

La gent de la nostra generació ha conviscut amb un concepte de l'àrea metropolitana des de fa prop de 50 anys. Un concepte aparentment unitari, però que ha tingut configuracions diverses. A vegades és simplement polític. A vegades només és un tema de gestió i coordinació de serveis. També és urbanístic, és a dir, referit a la territorialitat dels modes de vida i treball.

En aquestes notes em referiré a l'última versió. És a dir, l'urbanisme entès com a manera de resoldre els problemes territorials dels modes de viure i treballar.

El motiu és l'aprovació del Pla territorial metropolitana de Barcelona (PTMB). El final d'un procés. Barcelona mai no havia tingut un pla d'urbanisme metropolitana aprovat. Però també l'inici de nous reptes. No voldria limitar l'escrit al passat, sinó projectar-lo vers el futur de l'urbanisme. No només com a pauta d'ordenació de l'entorn de Barcelona, sinó com a model o guia per a tot el nou urbanisme català, on el canvi de mentalitat és urgent.

Hi ha tres aspectes del PTMB que són un bon punt de partida del desenvolupament del planejament metropolitana en els temps propers: el traçat de les infraestructures de comunicació, la delimitació dels espais de protecció natural, i la dinàmica futura dels nuclis urbans.

Però abans de referir-me a aquests tres punts, voldria fer una breu reflexió sobre la naturalesa del l'urbanisme metropolitana des dels seus inicis, als anys trenta, quan la ciutat creix fora del límits dels nuclis urbans i els esquemes de l'urbanisme municipal comencen a ser poc eficients.

Encara que, aparentment, en aquest moment, el tema és la delimitació de la regió, el motor real d'aquest planejament són les noves modalitats de distribució de l'energia (electricitat) i de mobilitat (automòbil). Una qüestió que ha de fer pensar, ara, quan es debat la necessitat de renovar la distribució de l'energia i la mobilitat.

L'extensió del sistema a l'espai regional o "metropolità" és secundària en relació amb nous temes de mètode.

- L'urbanisme deixa de ser un afer d'optimització per esdevenir qüestió de barreja, mixticitat, superposició, fragmentació, on les variables pròpies del sistema urbà es relacionen amb el medi ambient. D'aquí neixen les *banlieues*, les *new towns*, les ciutats paisatge, i molts dels models d'ordenació que han estat vigents fins avui, on la fragmentació de l'espai és determinant.

- Paral·lelament, canvia la manera de mesurar el temps. Del temps infinit de la utopia es passa a la superposició i la permanència. En la lectura de les malles regionals, la urbanística s'alia amb els estudis geogràfics: la corologia, la forma i la permanència de les estructures regionals, etc. Alhora, comença l'atenció al paisatge.

A partir del canvi de segle, totes aquestes qüestions s'han accentuat. La ciutat s'estén molt més i perd gairebé els vincles de cohesió. Esdevé lloc de tots els moviments, de persones, de mercaderies, de notícies i, també de distribució, (infinita?) de l'energia. Llavors, els impactes en el medi ambient esdevenen més importants.

Així doncs, les dues línies d'innovació de la urbanística dels anys 30 han de motivar, encara més, el planejament metropolitana.

1. El PTMB dibuixa una malla detallada d'infraestructures de comunicació, que denota un treball acurat d'inserció en el lloc i de negociació. Conté dues opcions pròpies dels temps actuals:

- Inicia la substitució del model radial (carreteres i rondes) propi de l'època industrial per una malla oberta que facilita la multiplicat de moviments.

- Opta clarament pel transport públic, l'eficiència energètica i la democratització dels moviments. L'estat d'opinió de la societat actual ajuda a aquesta decisió. Encara que, a nivell teòric, no s'ha de descartar la hipòtesi d'un transport privat més eficient, que incrementi les interrelacions punt per punt.

Es tracta de dues decisions encertades i justificades en la cultura urbanística actual. Malgrat que, pensant

en el desenvolupament futur del PTMB, hi ha altres temes que s'hi haurien d'introduir.

- Les infraestructures metropolitanas no es poden reduir a la qüestió viària. Les comunicacions, pròpies de la vida quotidiana o a la productivitat, també tenen altres dimensions. En un altre ordre de coses, la qüestió de l'aigua és molt important.

- També cal l'estudi de la naturalesa urbanística dels carrers, avingudes, carreteres, etc. En la urbanística catalana, la qüestió de les vies de comunicació encara depèn del model de l'inici del segle vint: secció, proteccions, visuals, etc. Però en les comunicacions actuals hi ha molts aspectes més: la multiplicitat de moviments i usos. Els casos de la B-30 o les "vies metropolitanas", a mig camí entre la malla local i les autopistes, ho reflecteixen. El PTMB ha donat indicacions sobre el traçat de les infraestructures. Però passar a l'ordenació urbanística vol dir entrar en aquest problema de la variabilitat del traçats i de les seves relacions amb l'entorn. Cal reinventar les infraestructures de la diversitat.

- La diversitat en les infraestructures aconsella la vinculació de les opcions d'urbanisme a les estratègies territorials. No tant en relació amb models d'economia de mercat, l'estudi de "les debilitats i les fortaleces, o les amenaces i les oportunitats de l'entorn", massa genèriques, sinó mètodes de nova creació on els problemes materials tinguin presència i permetin prioritzar o contraposar les opcions de projecte.

