



EL FET METROPOLITÀ.

Conferència pronunciada als actes d'obertura del
I Congrés Català de Geografia, Terrassa, març 1991.

JULI ESTEBAN

*Director de Serveis d'Ordenació Urbanística
de la Mancomunitat de Municipis de
l'Àrea Metropolitana de Barcelona*

- 1. Aparició i peripècies del qualificatiu "metropolità" a Catalunya.**
- 2. Algunes referències teòriques.**
- 3. Els àmbits metropolitans de Barcelona.**
- 4. Les escales del territori.**

EL FET METROPOLITÀ

1. Aparició i peripècies del qualificatiu «metropolità» a Catalunya

La primera vegada que a Catalunya apareix en els papers el qualificatiu «metropolità» aplicat a la intervenció dels fenòmens territorials amb una certa intencionalitat d'intervenció és a mitja dècada dels 60, utilitzat per la «Comisión Técnica para la Revisión del Plan Comarcal de Barcelona».

Aquesta Comissió, es va crear per a posar al dia el planejament urbanístic de l'àmbit territorial que comprenia Barcelona i vint-i-sis municipis. Aquest àmbit havia estat determinat pel pla d'ordenació urbanística de l'any 1953, que es coneixia pel Pla Comarcal de Barcelona, atès que com a Comarca de Barcelona es denominava aquesta àrea territorial, que comprenia a més del Barcelonès, parts de tres comarques històriques més.

La Comissió Tècnica esmentada, va presentar com a resultat dels seus treballs, que es desenvoluparen entre els anys 1964 i 1966, el que ella mateixa va batejar com a «Plan Director del Area Metropolitana de Barcelona». L'àrea metropolitana que es proposava comprenia les comarques històriques completes del Barcelonès, Baix Llobregat, Vallès Occidental, Vallès Oriental, Maresme, Alt Penedès i Garraf.

Amés dels problemes polítics —òbviament no resoltos encara— que la irrupció d'aquest concepte va motivar, existien llavors també problemes administratius objectius, ja que la falta de referències en els textos legals d'aplicació al cas, impedia donar al concepte d'àrea metropolitana cap altre contingut que el de simple delimitació territorial. L'esmentat Pla Director que tenia la pretensió d'aportar una manera específica de tractar el fet metropolità, va haver de ser tramitat i aprovat només a efectes administratius interns i assimilat a una ordenació a nivell de Pla Provincial d'un sector de la província (1).

Tanmateix, el planteig clar del fenomen metropolità no va ser inútil. Quasi simultàniament a l'esmentada

resolució ministerial, les dues Comissions d'Urbanisme —la «comarcal» i la provincial— que existien llavors a Barcelona ordenaven conjuntament aprofundir en la proposta territorial del Pla Director de l'Àrea Metropolitana (2). Es distingiren dues subàrees, la denominada d'«Acció Inmediata» —la Regió I— i d'«Acció Diferida» —Garraf i Alt Penedès—. Es delimitaren àmbits plurimunicipals, que denominaren comarques, centrats en les principals ciutats: Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell, que amb la ja esmentada «Comarca» de Barcelona, havien d'ésser objecte d'un planejament més detallat que hauria de desenvolupar el Pla Director.

Més endavant, l'any 1974, el fet metropolità va tenir el reconeixement, de notable transcendència pràctica, que comportava la creació de la Corporació Metropolitana de Barcelona, que comprenia l'àmbit de la «Comarca» de Barcelona, i que substituïa, augmentant les competències, la Comissió «Comarcal» d'Urbanisme (Comisión de Urbanismo y servicios comunes de Barcelona y otros municipios).

Dins la mateixa dinàmica d'actualització terminològica, el planejament general d'ordenació urbana que era revisió del Pla Comarcal de 1953, que es va aprovar l'any 1976, i que havia d'ésser gestionat per la recentment creada Corporació Metropolitana, va prendre el nom de Pla General Metropolità, i és el pla vigent encara en l'àmbit dels 27 municipis que aquella comprenia.

D'entre els plans de les altres «comarques» va arribar a ser aprovat l'anomenat «Plan General de Ordenación Municipal de la Comarca de Sabadell», l'any 1976, el qual és vigent actualment; aquest no va adoptar el qualificatiu «metropolità».

La Llei del Sòl de 1975, si bé aporta la figura dels Plans Directors Territorials de Coordinació, que implica un nivell supramunicipal —i no necessàriament provincial— de coordinació del planejament, no fa

(1) Resolució del Ministerio de la Vivienda de 24/7/1968.

