions: també l'ha d'estimular perquè aquest projecte vagi més enllà, sigui més ambiciós, més complexe. Només si donem la prioritat justa als problemes quotidians de la gent podrem tirar endavant visions estratègiques de la ciutat o del país a mig i llarg terminis, amb la complicitat de la majoria dels nostres conciutadans.

De tot el que he estat dient fins ara es desprèn que, per suposat, jo reivindico un govern metropolità, diu Hereu. Perquè la realitat de Barcelona, i aviat de Catalunya, és metropolitana! Per poder oferir millors serveis públics als ciutadans, i amb major equitat, necessitem institucionalitzar l'àrea metropolitana al més ràpidament possible. Tampoc no és lògic que fem un pla estratègic metropolità, l'aprovem tots i cadascun dels 36 municipis que avui es reconeixen com a metropolitans, i després no tinguem autoritat ni competència ni recursos per aplicar-lo.

Dificultats polítiques?, somriu Hereu. Home, sempre n'hi ha: la convivència entre partits polítics i institucions públiques i municipis, no és gens fàcil. Però tenim l'obligació de fer-ho possible, de superar les dificultats i tirar endavant!

Després d'aquesta intervenció, Toni Vives, que havia estat secretari de Govern de l'últim govern del president Pujol, va intervenir amb tanta passió com Jordi Hereu, per defensar els seus punts de vista, i la tertúlia s'allargà fins passades les dotze de la nit, i més enllà, encara, perquè eren les dues tocadetes i alguns tertulians encara discutíem sobre la convivència com a repte essencial de la ciutat. La convivència, o la compassió, com deia Joan Maragall en un article cèlebre, és el que converteix una població en un poble, i deia «poble» en el sentit profund de la paraula. Aquí hi haurà hagut una gran ciutat, deia el poeta, però mai hi haurà hagut un poble. Això, si Barcelona no aprenia a conviure amb les seves contradiccions.

Abans de marxar, algú va atrevir-se a pronosticar que, en les eleccions municipals del 2007, competirien Jordi Hereu, pel PSC, i Toni Vives, per CiU. Han passat cinc anys d'aquella tertúlia al Màgnum i aquell pronòstic s'ha complert en bona part, perquè fa deu mesos que Jordi Hereu va substituir l'alcalde Joan Clos i fa uns dies que ha guanyat les seves primeres eleccions, després d'uns pocs mesos pilotant l'alcaldia.

Volem la fusió en un únic organisme de les tres entitats metropolitanes i la recuperació de les competències, actualitzades, afirmà Jordi Hereu a la primera sessió de l'Assemblea de Municipis

de l'Àrea Metropolitana de Barcelona que ell entrava a presidir. I aquesta mateixa reivindicació, la constitució d'una Entitat Metropolitana de Barcelona, va ser un dels primers temes que va tractar amb José Montilla, actual president de la Generalitat.

Aquest llibre, ara me'n adono, és la continuació d'aquella tertúlia, un intent d'explicació del que passa en aquesta Barcelona exuberant, més gran, més diversa i més inquieta de finals de la primera dècada del segle XXI, sense altres fronteres que les administratives, que anomenem *infinita* a falta d'un adjectiu millor per evocar la seva diversitat extraordinària, que no es pot constrènyer ja a límits geogràfics, que desborda qualsevol imatge preconcebuda fins a confondre's literalment, i paradoxalment, amb Catalunya.



