TERRITORI I FORMA METROPOLITANA A LA REGIÓ DE BARCELONA

JOSEP M. CARRERA
Arquitecte. Departament d'Ordenació Urbanística, Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

SUMARI

1. Paisatge, medi ambient i planejament

2. Tres referències internacionals

2.1. Olmsted i Vaux: Nova York i la cultura del verd urbà
2.2. Londres: del *green belt* als tascons verds
2.3. Randstad Holland 1990

3. Un esquema espacial possible per a la Regió Metropolitana de Barcelona

3.1. Un assaig de tipologia
3.2. L'exhauriment de l'esquema

4. Àrea Metropolitana i territori català

JOSEP M. CARRERA

TERRITORI I FORMA METROPOLITANA A LA REGIÓ DE BARCELONA

1. Paisatge, medi ambient i planejament

Cada vegada es fa més palès dins del nostre entorn cultural l'interès per temes tals com: qualitat de vida i medi ambient, espais naturals, paisatge... La preocupació que desperta en aquestes matèries és fruit d'una presa de consciència de la necessitat de gestionar uns béns escassos que tenen un clar suport: el territori. L'àmbit físic d'aquest suport queda àmpliament diluït en contextos que van molt més enllà del que succeeix dins d'una regió geogràfica delimitada en funció dels mercats de treball que defineixen clàssicament les àrees metropolitanes.

Un exemple en podria ser la qualitat de les aigües o els efectes sobre la sorra de les platges, que vénen condicionats per la gestió d'una conca hidrogràfica molt més extensa territorialment que el propi fenomen metropolità. Així, podríem parlar d'un seguit de qüestions directament relacionades amb els temes de partida, fins arribar a l'escala planetària:

— De la mateixa manera que l'habitant de les comarques de ponent sol tenir un coneixement espacial del centre de Barcelona —fins i tot del nom dels seus carrers principals: Passeig de Gràcia, la Rambla, Diagonal...—, l'habitant de l'Eixample barceloní coneix i fa ús de les platges de l'Empordà, de l'estació d'esquí de la Molina o del delta de l'Ebre, fins a fer-ne uns espais habituals.

— D'alguna manera, des de l'enderroc de les muralles i els plans d'Eixample del segle XIX fins als nostres dies, en què les xarxes ens posen a l'abast àrees cada cop més extenses, els límits dels espais d'equipament es fan més difosos a la ciutat metropolitana i comença a sovintejar la utilització dels parcs regionals de forma anàloga a la dels parcs urbans i les places públiques de la ciutat tradicional.

— Si bé l'espai productiu de l'agricultura, cada cop té uns *hinterlands* més difosos a escala planetària —ja que el cava del Penedès o els vins d'Alella es consumeixen en bona part fora de l'àmbit de llurs denominacions d'origen—, d'altra banda l'horta del delta del Llobregat pot continuar tenint cert paper regulador sobre els preus dels productes agrícoles al mercat barceloní, encara que puguem afirmar que la Regió Metropolitana en el seu conjunt no pot abastar avui el seu propi mercat.

Aquestes tres darreres reflexions tenen per nosaltres dues importants conseqüències:

— L'àrea metropolitana de Barcelona definida en funció dels mercats de treball, tant per la incidència dels fenòmens i relacions que s'hi donen ara com per d'altres previsibles a curt termini, no serà pas l'àmbit més adient per tractar problèmàtiques com les que ens ocupen amb pretensions de globalitat.

— La categoria legal «sòl no urbanitzable» resulta conceptualment dèbil, ja que suposa una definició únicament negativa d'uns espais que, com hem vist, tenen atribucions ben concretes (equilibradors ecològics, productors d'aliment, espais-equipament...); dins el nostre país i especialment a la rodalia de la gran urb aquesta categoria resulta, semànticament, fins i tot contradictòria per dues raons.

D'una banda l'anomenat «sòl no urbanitzable» és, es vulgui o no, un espai profundament «construït» i «artificialitzat» per processos seculars d'urbanització rural; el seu resultat és la major part dels paisatges que avui valorem o esguerrem. D'altra banda, existeix ja, i aquest és un fenomen necessari i ineludible, una macrourbanització territorial (xarxes de transport, d'energia, d'informació...) que, articuladament o autònoma, s'instal.la i «urbanitza» allò que ingènuament s'anomena sòl no urbanitzable.

Les previsions fetes pel legislador respecte a l'ordenació del territori tendeixen a establir un corpus jerarquitzat de planejament (Pla Territorial General, plans sectorials, plans territorials parcials, etc.) en el qual es passa del que és general al que és més concret, reduint-ne l'àmbit físic i concretant-ne les determinacions. Malgrat això, ens trobem en una situació inversa, amb planejaments municipals i alguns de sectorials aprovats en els darrers anys. Fins i tot podem dir que l'urbanisme com a disciplina funciona

de baix a dalt i no d'altra manera. Per això, les eines disciplinars de què disposem són a hores d'ara molt limitades i l'ordenació de la Regió Metropolitana, avui, potser caldria veure-la més com un treball d'ajustos, coordinacions i concrecions que com un document marc del qual poden deduir-se altres d'escala més petita.