(2) Acord conjunt de la Comisión Provincial de Urbanismo y la Comisión de Urbanismo y servicios comunes de Barcelona y otros municipios d'1 d'agost de 1968.

cap referència al fet metropolità com a circumstància específica de determinats territoris. Tanmateix, sí que el concepte de metropolità apareix en textos legals bàsics de la restauració democràtica:

- L'Estatut d'Autonomia de Catalunya (1979) preveu (art. 5.2) la creació d'agrupacions de municipis basades en fets urbanístics i metropolitans.
- La Llei (7/1985) de Bases de Règim Local reconeix com a possibles entitats territorials locals les Àrees Metropolitanas, essent competència de les Comunitats Autònomes crear-les, modificar-les o suprimir-les.

La Corporació Metropolitana de Barcelona, malgrat defectes atribuïbles al seu origen, era, pel ventall de competències que tenia, una veritable administració territorial metropolitana. Va desenvolupar les seves comeses fins l'any 1987, en què va ser suprimida per la Llei 7/1987 del Parlament de Catalunya; aquest, per substituir-la, va determinar la creació de dues Entitats Metropolitanas especialitzades: una per al transport, amb un àmbit de 18 municipis, i l'altre per al cicle de l'aigua i l'eliminació de residus, amb un àmbit de 32 municipis.

Aquesta Llei, 7/1987 «per la qual s'estableixen i regulen actuacions públiques especials a la conurbació de Barcelona i en les comarques compreses dins la seva zona d'influència directa», forma part del paquet legislatiu de les Lleis d'Organització Territorial (3) i determina, a més de la creació de les dues entitats esmentades, que l'àmbit de la Regió I és l'adequat «als efectes de la planificació i la coordinació en l'àmbit regional». Conseqüentment, assenyalava que s'haurà de procedir a l'elaboració d'un Pla Territorial Parcial, i d'un Pla Intermodal de Transports, referits ambdós a l'àmbit de la Regió I.

(3) Llei 5/1987 de 4 d'abril de Règim Provisional de les competències de les Diputacions Provincials.

Llei 6/1987 de 4 d'abril, sobre organització comarcal de Catalunya.
Llei 7/1987, per la qual s'estableixen i regulen actuacions públiques especials en la conurbació de Barcelona i en les comarques compreses dins de la seva zona d'influència directa.

En el decret posterior (4) que desenvolupa aquesta llei, es reconeix la metropolitaneïtat d'aquest àmbit regional en designar com a Comissió d'Ordenació Territorial Metropolitana de Barcelona i Comissió Coordinadora del Transport Metropolità de Barcelona els òrgans que han de portar a terme la planificació abans assenyalada.

És clar, doncs, que en la producció legislativa dels últims vint-i-cinc anys s'ha donat un progressiu reconeixement dels fenòmens metropolitans del territori, i de la necessitat de tractar-los específicament. Tanmateix, aquesta constatada necessitat no s'ha traduït en la creació dels dispositius adequats que, com a mínim, suplissin les passades possibilitats. Si més no, cal subratllar que cada vegada és més general l'acord que aquesta situació es troba lluny d'ésser satisfactòria.

2. Algunes referències teòriques

En un altre ordre de coses cal també assenyalat que la terminologia s'utilitza amb poca precisió: conurbació, metropolità, ciutat, àrea, regió, són emprats sovint volent expressar distints significats. Malgrat que no trobarem criteris definitius ni exactes, sembla oportú recordar algunes aportacions dels estudiosos del tema que contribueixen, en qualsevol cas, a situar el que estem tractant.

La doctrina sobre aquesta temàtica es va anar configurant a partir de començaments de segle, quan ja s'havien generalitzat en els països més avançats els fenòmens de concentració de població i extensió de la ciutat com a resultat de la revolució industrial.

Fou el biòleg Patrick Geddes qui definí en una publicació de l'any 1915 (5) el concepte de «conurbació» com aquell fenomen de creixement simultani de dues o diverses ciutats que arriba a produir una situació d'urbanització continua en el territori.

(4) Decret 177/1987 de 19 de maig pel qual es despleguen la planificació i la coordinació d'àmbit regional previstes a la Llei 7/1987, de 4 d'abril.

(5) Patrick Geddes "Cities in Evolution"; 1915.

Cal assenyalar que la conurbació no comporta la primacia d'una ciutat sobre les altres. En els exemples clàssics de conurbació —el Randstadt holandès, o la que formen les ciutats del Rin-Rhur— veiem que no apareix cap ciutat clarament dominant sobre les altres. Tanmateix, podem entendre conurbació en sentit ampli com un concepte que expressa fonamentalment el fet físic de dues o més àrees urbanes que contacten en l'espai.