Bon dia

Bon dia, encara que no sigui el millor dia ni la millor hora, saluda Antoni Bassas. Són les set del matí i avui és dilluns. Comença a preocupar la grip aviària perquè s'inicia el procés migratori dels ocells cap als aiguamolls de l'Empordà, el delta del Llobregat i el de l'Ebre, de camí cap a l'Àfrica. Des del RACC, l'estat de les carreteres: retencions al nus de la Trinitat, a la sortida de l'autopista Mataró-Granollers, a l'autopista del Maresme entre Sant Adrià i Badalona, direcció Barcelona, a Sant Boi a l'autopista del Garraf, a l'A-7 al Papiol, en sentit sud, i a Barberà, en sentit nord. El president d'Endesa diu que La Caixa, de nit, actua com un tauró de Wall Street, i Mariano Rajoy que a Catalunya el castellà es restringeix a l'àmbit privat. Comença *El Matí de Catalunya Ràdio*. Nestlé fitxa Ferran Adrià, recull la contraportada de l'*Expansión*. Sembla que avui veurem el sol i tindrem temperatures més altes, però demà el vent de mestral ens portarà núvols fins que enteranyiran el cel. Rinonet, cent per cent aigua de mar, consulti el seu farmacèutic. Novament des del RACC: un camió s'ha avariat a Torre Baró i provoca retencions a les rondes de Barcelona; hi ha cua de Gran Via a Trinitat, a la Ronda Litoral i de Via Júlia a Trinitat, a la Ronda de Dalt; aturades intermitents a l'AP-7 a Parets del Vallès, i la pota nord comença a estar també aturada. Ja dèiem que no és el millor dia, ni la millor hora.

FemCAT

De Mataró cap a Sabadell passo per la C-60, a través del túnel que travessa la serra Litoral fins a la ronda sud de Granollers, l'avinguda del Pla, després la del Vallès, continus residencials i industrials que s'estenen al llarg de valls estretes, la carretera que puja i baixa els petits turons i salta les rieres, la del Tenes, la de Caldes, sense aigua però verdes i humides avui, un matí gris que anuncia pluja, fins a arribar a la del Ripoll, la més ampla i fonda, el perfil de Sabadell enfilat dalt de l'altre marge; per la Gran Via de Sabadell, adornada de banderoles vermelles que diuen «Fem Sabadell!», continuo cap al sud, però em perdo entre polígons industrials i arribo fins l'aerodrom, i he de tornar enrere per trobar l'edifici del concessionari de la Renault, on m'havia dit la secretària de Miquel Martí, president del grup Sarbus SA, que el trobaria, a la segona rotonda, i el restaurant El Rincón del Bierzo just al davant.

Guisantes salteados y pollo a la brasa, anota el cambrer, i deixa la nota sota el cendrer. Y para beber ¿qué le traigo, señor?

Hauria de parlar amb Miquel Martí, em van dir a la Cambra de Comerç de Barcelona quan els vaig explicar el llibre que estava escrivint. El senyor Martí va estar molt implicat en l'organització de l'acte conjunt de les entitats empresarials a l'IESE sobre l'aeroport de Barcelona, és membre de la Cambra de Comerç de Barcelona i vocal de FemCAT, una fundació constituïda per una cinquantena d'empresaris, directius i professionals preocupats pel futur de Catalunya.

¿Flan y café?, em pregunta ara el cambrer, estranyat de veure'm escriure compulsivament sobre les estovalles de paper.

Miquel Martí és la tercera generació d'una família d'empresaris sabadellencs. De la cinquante-na de treballadors que tenia l'empresa a principis dels vuitanta, quan ell se'n va fer càrrec, i després d'un procés d'adquisició successiva d'empreses emblemàtiques del sector –Casas, Sarfa, La Vallesana i d'altres–, l'empresa ha passat a tenir-ne avui més d'un miler, als quals s'hi han d'afegir els prop de sis-cents de les empreses concessionàries que Mercedes, Volkswagen, Seat, Skoda o Renault tenen a les ciutats metropolitanes.

8,50 €, em demana el cambrer.

El concessionari de la Renault és un edifici modern, que ocupa quasi tota una illa de cases. Travesso entre els vehicles exposats a la planta baixa i pujo per una escala de cargol a la planta primera.

El senyor Martí està a punt d'arribar, em diu la seva secretària, i m'ofereix un diari. És premsa local, es disculpa. Algú s'ha endut *La Vanguardia*.

El Salón Internacional de Aeronáutica se celebrará del 4 al 7 d'octubre, al Centre de Convencions Fira de Sabadell. El Parkinson afecta a cerca de 500 personas en nuestra ciudad. El crític Sam Abrams presenta el nou Premi Sant Joan Caixa de Sabadell, el mallorquí Valentí Puig, autor de *La gran rutina*, que retrata les elits catalanes.