Resulta inqüestionable que dins de l'entorn metropolità és on la densitat de l'esmentada macrourbanització territorial resulta més gran i per tant més problemàtica pels seus impactes. Per això, un planejament referit a aquest entorn s'ha de moure en el compromís de buscar una integració enriquidora entre les noves implantacions i les estructures territorials que tenim, més enllà de la minimització dels seus impactes negatius, si volem un entorn millor en el qual, a més, es conservi el que encara ens resta de valor.

2. Tres referències internacionals

Tot fent un repàs del que ha significat la presència del verd en algunes propostes urbanístiques de gran escala sobre l'estructura de la ciutat moderna (ciutat metropolitana), hem cregut suggeridor mostrar tres casos que il.lustren altres tants moments claus del debat: es tracta dels exemples de Nova York, Londres i els Randstad holandès.

2.1. Olmsted i Vaux: Nova York i la cultura del verd urbà

Entre els anys 1858 i 1870, F.L. Olmsted i C. Vaux dibuixen el Central Park de Nova York i el Prospect Park de Brooklyn, que, juntament amb Flushing Meadow Park, Woodhatem, la reserva natural de Jamaica Bay i altres espais, constitueixen el sistema verd actual de la ciutat de Nova York. Pel que fa als parcs d'Olmsted i Vaux, podem dir que es tracta de la introducció dins la ciutat moderna d'espais lliures públics de gran escala on es reprodueixen els paisatges mítics del nou món (superfícies aquàtiques, prats, boscos) per servir de suport a les noves funcions urbanes de lleure i representació, de forma clarament artificial. L'escala de les intervencions, així com les funcions atorgades a aquests llocs, els converteix en autèntics elements estructuradors d'una ciutat composta per retícules indefinides. Ja no es tracta d'incorporar buits interessants (jardins de palau o belleses paisatgístiques) a la ciutat en creixement accelerat, sinó de crear, mitjançant esforços d'enginyeria de gran abast, nous components actius dins l'estructura urbana de la ciutat moderna.

2.2. Londres: del "green belt" als tascons verds

De l'experiència anglesa, des de finals de la II Guerra Mundial fins als anys setanta, tant sols voldríem remarcar el paper que la presència del verd a escala metropolitana té sobre l'estructura urbana que en resulta. El Greater London Plan of 1944, de Patrick Abercrombie, conseqüència de les directrius de la comissió Barlow de 1940, es planteja seriosament el tema de la descongestió de la ciutat central continu urbà de l'àrea metropolitana—, tot fent-se ressò de la por que causaren els bombardejos sobre les àrees densament poblades i tot contant amb el model teòric, ja assajat a les Garden Cities de l'utòpic Howard. El *green belt* es consolida així com un anell d'espais oberts de 10 a 20 km d'amplada al voltant de l'anell viari perifèric, que se situa a uns 30 km del centre de la ciutat, distància similar a la del nostre quart cinturó.

Aquest anell verd es compon de:

— Espais naturals (boscos).
— Espais equipats (reserves aquàtiques, "bird santuaries"...).
— Espais agrícoles amb llogaters rurals als que pràcticament no s'assignen nous creixements.

A finals dels anys seixanta, el parc de la Vall del Lea és el primer exemple de tascó verd que penetra des de més enllà del Green Belt (Ware) fins a una de les àrees més degradades del compacte urbà central (Newham) el East End, on actualment se situa una operació de terciari de grans dimensions: els coneguts Docklands. Aquesta idea dels tascons verds tot seguint les valls fluvials, que serà força seguida a altres plans contemporanis d'àmbit metropolità (Moscú i l'Havana Metropolitana), es troba també present

amb un notable augment d'escala a l'esquema de l'Estratègia del Sud-Est d'Anglaterra, previ al primer pla que rebrà el nom de Pla Estratègic (1970). Aquest esquema alterna els eixos de creixement entorn de les grans infrastructures de comunicació en un radi de més de 100 km al voltant de Londres amb els espais oberts de característiques anàlogues a les del *green belt*, perquè totes dues estructures complementàries donin la forma general de la regió metropolitana del Sud-est d'Anglaterra.

2.3. Randstad Holland 1990

El planejament físic actual d'una de les regions més actives d'Europa, l'anell urbà format per Amsterdam, Rotterdam, la Haia i Utrecht, plantejat per tal de fer encara més competitiva aquesta regió en el context europeu, tot trencant les tendències a la suburbialització i a la mobilitat obligada excessives, pot aportar avenços importants al tema que ens ocupa. El pla (IV Directriu Extraordinària) cerca la cohesió mútua entre habitatge, ocupació, serveis, infrastructures i administració del medi ambient, i pren opcions inequívoques respecte a qüestions com la concentració dels nous creixements sobre l'anella urbana, sense expansions cap a l'interior del cor verd, i la preferència de la proximitat sobre l'accessibilitat[1].