S'ha de tenir en compte que les infraestructures no són línies de fluxos immaterials, sobretot són llocs. Llocs que tenen forma i estan afectats per condicions, que es poden cartografiar. Com a tals, entren en els diàlegs de l'urbanisme actual.

2. Un altre punt fort del PTMB és la definició de zones de protecció natural. El Pla completa polítiques tradicionals de protecció del territori, parcs naturals, etc. Però, ho fa a través de la definició d'àmbits tancats, seguint algunes metodologies d'anàlisi del medi ambient basades en la definició de tesselles i connectors. Que semblen més pròpies de la zonificació racionalista que de la urbanística del segle XXI.

Es tracta de metodologies, molt difoses, però poc adaptades als raonaments d'urbanisme. L'urbanisme metropolità necessita un discurs diferent. On el diàleg entre el sistema de cases i carrers i el medi generi més matisos, fragments i superposicions.

En el context d'aquesta urbanística dialògica té importància la relació entre les propostes i els fac-

tors de permanència. D'aquí deriva el pes del paisatge en l'urbanisme. No tant el paisatge visual, ni tampoc l'aplicació de metodologies "parcs i jardins". Un paisatge tant de les formes materials com dels valors.

En aquest aspecte la cartografia també és important. Però no una cartografia convencional, de parcel·les, camins i arbres, sinó una cartografia de fragments, límits, línies d'energia, llocs i referències als temes de cultura o d'història. Una cartografia dels recursos naturals, en tant que són humans.

3. En el tercer tema, el creixement, hi ha la clau del desenvolupament del planejament metropolità. El PTMB ha tractat la qüestió de manera agregada, tipificant els nuclis i assignant uns percentatges i pautes generals. És a dir, definint una política quantitativa.

A escala urbanística, aquestes directrius de creixement serveixen de punt de partida, però obligatòriament s'han d'acompanyar de directrius d'estructura, relacionades amb les qualitats del lloc, medi i paisatge, i la seva posició en els diversos sistemes territorials.

En altres paraules, en l'escala urbanística de l'urbanisme metropolità, o als POUM, no n'hi ha prou amb els objectius quantitius, estàndards, o la recerca d'un "ordre territorial absolut". Es tracta d'un urbanisme on predominen les condicions de diversitat i superposició de les determinacions. Determinacions que s'han de basar en les cartografies a què es feia referència anteriorment: la cartografia de les infraestructures i la del medi ambient.

Sobre aquesta base, s'ha de definir una nova gramàtica que substitueixi la lògica de la "broqueta" o la "punxa" dels models del segle XX, àrees connectades per eixos, per la lògica de les superposicions i estratègies. Així naixerà una nova gramàtica urbanística pròpia dels temps actuals.

4. En conseqüència, el planejament metropolità està obligat a replantejar un del seus punts essencials: la governabilitat urbanística metropolità.

L'urbanisme del segle XX s'ha estructurat en torn d'un govern únic: municipal. La legitimitat era a un govern responsable de tot el sistema. Encara avui, el planejament municipal té una autoritat de referència única. Les altres autoritats, són presents, però en segona instància a través de les aprovacions i els informes. Punt on, actualment, es multipliquen els conflictes. Però precisament, contra aquesta administració i governabilitat única, el planejament metropolità és el lloc de la diversitat administrativa, de la coordinació d'administracions i escales del planejament. En això pot ser factor d'innovació.

La racionalitat objectiva, derivada d'una mena de qualitats màgiques del territori, i basada en la defensa d'un espai públic universal i insubstancial, no tenen sentit en el territori metropolità. El seu horitzó és a la compatibilitat d'opcions que provenen de diverses escales, de diverses legitimitats, de diversos nivells i territoris de l'administració. És el territori de la diversitat i la multiplicitat, la seva legitimitat mai no es

pot basar en les qualitats d'un ordre del territori general.

Es tracta d'un urbanisme on són importants les estratègies i les decisions que fan compatibles temes originats en diverses escales, territoris i instàncies de l'Administració.

Aquí la informació i la definició d'escenaris que evidencien la realitat de la ciutat actual poden tenir molta incidència. Sobre tot si posen en relleu temes i problemes desconeguts per la gent que participa en les decisions, siguin polítics o ciutadans. Cal tenir en compte que es tracta d'una ciutat dispersa i diversa però que, més enllà d'aquestes evidències físiques és una ciutat que "es desfà", perd cohesió física i, encara més, social. La nova governabilitat, precisament, s'ha de basar en aquestes decisions estratègiques relacionades amb informacions que descobreixin nous escenaris dels diversos consensos possibles.

Cal que la urbanística metropolitana contribueixi a renovar una urbanística catalana que cada vegada és més burocràtica i atenta a "procediments" i rutines sense sentit. Cal que sigui una autèntica urbanística de les idees. Fa poc llegint una novel·la de Dino Buzzati, *El desert dels tàrtars*, m'adonava que la urbanística actual té molt d'aquelles rutines dels militars que esperen una invasió que o no arribarà mai o que, quan arribi, serà aliena als actes sense sentit que han anat repetint al llarg dels temps, tancats al seu castell.