Quan arriba Miquel Martí m'acompanya immediatament a la sala de juntes, una sala circular, revestida de fusta. La taula rodona al centre presidida per un quadre a l'oli de l'avi que va fundar l'empresa, imponent com els quadres dels prohoms penjats al primer pis de l'Ajuntament de Mataró, o al saló de plens del de Vilanova, com aquells capitans d'empresa sabadellencs dels quals va escriure Vicens Vives.

L'avi va començar en el negoci del transport urbà el 1923, m'explica Miquel Martí, quan Sabadell només tenia un carrer asfaltat, però va fer créixer l'empresa fins a arribar a tenir uns vint autobusos. També es va iniciar en el sector de la distribució de vehicles, perquè voltant per Europa es va adonar que els automòbils deixarien de ser un luxe dels rics i es popularitzarien. Quan va esclatar la Guerra Civil, les empreses van ser col·lectivitzades i va haver de recomençar pràcti-

cament de zero. Se'n sortí prou bé, i quan als anys cinquanta i seixanta Sabadell i els municipis dels voltants van créixer per l'arribada de la immigració, l'empresa va tornar a fer-se gran.

El 1976, novament un esdeveniment polític –la reinstauració de la democràcia– i l'entrada dels partits d'esquerra als ajuntaments, va suposar un daltabaix important per a la nostra empresa, perquè a principis dels vuitanta els polítics d'esquerra entenien que el transport públic havia de ser operat per empreses públiques; no els semblava «políticament correcte» que una empresa privada pogués generar beneficis, pocs o molts, en aquest sector, que està fortament regulat per les administracions. Els preus dels bitllets de transport es fixen políticament, com tothom sap, molt per sota del cost real, i per compensar els dèficits es fan necessàries les subvencions públiques, que comencen precisament a mitjans dels anys vuitanta. En aquella època, el nivell d'atur era alt i l'empresa privada, l'empresariat en general, no era precisament popular; les empreses tenien quelcom de sospitós, i el cert és que moltes operaven amb un nivell alt d'informalitat i poca professionalitat, si les comparem amb les d'avui. No et dediquis als negocis!, deien molts pares empresaris als seus fills. Recordava Trias Fargas que a partir d'un determinat moment els amics van deixar de preguntar-li quins negocis podien ser més interessants per als seus fills, i en canvi van començar a demanar-li que els ajudés a entrar a treballar a La Caixa o a la Generalitat. I encara avui, que moltes administracions públiques tenen polítiques d'estímul de l'esperit emprenedor i viviers d'empresa, i impulsen empreses públiques de capital risc, la majoria d'estudiants d'escoles de negocis barcelonines diuen a les enquestes que prefereixen treballar a l'Administració o a una gran empresa, més que aventurar-se a crear la pròpia!

Després d'acabar els estudis a l'IESE jo també vaig haver de preguntar-me si valia la pena continuar amb l'empresa familiar o era millor acceptar l'oferta d'alguna gran multinacional. L'única concessió de transport urbà que no es va municipalitzar de totes les que teníem va ser la de Saragossa, i a Saragossa vam aconseguir redefinir la relació entre l'Ajuntament i l'operador privat de transport d'una forma moderna i eficient; aquella experiència de l'any 1986 va ser decisiva perquè em decidís a intentar reflotar l'empresa, quasi des de zero. Pocs anys després s'hi va incorporar el meu germà, en Josep Maria.

Aquesta és la natura del nostre sector, el transport col·lectiu, un servei públic que depèn de decisions que en darrer terme prenen els polítics. Per això, tant jo com el meu germà no podem restar al marge dels grans debats estratègics sobre el futur del país. I ara ja tenim una



«El teixit empresarial català s'ha de revitalitzar, i entre tots hem de recuperar l'esperit cívic d'aquella burgesia de principis de segle. Els empresaris i els directius catalans de grans empreses multinacionals localitzades a Catalunya no podem quedar al marge de les grans qüestions estratègiques de país!»