L'esquema territorial que es dibuixa ens fa veure clarament com en l'estructura de la regió metropolitana-objectiu ja és tan important el ple —anell urbà fortament estructurat— com el buit —sistema complex d'espais oberts interrelacionats entre ells— tot establint un seguit d'àrees on es relacionen totes dues estructures complementàries per tal de formar un tot coherent. Sembla, doncs, que ja se supera la visió simplement proteccionista present als anteriors plans (directrius), quan la zonificació de l'espai rural es fa més complexa i particularitzada i el propi pla d'escala regional dóna normes per tres tipus de política estructural a desplegar sobre l'espai rural: la conservació activa, l'ajustament actiu i la renovació activa[2].

[1] K. de Jong, «Planeamiento urbano en una región "Mainport"», *Revista de Urbanismo* núm. 13. COAM, Madrid 1991.
[2] K. de Jong, *op. cit.*

3. Un esquema espacial possible per a la Regió Metropolitana de Barcelona

3.1. Un assaig de tipologia

Paral.lelament a les lectures per corones de l'àrea metropolitana de Barcelona proposem una lectura formal molt simplificada que ens permeti relacionar l'ocupació urbana del territori metropolità amb els seus espais oberts, tal com els trobem en l'actualitat. Així doncs, definirem els següents segments de Ciutat Metropolitana.

— *Ciutat compacta.* Caracteritzada per la total preponderància de l'espai ocupat per edificació i on els espais verds són illes; és a dir, els clàssics parcs urbans de la ciutat tradicional. Aquesta ciutat compacta, tot partint del centre de Barcelona, arriba actualment fins a Santa Coloma de Gramenet, Montgat, el Prat i Sant Feliu de Llobregat.

— *Ciutat contínua.* Caracteritzada per l'alternança de buits i plens lineals de gruix variable, com dues pintes complementàries i contraposades. L'ocupació del territori està molt determinada pel fet geogràfic: muntanyes de fort pendent, terrasses al.luvials inundables i espais agrícoles interfluvials conformen els separadors d'espais oberts entre els tendons urbans que ocupen la costa del Maresme, els punts baixos dels sistemes hidrogràfics vallesans i les terrasses no inundables de la Vall i el delta del Llobregat. A la ciutat contínua, els espais oberts que avui encara es reconeixen entre el continu edificat són d'escasses dimensions i passen quasi desapercebuts a les vores de les infrastructures que el vertebren; malgrat això, encara podrien tenir funcions importants en l'estructura d'espais oberts de l'àrea metropolitana. Els tendons urbans d'aquesta ciutat contínua s'estenen a l'actualitat fins més enllà d'antics centres comarcals tals com Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa i Martorell, amb una clara ramificació pel samontà del delta del Llobregat, fins a les Botigues de Sitges.

— *Ciutat discontínua.* Tot seguint les infrastructures i els corredors naturals que vertebren l'esmentada ciutat contínua trobem encara un seguit de nuclis urbans clarament individualitzats sobre el seu territori, que encara presenten suficients relacions (mercats de treball, lleure, etc.) amb la resta del conjunt metropolità com per ser considerats components de l'àrea metropolitana de Barcelona. Aquesta ciutat discontínua s'estén ja en l'actualitat fins més enllà dels límits del mapa de l'antiga AMB definida als anys seixanta.

Complementària a l'estructura d'ocupació urbana que es deriva de la lectura anterior del fenomen metropolità, trobem tot un conjunt d'espais oberts amb diferents nivells de protecció, degradació i expectatives de transformació, que podrien respondre avui als requeriments estructurals exigibles, tals com: manteniment d'un cert equilibri territorial entre àrees molt explotades, poc explotades i lliures d'explotació, a fi de garantir la desitjable diversitat ecològica dins del medi físic que habitem[3]; lligam entre els ecosistemes naturals i seminaturals de l'interior de l'àrea metropolitana i de la resta del territori, tot tenint cura per tal d'evitar els talls que produeixen les infrastructures lineals, integració en una xarxa contínua de lleure que cal que penetri les parts més densificades de la ciutat metropolitana[4]; continuïtat entre els espais públics de les àrees edificades i els espais oberts de la regió; conservació dels trets fonamentals dels paisatges fruit de la construcció cultural del nostre territori, alhora que canvien substancialment els seus usos agrícoles.

Dins aquesta possible estructura contínua d'espais oberts i atenent més al seu paper que als seus valors intrínsecs des dels punts de vista naturalístics o productius, que haurien de ser tinguts molt més en compte a l'hora de prendre decisions sobre l'ordenació i la gestió concretes, podríem establir de forma provisional i en cap cas exhaustiva les següents tipologies espacials:

a) Grans masses forestals a les serralades Litoral i Pre-litoral.
b) Extensions agrícoles com la del Penedès i un altre nivell però no de menys importància al delta de Llobregat.
c) Corredors continus a les valls fluvials del Llobregat i el Besòs.
d) Dits agrícoles i forestals que formen una pinta complementària als tendons de la ciutat contínua del Vallès.
e) Fils articuladors, que poden seguir en molts casos les rieres secundàries dels sistemes hidrogràfics principals, les rieres del Maresme, etc., tot penetrant els teixits edificats i vertebrant possibles sistemes de parcs urbans. En altres casos aquests fils poden ser inclús itineraris o fins i tot vies urbanes amb presència del «verd» (ajardinaments, arbrat).
f) Separadors intersticials que permetin encara reconèixer la individualitat dels diferents nuclis urbans de la ciutat contínua com a valor de referència territorial. Aquest seria entre altres un paper assignable a l'horta del Maresme.
g) Illes dins la ciutat compacta. És a dir, els tradicionals parcs urbans de més o menys extensió.