En canvi, metropolità, és un qualificatiu que ve de metròpoli —mot on són presents els significants grecs de «mare» i «ciutat»— és a dir ciutat gran que es a la vegada ciutat central amb la qual altres ciutats menors tenen clares relacions de dependència. L'existència, doncs, d'una ciutat clarament principal i dominant sobre les altres seria la condició necessària per a l'existència d'una situació metropolitana en sentit estricte.

La doctrina sobre el fenomen metropolità va ser de creació fonamentalment nord-americana, pel fet d'haver estat aquest país el primer on es van donar situacions d'aquest tipus. Ja el 1910, l'Oficina Federal del Cens a Estats Units utilitza el concepte «districtes metropolitans» (6) i el 1934, R.E. Dickinson publica l'estudi *The Metropolitan Regions of the United States*, on es proposaven 21 regions metropolitanes a partir de la zona d'influència de les grans ciutats (7).

Els criteris per a la determinació d'àrees metropolitanes han estat força variables segons els moments i els autors. A més des de l'Oficina del Cens esmentada, cal assenyalar el que proposa Kingsley Davis en el treball *The World Metropolitan Areas* (Berkeley 1959), on defineix l'Àrea Metropolitana tipus de la següent manera:

"Un àrea poblada per 100.000 habitants o més, que conté al menys una ciutat (o àrea urbana

contínua) amb 80.000 o més habitants i on les divisions administratives (als nostres efectes, municipis) de l'àrea contigua a la ciutat compleixen certs requisits, com és ara que la proporció de població activa ocupada en el sector primari sigui inferior al 35%, i que la densitat de població sigui superior a 58 hab./Km²."

En base al Cens de 1950, K. Davis, en el treball esmentat, determina una àrea metropolitana de Barcelona més petita que l'àmbit de la C.M.B. (delimitat l'any 1953) doncs no inclou Papiol, Pallegà, Viladecans, Gavà, Sant Climent de Llobregat i Castelldefels, i Tiana, que són municipis que formaren part d'aquesta última.

Molt diferent és el criteri que proposa Hans Blumenfeld (8) quan defineix la metròpoli com una concentració de població d'almenys 500.000 habitants que pot ésser travessada, des del seu límit fins al centre, en menys de 45 minuts amb mitjans de transport utilitzables per la majoria de la població. Aquestes condicions traduïdes als paràmetres d'ocupació del sòl i tecnologia del transport americana d'aquell moment representava un territori comprès per un radi de 30 milles (48 Km) des del centre.

Notem que, fonamentalment, Blumenfeld posa el llistó en una grandària més elevada, que és clar que atesos el grau d'aglomeració i la dotació de transport públic exigida, compleix sobradament les exigències posades per Davies.

També assenyala Blumenfeld (9) que:

«L'essència i la raó de l'existència de la metròpoli és, com per a la seva predecessora, la ciutat, la mutua accessibilitat entre els llocs de residència i els llocs de treball. La metròpoli s'estén fins allà on arriba el *commuting* diari, i no més lluny».

Certament, l'existència de viatges diaris residència-treball és un dels factors més clars i quantificables de

(6) Vegeu l'article "La delimitación de las áreas metropolitanas: El caso de Barcelona", Antoni Font a *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo* núm. 87 (1972).

(7) Esmentat per Georges Chabot, *Les Villes* 1948.

(8) "The modern metropolis" Hans Blumenfeld. *Scientific American*. Vol. 212, setembre 1965.

(9) Hans Blumenfeld "The urban pattern" a *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*. Vol 352, març 1954.

metropolitaneïtat, i especialment ho és a moltes metròpolis americanes, que s'articulaven segons un esquema molt simple de llocs de treball industrial i terciari al centre i àrees de residència fonamentalment suburbanes. Es pot avançar que a casa nostra el model metropolità ha estat des de l'inici més complex, doncs ni la residència ni els llocs de treballs es localitzen segons uns esquemes tan elementals. D'altra banda tampoc es poden reduir totes les relacions metropolitanes a la que hi ha entre aquests dos factors.

Seria millor dir, com ho fa Acquarone (10), que es tracta de l'existència d'una:

«Xarxa estable de relacions quotidianes econòmiques i socials enteses aquestes en el seu sentit més ampli»

O com explicà Antoni Font:

«La difusió d'activitats i funcions a l'espai i la interpenetració d'aquestes activitats segons una dinàmica independent de la simple contigüïtat geogràfica, són les raons distintives de la forma metropolitana o genèricament de la regions urbanes contemporànies» (11).