Miquel Martí

quarta generació que ens ve al darrere, tota una colla de cosins des del més gran que té vint-i-set anys al més petit d'un any i mig! Hem separat el Consell de Família del Consell d'Administració i continuarem professionalitzant la gestió de l'empresa, que avui és cent per cent propietat de la família, i així volem que continuï. En Josep Maria és a la Cambra de Sabadell, presideix Busmet, i jo sóc a la Cambra de Barcelona, a FemCAT.

Com surgeix FemCat?, li pregunto.

D'una forma gairebé casual, espontània, em diu ell, a partir de converses amb amics empresaris, gent entre els quaranta i cinquanta anys que ens hem anat adonant que avui, a diferència del que passava als anys vuitanta, hem d'implicar-nos en els grans debats socials i econòmics de Catalunya, com van fer els nostres avis i besavis, a finals del segle XIX i principis del XX. El lideratge polític dels vuitanta, líders com Jordi Pujol o Pasqual Maragall, són difícilment repetibles, tota aquella generació de polítics extraordinaris de tots els partits que va emergir després de la Dictadura, com Antoni Farré, que a Sabadell va impulsar la renovació de l'Eix Macià. Avui tots ens adonem que recuperar l'esperit emprenedor i creatiu és fonamental, després de veure com l'entrada al mercat comú va facilitar l'absorció d'empreses familiars catalanes per part de multinacionals, i com les empreses industrials ara comencen a marxar als països de l'Est pels mateixos motius que llavors van venir aquí.

El teixit empresarial català s'ha afeblit molt. Per això els empresaris, i els directius catalans de grans multinacionals localitzades a Catalunya, no podem quedar al marge de les grans qüestions del país. Així va sorgir FemCAT. Erem vint-i-dues empreses, i ara en som més de cinquanta, amb persones com Joaquim Boixareu, d'Irestal; Albert Esteve, de Laboratoris Esteve; Josep Mateu, director general del RACC, o Ramon Roca, del grup Ros Roca. A FemCAT volem que en vint anys Catalunya sigui un país de referència al món, no pas en tots i cadascun dels sectors, però sí en uns quants sectors estratègics; per exemple, donem suport a projectes estratègics de país, com la Barcelona School of Economics que impulsa Andreu Mas Cullell amb el suport d'IESE, ESADE i EADA, perquè ja avui Barcelona és reconeguda mundialment per l'excel·lència de les seves escoles de negocis, i necessitem reforçar en nivell de recerca fonamental en economia. A FemCAT ens organitzem per comissions, per tal d'estudiar els distints àmbits, i tenim el propòsit d'arribar a un document que reculli la nostra visió estratègica de país. Ens sembla que hi ha qüestions que són d'una importància tan gran per al conjunt del país que no poden decidir-se ni improvisadament, ni deixar-se aparcades indefinidament. La política d'infraestructures n'és una.

En aquest sentit, l'acte celebrat a IESE, que va servir per manifestar d'una forma clara la posició que tenen les organitzacions empresarials catalanes en relació amb l'aeroport de Barcelona, va ser un èxit; primer perquè es va organitzar d'una forma absolutament independent dels partits polítics, fins al punt que cap polític no hi va assistir, i després perquè cap institució va voler sobresortir de la resta, ni l'IESE, ni el RACC, ni Foment del Treball, ni el Cercle d'Economia, ni tampoc la Cambra de Comerç de Barcelona, tot i el prestigi que aquests darrers anys ha adquirit a través de l'Estudi Llotja. Com a president de la Comissió d'Infraestructures del Consell de Cambres de Catalunya estic impulsant en aquests moments una reflexió conjunta

sobre totes les infraestructures necessàries per a Catalunya, viàries, ferroviàries, portuàries i aeroportuàries, energètiques, d'aigua i sanejament i de telecomunicacions.