Aquestes dues estructures complementàries dibuixen un esquema territorial possible per a l'àrea metropolitana que s'articularia amb la resta del territori per mitjà de l'anomenada ciutat discontínua, les xarxes d'infrastructures i el sistema d'espais oberts.

3.2. L'exhauriment de l'esquema

Un problema que es planteja a hores d'ara és saber fins a quin punt es pot mantenir aquest esquema sobre el qual ha d'incidir el Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona:

Si es tenen en compte les xifres de l'evolució de l'espai forestal i agrícola al territori de la regió metropolitana de Barcelona (tal com fou definida l'any 1964), s'adverteix[5]:

[3] R. Margalef, *Per una planificació viable. Llibre blanc de la natura als països catalans*, Barcelona, Ed. Barcino, 1988.

[4] Kevin Linck, Cit Planning, MIT 1963.

[5] J. Clusa, «Característiques i previsions sòcio-econòmiques», *a Pla Especial de la Serralada de Marina*, Àrea metropolitana de Barcelona, 1991.

Taula 1. Evolució dels espais oberts en l'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona i tendència (2006)

	1989 (hectàrees)	Diferència 1982-89 (hectàrees)	2006 (hectàrees)	Diferència en percentatge 1989-2006
Superfície agrària total	180.269	—22.242	126.221	—30
Superfície forestal	96.187	—6.717	79.865	—17
Superfície conreus	57.866	14.955	21.525	—62
Superfície pastures	2.802			
Altres superfícies	23.414	1.636	19.439	—17

Font: J. Clusa, «Característiques i previsions sòcio-econòmiques», a *Pla Especial de la Serralada de Marina*, Àrea Metropolitana de Barcelona, 1991.

— Entre els anys 1982-89, malgrat el planejament especial aprovat i la gestió feta als parcs naturals de Collserola, Garraf, Montserrat, Montseny i Montnegre-Corredor, la superfície forestal ha disminuït en 6.717 ha. Si es considera aquesta evolució com a tendència, l'any 2006 s'haurà perdut el 17% de la superfície forestal actual.

— En el mateix període, la superfície conreuada ha minvat en 14.955 ha i fent la consideració anterior, l'any 2006 s'haurà perdut el 64% de l'àrea conreuada a l'actualitat.

— Pel que fa a la superfície agrària total (forestal, conreus, pastures i d'altres), la tendència esmentada donaria per a l'any 2006 una pèrdua del 30% de la superfície agrària actual (vegeu la taula 1).

Aquestes dades posen en evidència que, a més d'una pèrdua considerable d'espais oberts dins l'àrea, s'hi està produint una fortíssima degradació deguda a la decadència de l'activitat agrícola sobre el territori. ¿No caldrà doncs pensar en un tractament actiu (conservació, ajustament i renovació al Randstad Holland) d'aquests espais?

D'altra banda, i pel que fa a la possible demanda de nou sòl urbanitzable tant per a residència com per a activitat econòmica, si es creuen les xifres de sòl potencialment disponible segons els planejaments generals vigents amb les necessitats (d'habitatge, de sòl industrial i de sòl per a activitats terciàries), es comprova que aquell potencial s'exhauriria dins els propers 15 anys, malgrat que l'increment demogràfic sigui moderat, si continuen produint-se determinades tendències (vegeu les taules 2 i 3):

— Davallada de la *ratio* personatges/habitatge. Pels càlculs d'exhauriment a 15 anys s'han utilitzat els paràmetres 3,4 i 3,7 (a la Randstad Holland és ja de 2,6).

— Increment de la superfície mitjana dels nous habitatges.

— Increment de la demanda de sòl per a activitats econòmiques —industrials i serveis—, per a lloc de treball nou.

Taula 2. Tendències en necessitats d'habitatge (1991-2006)

	Hipòtesi (habitants/habitatge)	Tendència habitatge (unitats)
H1	3,4	364.766
H2	3,7	353.841

Font: J. Clusa, «Característiques i previsions sòcio-econòmiques», a *Pla Especial de la Serralada de Marina*, Àrea Metropolitana de Barcelona, 1991.

Taula 3. Potencial d'habitatge segons el planejament vigent 1990

	H1 (3,4) (habitatges)	Habitatges
Ocupació d'habitatges secundaris	422.766	124.343
Ocupació d'habitatges buits (5% marge mercat)	448.144	131.807
Ocupació sòls urbanitzables*	355.043	104.424
Totals	122.953	360.574

* Hipòtesi: ocupació actual del 50% del sòl urbanitzable previst al planejament vigent
Font: J. Clusa, «Característiques i previsions sòcio-econòmiques», a *Pla Especial de la Serralada de Marina*, Àrea Metropolitana de Barcelona, 1991.