L'àrea i la regió, són dues escales del territori a les quals es pot aplicar l'atribut de metropolità. És clar el principi que a més distància del centre, a molts llocs de l'àmbit regional, s'esmoreiran les relacions de tipus metropolità.

Hi ha menys abundància d'aportacions teòriques per a determinar els àmbits regionals d'un centre metropolità. També, seguint autors americans, podríem establir-lo en un cercle de 100 a 150 Km. de radi al voltant d'un gran metropoli (12).

És clar que referències com aquestes no s'han d'aplicar directament al nostre país, que té un «grà»

molt més petit que el del territori americà. En general es pot dir que les relacions de tipus regional estan molt marcades per les peculiaritats territorials.

Per aquest motiu sembla procedent recuperar els termes una mica en desús els darrers temps, de «ciutat regió» o «ciutat territori», com a expressions d'una realitat territorial articulada en un conjunt d'àrees urbanes funcionalment molt relacionades, encara que espacialment separades. Antecedents d'aquest concepte es troben en teòrics anglosaxons de principis de segle com ara els ja esmentats Geddes, Lewis Mumford o Ebenezer Howard; tanmateix han estat els arquitectes urbanistes italians aquells qui més han treballat en la definició del seu abast en successives aportacions produïdes al voltant dels anys seixanta (13).

Assenyalem en primer terme, que la proposta de denominació «ciutat territori» pretén evitar la implicació del concepte «regió», com a dimensió històricament estabilitzada des del punt de vista geogràfic i administratiu, en la definició d'un fenomen fonamentalment urbanístic que en molts casos no es correspondrà amb l'àmbit de regions històriques.

Bàsicament, «ciutat regió» o «ciutat territori» són denominacions que expressen la superació de la idea de ciutat com un continu edificat que es contraposa en l'espai a les àrees no ocupades o rurals. És a dir, que ens proposa un model discontinu amb àrees buides i àrees plenes, a les quals cal suposar el suficient nivell d'urbanitat que permeti considerar-les part de la ciutat.

De fet s'està expressant una voluntat d'incorporació de les distintes parts del territori a una idea comú pel que fa a objectius de ciutadania, d'equilibri i de complementarietat. Entès així, és clar que el concepte de «ciutat territori» és especialment proposable com

(10) Acquarone; "Grande città e aree metropolitane in Italia".

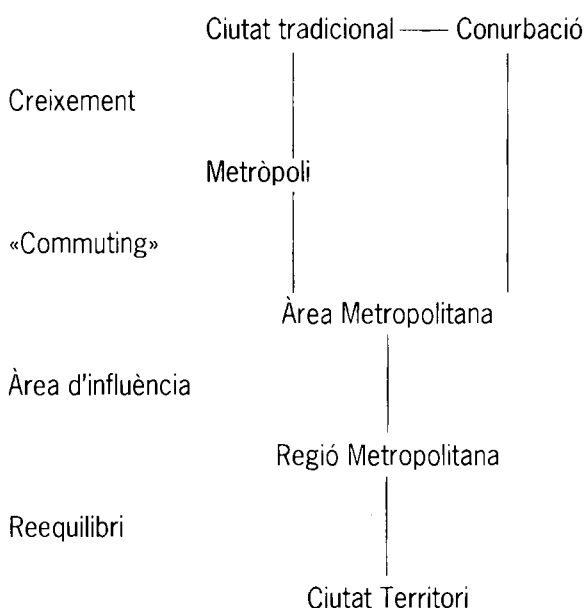
(11) Antoni Font; Opcit.

(12) Donald J. Bogue; Universitat de Michigan. Citat per Blumenfeld; op. cit., 1965.

(13) Ludovico Quaroni i Giancarlo de Carlo, aportacions a la convenció ILSES de Stresa (1962) sobre el tema "La nuova dimensione della città: la città regione". Giorgio Piccinato, Manfredo Tafuri: "La città territorio verso una nuova dimensione", *Casabella*, núm. 270. 1962.

a *desideratum* de regions metropolitanes com ara la de Barcelona.

3. Els àmbits metropolitans a Barcelona



Aquest esquema expressa un procés i a la vegada utilitza categories que es donen simultàniament en diferents àmbits del territori.