Amb Miquel Martí hauria de seguir parlant hores i hores, per aprofundir en les reflexions estratègiques de FemCAT i les Cambres, i que a penes hem tingut temps d'esbossar, però fa ja més de dues hores que parlem, i aquest llibre tampoc no és el millor lloc per analitzar les alternatives en estudi del Quart Cinturó, ni la reorganització de la vialitat interior del Vallès –tot l'entramat de vies locals i comarcals que jo travessava venint de Mataró a Sabadell.

El dia continua gris, plujós. A l'autopista el trànsit és dens en direcció Barcelona, però relativament fluid; en direcció contrària, en canvi, està totalment col·lapsat. Hi ha disset quilòmetres d'embús segons el RACC, sento a la ràdio, de Mercabarna al nus de la Trinitat, direcció Besòs.

Però quan surto de la Ronda Litoral per la Vila Olímpica tinc la mateixa sensació d'optimisme de sempre: les torres olímpiques il·luminades davant del mar, jardins i voreres amplíssimes, arbrades, el mar, ja sabem que la densitat relativa de la Vila Olímpica és molt més baixa que la de la resta de la ciutat, que per això hi ha menys comerç, però a mi ja m'està bé així. A l'ascensor em trobo amb el meu veí, el cantant d'òpera rus que només veiem, i escoltem, de Pasqües a Rams. Ahir va arribar de Milà, i demà passat se'n va a Sant Petersburg.

L'arquitecte de Coelemu

Escriure una crònica urbana, o metropolitana, és una bona oportunitat per retrobar vells amics, com Rodrigo Díaz, arquitecte nascut a Coelemu, Xile, amb qui vaig coincidir a principi dels noranta en la redacció del Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB). Han passat més de quinze anys des que vaig deixar aquella feina, i més de deu des que l'equip redactor d'aquell pla va ser dissolt dramàticament, d'un dia per l'altre. I tota la feina bona o dolenta de tants anys va acabar sent menystinguda. Rodrigo continua sent l'únic d'aquell equip que avui treballa encara a l'Institut d'Estudis Territorials.

Eres el último de Filipinas, li dic.

Vente a casa a cenar, em contesta ell, y te presento a Pablo, el hijo de Jack Delano.

Jack Delano va ser un d'aquells fotògrafs pioners de la FSA que l'any 1939 van retratar la vida dels emigrants dels campaments agrícoles dels estats de l'Est i les condicions de vida de la gent dels territoris americans al Carib, les Virgin Islands i Puerto Rico. Fins i tot els somnis d'aquella gent, retratava Delano, s'admiraven els crítics. Pablo, el seu fill, també és fotògraf, i professor de fotografia.

Rodrigo viu amb la Suzanne, autora de llibres i guies sobre la nova arquitectura de Barcelona, i la seva filla, l'Alba, en un bellíssim edifici rehabilitat per ells mateixos, prop del port Vell, darrere la magnífica construcció neoclàssica de la Cambra de Comerç, Navegació i Indústria de Barcelona.

Índex

Aquest llibre integra les opinions de moltes persones des de diferents punts de vista, manifestades de manera pública o en converses privades amb l'autor. A tots, gràcies.

Som i serem?	9
Jordi Pujol, president de la Generalitat de Catalunya 1980–2003	
Zygmunt Bauman, pensador	
La imaginació al poder!	11
Xavier Rubert de Ventós, filòsof	
Alfons Cornella, Infonomia	
Eliseu Climent, Institut Ignasi Vilallonga d'Economia i Empresa	
Going transeuropean	12
Mateu Turró, Banc Europeu d'Inversions	
Sota de cap bandera	14
Pere Nolla, Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana	
Mercè Sala, presidenta del Consell del Treball Econòmic i Social de Catalunya	
Tornant d'Europa	16
Pasqual Maragall, president de la Generalitat de Catalunya 2003–2006	
Barcelona des del cel	20
Peter G. Rowe, professor GSD Universitat de Harvard	
Manuel Castells, sociòleg	
Bon dia	27
Antoni Bassas, periodista de Catalunya Ràdio	
FemCAT	27
Miquel Martí, empresari	
L'arquitecte de Coelemu	31
Rodrigo Díaz, membre de l'equip tècnic del PTMB	
La construcció fotogràfica de la ciutat	35
Oriol Molas, fotògraf	
Jordi Todó, fotògraf	
Dia d'Acció de Gràcies al Montsant	36
Gregory, escalador	
Scott Baullens, professor de la Universitat de Los Angeles	
La mòmia vivent	37
Albert Serratosa, urbanista	