— Increment o tant sols manteniment del parc d'habitatges buits.

— Increment o tant sols manteniment del parc de segones residències. Resulta il.lustratiu el creixement d'aquest fenomen a la dècada dels vuitanta en àrees inclús de l'anomenada ciutat contínua, com el Baix Maresme on la dinàmica de creixement relatiu ha estat molt forta: amb el 2,7% de la població de la regió s'ha absorbit el 15,8% del seu creixement poblacional, i del nou parc d'habitatges, la meitat és avui segona residència[6].

Encara que en aquests moments falta una diagnosi més acurada sobre aquests assumptes, resulta prudent pensar que en els propers anys començaran a haver-hi pressions sobre les àrees més dinàmiques del nostre territori metropolità per tal d'urbanitzar sòls actualment classificats com no urbanitzables.

Davant d'aquest fenomen sembla clar que tot el territori no es podrà comportar de forma homogènia. Així doncs, mentre les àrees més muntanyenques poden preservar-se millor a causa de les dificultats de la seva urbanització, els corredors fluvials i les planes, especialment les vallesanes, podrien esdevenir, en poc temps, ciutat compacta, malgrat que en el seu interior restin alguns espais lliures importants. El mateix pot succeir properament en el massís de Collserola si el desenvolupament del Centre Direccional Sant Cugat-Cerdanyola és el previsible.

Al Vallès, per exemple, el planejament vigent, malgrat que permet el manteniment de l'esquema esmentat (dits verds i tendons urbans) pel que fa a les qualificacions del sòl, genera alhora condicions propícies a la compactació amb una xarxa viària a la qual incorpora les carreteres interpolars que quadriculen i homogeneïtzen l'accessibilitat a un territori fins avui caracteritzat per un funcionament ramificat a través dels eixos baixos del sistema fluvial del Besòs, on se situaren els assentaments urbans i les infrastructures de comunicació principals (vegeu figures 1 i 2).

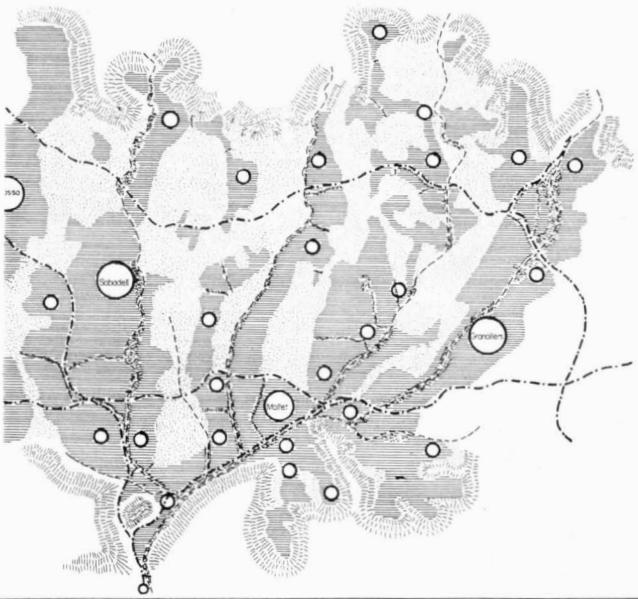
L'esquema territorial possible i encara atractiu pel que fa a l'estructura d'espais oberts que aquí es planteja sembla doncs difícil de consolidar. En tot cas, la seva precarietat present és un argument més per tal de veure la trascendència del moment en què s'està redactant el Pla Territorial Parcial, i això fa totalment necessari que s'hi prenguin opcions clares i inequívoques respecte a l'esquema a desenvolupar dins els propers anys. Això sí, tenint present una visió dels espais oberts a la regió com quelcom integrat dins l'estructura de la moderna ciutat metropolitana i no pas com els buits que en resulten del creixement urbà, amb algunes illes més o menys grans i preservades, és a dir, com el negatiu de la figura urbana.

4. Àrea metropolitana i territori català

L'esquema temptejat a l'apartat anterior no tindria perquè exhaurir-se totalment amb el potencial de sòl disponible als plans generals vigents a l'àrea, ja que encara serien possibles diverses estratègies no

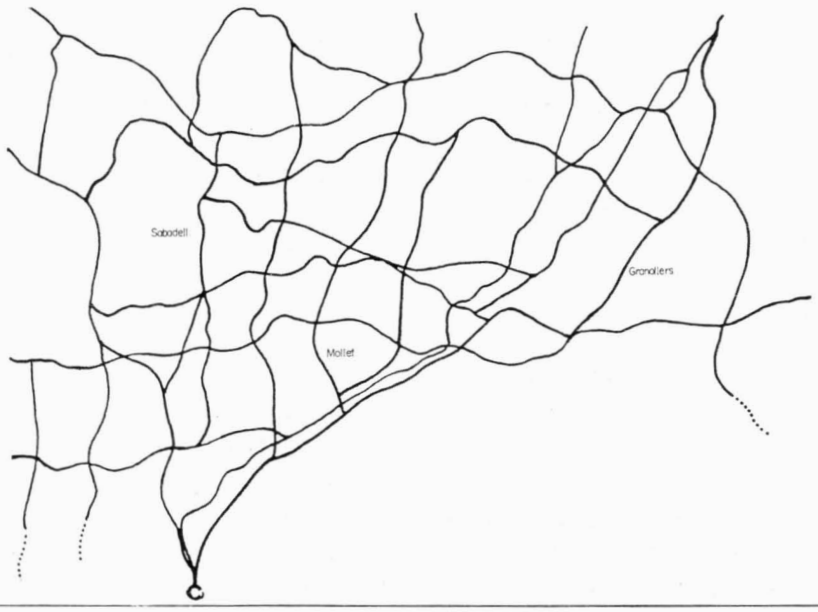
[6] J. Clusa, *op. cit.*

Figura 1. Fragment de l'esquema possible al Vallès. Tendons urbans i dits verds a la «ciutat metropolitana contínua»



Font: Elaboració pròpia.

Figura 2. Esquema viari principal al Vallès segons el planejament vigent. 1990



Font: Jordi Julià i Robert Vergès, *Regió Metropolitana de Barcelona. Xarxa viària, (1:100.000)*, Institut d'Estudis Metropolitans, 1991.

«compactadores» de l'esquema que caldria avaluar quantitativament, entre altres:

— Consolidació de la ciutat contínua a diversos indrets on es pot encara completar i inclús densificar.

— Estirament raonable de la ciutat fins on les condicions topogràfiques ho permetin —inclús fins a la plana del Penedès—, encara que potser caldria conservar aquest territori bastant obert, tant per el seu valor agrícola com per equilibrar les altes densitats dels territoris de la Regió I a llevant del Llobregat.

— Tractament del fenomen de la residència secundària, fins i tot potenciant el seu pas a residència principal, malgrat l'elevat cost que en molts casos suposa equipar determinats teixits de baixa densitat, escassament estructurats.

— Control de l'excessiu nombre d'habitatges buits amb polítiques adients. A l'àrea hi ha més potencial residencial pel que fa als habitatges buits que el que ens ofereix el sòl urbanitzable encara vacant.

Aquestes possibles estratègies, lligades a un millor repartiment de la centralitat i l'activitat econòmica que podria fer possibles les tres primeres, ens donarien un marge temporal més confortable per tal de respondre als reptes que l'àrea metropolitana ha d'afrontar si vol ser competitiva en l'actual conjuntura. Però perquè ho sigui també serà molt important l'existència d'una bona estructura d'espais oberts i la seva gestió acurada pel que fa a la qualitat de vida desitjable. Possiblement, si no es plantegen alternatives, l'esquema s'acabi compactant, especialment als llocs on la situació és més delicada, tal com vèiem a l'apartat anterior.

La manca de discussió sobre un Pla Territorial General de Catalunya, possiblement enllestit però no debatut ni adoptat —per tant desconegut per qui escriu—, i les incerteses plantejades més amunt ens empenyen a especular en un context territorial més ampli al del mapa del Pla Director dels anys seixanta (des d'ara AMB-64) si més no per tal de treure'ns de sobre, una mica, el neguit sobre l'exhauriment de l'esquema territorial possible temptejat amb anterioritat. Vegem-ho.

1. La distribució de la població sobre el territori català presenta grans desequilibris. Si dividim el Principat en tres feixes paral.leles a la costa, corresponents sempre a agrupacions de comarques sencereres tot atenent a criteris clàssics en la nostra geografia física[7], tindrem que:

a) Les comarques del sistema mediterrani, amb una extensió del 39% del país encabeixen el 85% de la població. L'AMB-64, amb el 10% de l'extensió total de Catalunya, allotja el 70% de la seva població.

b) A les comarques de la Depressió central, amb un terç quasi bé exacte de l'extensió global de Catalunya, tant sols hi viu el 12% de la població total.

c) A les comarques del Pre-pirineu i el Pirineu, el 29% de la superfície del Principat, tant sols s'allotja el 3% de la seva població. La qual cosa sembla bastant normal, donades les seves condicions topogràfiques i climàtiques.

d) Tot tenint present que a les comarques de la Depressió central es troben les àrees planeres més extenses de Catalunya, sembla que aquesta és encara una àrea amb força capacitat d'urbanització.

2. Estem acostumats a dir: «Catalunya té un sistema de ciutats potent».

a) És ben cert que es tracta d'un país colonitzat des de l'època romana per un sistema urbà amb molta història, amb centres comarcals importants i, per tant, amb certa capacitat de creixement per tal que aquests centres no esdevinguin de seguida microcefàlics.

[7] Lluís Solé Sabarís, *Geografia de Catalunya*, Barcelona. Aedos, 1958.

Figura 3. Distribució espacial del territori català.