Benvinguts a Creàpolis	41
Francesc Santacana, coordinador general del PEMB	
Mongo-Bongo i els joves desertors del somni catalanista	44
Patrícia Gabancho, periodista i escriptora	
Calla i balla	48
Jordi Roigé, fundador de la productora Utopia Global	
Harmonia del Palomar	49
Carmen Seguí, Carme i Mercè, farmacèutiques	
L'home que feia pessigolles al dinosaure	53
Joan Antoni Solans, urbanista	
Excursió a Sant Miquel de Balenyà	57
Sabem el que passa?	61
Carme Miralles, directora de l'IEMRB	
10.397 (E = 0,7%)	63
Carme Miralles, directora de l'IEMRB	
Elena Sintes, coordinadora de l'Enquesta de Condicions de Vida i Hàbits	
L'observador silenciós	65
Francesc Carbonell, IEMRB	
Els misteriosos jardins de Carles I	66
Anna Pineda, professora de Literatura Espanyola	
Daniel Innenarity, filòsof	
Aventures geogràfiques	69
Els Jinx de NYC	71
David Lefty, fundador dels Jinx	
Incursions situacionistes	71
Manuel Delgado, antropòleg, i Deborah, Marc, Santiago i Andrea	
Gozar la ciudad y sus síntomas	73
Chuco Quintero, sociòleg fundador de CEREP	
Submarinisme històric	76
Joan Roca, director projecte Majories urbanes de la Fundació Tàpies	
Teoria de l'embadaliment	79
Per abraçar la vida com un tot	80
Assalt científic a la totalitat	81

Som com som?	84
Salvador Giner, director de l'Institut d'Estudis Catalans	
La imaginació al carrer!	91
Antoni Vives, director de la Fundació Trias Fargas	
La festa sou vosaltres!	93
Xavier Baulies, biòleg i músic	
A Can Català	95
Jaume Boter de Palau, president de Caixa Laietana	
Shockeada	98
Suzanne Strum, arquitecta	
De les terres de l'Ebre a l'Hospitalet	100
Nati Blanco, geògrafa	
Hong Kong	102
Hong Kong i el seu pare, Sang Hung Shin, director de Samsung	
Nada por aquí, nada por allá	103
Francisco Alcaraz, UGT	
200.000 m² de sostre	105
Ferran Miralles, regidor d'Urbanisme a Lliçà d'Amunt	
Els plans del <i>General Manager</i> de GE	105
Rubén González, <i>General Manager</i> de General Electric	
El nuevo metropolitano	110
Josep Anton Acebillo, Agència Barcelona Regional	
Catalunya creativa	111
Pere Torres, director tècnic de l'Institut Cerdà	
Eduard Punset, escriptor i divulgador científic	
Escenaris transgressors	113
Salvador Rueda, director de l'Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona	
Plans molt especials	115
Miquel Corominas, professor d'Urbanisme	
Richard Forman i els tres mosqueters	119
Sito Alarcón, vicegerent de l'Agència Barcelona Regional	
Richard Forman, professor GSD Universitat de Harvard	
La casa és la memòria	123
Marina Adillón, mestra i mestressa d'Els Bastons	