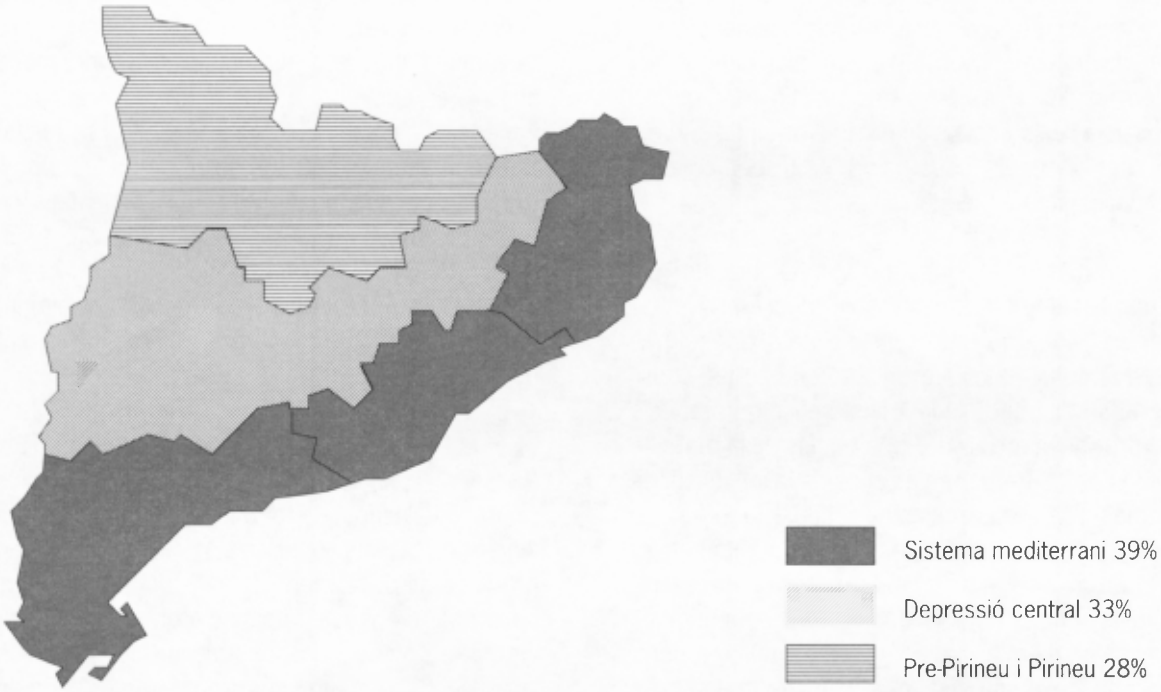


Figura 4. Distribució de la població catalana resident.

Font: Elaboració pròpia a partir de Lluís Solé Sabarís (dir.), *Geografia de Catalunya*. Ed. Aedos, Barcelona 1958.

b) Els sistemes urbans, amb mercats de treball propers als 200.000 o 250.000 habitants, xifra que molts autors consideren mínima per encabir-hi una diversitat en l'activitat econòmica que els faci menys vulnerables a les crisis cícliques o que fa possible l'existència d'un notable nivell de serveis (potser districtes industrials?), es troben concentrats al sistema mediterrani.

c) Pel que fa a aquests sistemes urbans, els situats a l'AMB-64 no han assolit encara un nivell de serveis similar al que tenen ciutats o sistemes urbans de la mateixa grandària que poden considerar-se districtes industrials, sense ser capitals de província, arreu d'Europa i inclús de la resta de la Península. Potser és a causa de la influència de la macrocefàlia barcelonina. Aquest fenomen de succió d'activitats terciàries per la ciutat central i d'obertura en augment dels mercats de treball a la rodalia, amb el perjudici econòmic propi d'un nivell massa alt de mobilitat obligada, és molt freqüent. Al sud-est d'Anglaterra, per exemple, tant sols es pot parlar de centres potents a les noves ciutats quan són a 50 o 60 km del centre de la ciutat metropolitana. Les més properes no han aconseguit generar aquest fenomen malgrat els esforços fets al respecte des del planejament.

d) Les capitals comarcals de la Depressió central, amb importants centres històrics juntament amb els seus mercats de treball, no arriben al volum crític de població esmentat. Però la seva distància al centre metropolità els dóna força possibilitats d'autocontenció i per tant de minimització de la mobilitat obligada, tan perjudicial econòmicament.

3. Pel que fa a les comunicacions cal tenir en compte diversos aspectes.

a) La Via Augusta dels romans a la Depressió pre-litoral del sistema mediterrani i la seva actualització, l'autopista A-7, ha estat i és el principal eix de descentralització del centre metropolità a més de ser el conducte més potent de comunicació amb la resta de la Península i quasi únic respecte a l'espai econòmic europeu, mentre no es millorin les comunicacions ferroviàries. Aquesta comunicació amb altres espais econòmics es reforçarà favorablement per a les ciutats de l'anomenada segona corona (Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedès, Sant Sadurní d'Anoia, Martorell, Terrassa, Sabadell, Granollers i Mataró) amb les construccions del quart cinturó i l'actualització de la Via Augusta costanera (autopista el Vendrell-Sitges, túnels del Garraf, anell barceloní amb les seves *potes*, l'existent autopista de Mataró, tot afegint l'autopista del Maresme Mataró-Palafolls i la variant de la N-II més enllà).

b) A la Depressió central, la inexistència de l'Eix transversal (segona via interior dels romans encara no actualitzada) ha fet que les relacions de les seves comarques amb la resta del territori s'hagin produït majoritàriament a través de la congestionada AMB-64. Aquesta situació pot millorar molt els propers anys amb la construcció de l'esmentada infrastructura i en un futur proper potser seria de molta utilitat la construcció d'una línia ferroviària d'ample normal paral.lela a ella.

c) L'accessibilitat d'almenys tres de les capitals de comarca de la Depressió central respecte al centre metropolità aviat es podrà considerar molt bona: Vic, Manresa i Igualada estaran en molt poc temps connectades per autovies o autopistes amb Barcelona. Ho han estat sempre per ferrocarril, encara que aquesta connexió caldria també actualitzar-la i millorar-la molt.

Sembla doncs possible un desenvolupament molt important dels sistemes urbans corresponents a les tres ciutats de la Depressió central que acabem d'esmentar (apartats 1, 2 i 3, punts d, a i b i c, respectivament) per tal de:

— Reequilibrar una mica el país (punts a i b de l'apartat 1).

— Tractar les febleses d'alguns dels seus sistemes urbans per tal de fer front als reptes de futur (punts b i d de l'apartat 2).

Figura 5. Estructura de les grans unitats del relleu català, vies romanes i tercera corona virtual de l'àrea metropolitana de Barcelona

Font: Elaboració pròpia a partir de Lluís Solé Sabarís (dir.), *Geografia de Catalunya*. Ed. Aedos, Barcelona 1958.

— Alleugerir les pressions sobre l'AMB-64 per fer possible que es pugui ser una mica selectiu a l'hora de localitzar les activitats i la població sobre el seu territori, ja comença a ser difícil perquè encabir-hi les grans implantacions industrials (factories automobilístiques, aeronàutiques o potser ferroviàries...) que poden arribar-hi sense sacrificar uns espais oberts que són escassos.

— D'altra banda, les disponibilitats de sòl pla i ben comunicat podrien fer atractives àrees noves a la rodalia de les ciutats històriques de la Depressió central, on encara és possible un planejament sense les hipoteques que cal aixecar a l'àrea central, per tal de superar dèficit acumulats, en un medi ambient menys degradat que pot ser tractat de forma acurada des del propi pla, abans que es facin necessàries les correccions *a posteriori* que tant calen a l'entorn de la ciutat central.

Així doncs, tot completant l'esquema territorial temptejat a l'apartat anterior, ens podríem imaginar un escenari de futur amb el següents elements:

— Un sistema continu d'espais oberts com el descrit anteriorment.

— Una àrea urbana ampliada amb més ciutat discontínua composta per una tercera corona de sistemes urbans importants i equilibrats, que ja penetraria la Depressió central catalana, superant la tendència de situar-ho tot a la feixa costanera.

— Uns centres ben comunicats a les següents distàncies de la plaça de Catalunya o del port de Barcelona, entre altres: el Vendrell 67 km, Igualada 66 km, Manresa 67 km, Vic 68 km, Hostalric 68 km, Blanes 67 km.

— Les comunicacions amb la ciutat central ja es poden fer per autopista, i el temps requerit per arribar al centre de la ciutat amb el modern ferrocarril metropolità de l'any 2006 no superaria els 33,5 minuts, a una velocitat comercial de 120 km/h.

— Dues noves autopistes, no radials, respectuoses amb el paisatge i vertebradores de la nova realitat metropolitana, que la comunicarien amb Europa i servirien a més per descongestionar l'àrea central: el quart cinturó i l'Eix transversal, el qual podria ser anomenat «cinquè cinturó amb potes».

En aquest hipotètic escenari quedaria tot per prefigurar: nous centres, forma dels nous assentaments, xarxes infrastructurals, distribució i tipologies espacials per allotjar les noves activitats econòmiques, etc. Però probablement l'escenari seria una mica menys crispant que el que també caldrà tractar a l'interior de l'antiga AMB-64.

El fenomen metropolità, entès des de la comprensió d'un mercat de treball únic, no arriba avui fins aquesta tercera corona virtual amb la suficient intensitat com per presentar problemes de difícil solució pel que fa, entre d'altres, al tema de la mobilitat obligada. No podem afirmar el mateix, però, pel que fa a aspectes tals com la mobilitat no obligada, els espais de lleure, la segona residència d'ús setmanal i molts d'altres, com els serveis que la ciutat central ofereix ja en aquests moments als habitants d'aquesta hipotètica tercera corona.

Per acabar, doncs, amb aquestes reflexions plantejarem el següent dubte: Si el que cerquem no és tan sols solucionar els problemes més urgents, sinó generar les condicions necessàries per afrontar un futur millor i apassionant, ¿és raonable a hores d'ara, un àmbit territorial pel planejament físic d'escala metropolitana a l'àrea de Barcelona que superi els límits de la Regió I i del mapa del Pla Director dels anys seixanta?.