Tibidabo és Collserola	125
Teresa Franquesa, biòloga	
La casa que vull	127
Efraín Larrea, suburbanita	
Proyectos en Río y en Barcelona	130
Manuel Herce, enginyer de camins	
El mar de fons de la mobilitat	132
Marc Garcia, director de l'Autoritat Metropolitana del Transport	
La segona joventut de l'Armando	137
Armando Zuñiga, infermer	
Qualsevol lloc a Barcelona	139
¿Habéis potado alguna vez desde la ventana de un tren?	143
El monestir dalt d'una muntanya	146
Ignasi Fossas, pare majordorm de Montserrat	
La Veu de Montserrat	147
La tertúlia del Magnum	149
Jamal Mahjoub, escriptor	
Jordi Roigé, fundador de la productora Utopia Global	
Mario Saban, historiador	
Plans per a la ciutat de ciutats	153
Joaquim Nadal, conseller de Política Territorial	
Oriol Nel·lo, secretari de Planificació Territorial	
Juli Esteban, director del Programa de Planificació Territorial	
Joan Llort, director general d'Urbanisme	
Antonio Font, urbanista	
Quim Sabaté, urbanista	
Xavier Eizaguirre, urbanista	
Lluís Cantallops, urbanista	
Agapit Borràs, urbanista	
Nosaltres, la classe tecnocràtica	156
Jordi Borja, geògraf i urbanista	
Polítiques per a la ciutat de ciutats	157
Oriol Nel·lo, secretari de Planificació Territorial del Govern de Catalunya	
Després de l'explosió de la ciutat	159
Antonio Font, urbanista	

Hiperciutats	163
Vicente Guallart, director de l'Institut d'Arquitectura Avançada de Catalunya	
El salt transversal	165
Jordi Julià, director general tècnic d'Ifercat	
La vida del maquinista	169
Joan López, ferroviari jubilat i caçador	
El pont Trencat de Sant Celoni	171
Xavier Font, autor del projecte de Pont Trencat	
Cerrado Loop	172
Josep Oliva, urbanista	
Més que discutible	172
Xavier Monteys, dissenyador	
Oscar Tusquets, arquitecte	
La bioidoneïtat	174
Ramon Folch, socioecòleg	
¡Vaya preguntita!	175
Josefina Cruz, secretària de Planificació del Ministeri de Foment	
La frustració de l'urbanista	176
Amador Ferrer, director Serveis Urbanisme de la MMAMB	
L'optimisme de l'urbanista	178
Josep M. Carrera, coordinador del Pla Territorial Metropolità	
La metamorfosi metropolitana	183
Francesc Artal, interventor de la MMAMB	
El fet metropolità	186
Joaquim Clusa, economista	
2.124 entitats locals?	188
Joan Antoni Barón, alcalde de Mataró	
Eladi Torres, gerent del Consell Comarcal del Maresme	
Una vegueria metropolitana?	190
Celestino Corbacho, president de la Diputació de Barcelona i alcalde de l'Hospitalet	
Vicenç Izquierdo, cap del Servei de Vies Locals	
Osona metropolitana?	192

L'arc metropolità	193
Josep Mayoral, alcalde de Granollers	
Juan Echàñiz, cap del Gabinet del president de la Diputació	
Narcís Serra, president del CIDOB	
Una àrea metropolitana a diferents velocitats?	194
Un consorci metropolità?	195
Jordi Borja, geògraf i urbanista	
Vint anys després, ara és l'hora de l'àrea metropolitana!	197
Dídac Pestaña, vicepresident executiu de la MMAMB	
Si la resposta és el govern metropolità, quina era la pregunta?	199
Joan Subirats, polítòleg	
Consell de Cent a l'Ateneu Barcelonès	205
Salvem les palmeres!	206
Oriol Bohigas, arquitecte i president de l'Ateneu Barcelonès	
Joan Torras, president de Ferrocarrils de la Generalitat	
L'anomalia del Barcelonès	208
Albert Serratosa, urbanista	
El nus gordià	209
Jordi Borja, geògraf i urbanista	
Barcelona, ¿a dónde vas?	210
Eduardo Moreno, advocat	
Jordi Petit, regidor de l'Hospitalet	
Miracles històrics	211
Pep Parcerisa, urbanista	
Josep Martorell, arquitecte	
Maria Rubert de Ventós, arquitecta	
Tantes veus coincidents	213
Oriol Bohigas, arquitecte i president de l'Ateneu Barcelonès	
Les dues sectes	213
Albert Serratosa, urbanista	
Carta d'ultramar	217
Carlos Guevara, psicoanalista	