Referint-nos concretament al fet metropolità barceloní, podríem acordar que l'estadi de ciutat, en el sentit de formació urbana identificable en el territori, es manté fins gairebé els anys quaranta, en què encara els teixits urbans dels municipis eren espacialment autònoms.

Malgrat que el Pla Cerdà (1859) o el Pla Jaussely (1909) podrien ésser, des d'algun punt de vista, considerades com a propostes d'ordenació metropolitana *avant-la-lettre*, ja que integraven en una única proposta urbanística distints municipis, més endavant fusionats amb Barcelona, creiem que per la superfície del terme municipal resultant i el grau d'integració dels distints nuclis en una xarxa comú hauríem de parlar encara de ciutat en el sentit tradicional.

Durant els anys cinquanta el municipi de Barcelona creix força —arribarà a un milió i mig d'habitants al final de la dècada—, i creix també la primera corona de manera que es va produint un continu urbanitzat que a l'inici dels anys seixanta es pot considerar un fet irreversible i consolidat, malgrat que llavors encara amb greu dèficits d'infraestructura que d'alguna manera s'han anat corregint. Podríem convenir que aquesta àrea és la metròpoli central.

El terme municipal de Barcelona té una superfície de 97,6 Km. i una població de 1.712.350 hab., i formant un teixit continu amb Barcelona, es troben les àrees urbanes dels municipis de l'Hospitalet de Llobregat, Badalona, Sta. Coloma de Gramanet, Sant Adrià del Besòs, Esplugues, Sant Just Desvern, Cornellà, Sant Joan Despí i Montgat. Aquests municipis tenen en conjunt una extensió de 73,4 Km., i una població de 760.315 habitants.

És a dir que el conjunt de municipis que integren el continu edificat de Barcelona abasta una població total de 2.472.665 habitants, en una superfície de 14.460 hab./Km. La densitat mitjana en el terme municipal de Barcelona és de 17.545 hab./Km., mentre que en el conjunt de la corona de municipis esmentada és de 11.624 hab./Km.

La densitat de la corona, malgrat que és més baixa que la del municipi central, és prou alta per expressar clarament la continuïtat urbana del conjunt, la qual li dona una potent individualitat física —la metròpoli— que fa molt difícil la percepció de les individualitats municipals.

En un àmbit més gran determinarem l'Àrea Metropolitana. Els dos importants buits que han pogut preservar-se de l'ocupació urbana —el Delta del Llobregat i la Serra de Collserola— permeten diferenciar una segona corona de municipis que, si bé manté intensos fluxos de relacions amb l'àrea central, té menors intensitats d'ocupació del sòl i en conseqüència menors densitats mitjanes.

En aquesta Àrea Metropolitana distingim diverses subàrees que podríem denominar Delta del Llobregat,

Vall Baixa de Llobregat, Vallès-Collserola, Vallès-Besòs, Baix Maresme, i que sense pretendre que sigui una delimitació rigorosa, podríem considerar que es componen dels següents municipis:

Delta del Llobregat: el Prat de Llobregat, Sant Boi, Viladecans, Gavà i Castelldefels. Aquests municipis estan situats al marge dret del riu Llobregat i participen territorialment d'un fet tan significatiu com és el Delta, amb les seves especials característiques morfològiques i hidrogràfiques. La seva superfície global és de 117,5 Km., i abasta una població total de 256.896 hab., la qual cosa fa que la densitat mitjana territorial sigui de 2.186 hab./km.

Vall Baixa del Llobregat: municipis que com ara Molins de Rei, Sant Feliu de Llobregat, Santa Coloma de Cervelló, Sant Vicenç dels Horts, Papiol, Pallejà, Sant Andreu de la Barca i Castellbisbal, es disposen a ambdós marges del riu Llobregat en el seu penúltim tram. Deixant de banda que podrien incloure's en aquest llistat altres municipis, el conjunt dels esmentats abasta una superfície de 98,1 km. i una població de 198.929 hab., amb una densitat mitjana de 1.110 hab./km.

Vallès-Collserola: municipis que componen l'àrea vallesana occidental més propera a Barcelona, si bé amb el massís de Collserola com a important element separador. El pas de l'autopista A-7 —o tercer cinturó de Barcelona— és un dels referents d'aquests grup de municipis entre els quals caldria ementar Rubí, Sant Cugat del Vallès, Cerdanyola, Ripollet i Montcada i Reixac. Es tracta d'una subàrea que té una superfície de 137,3 km. i 197.448 habitants la qual cosa significa una densitat mitjana de 1.438 hab./km.

Vallès-Besòs: la Llagosta, Santa Perpètua, Mollet, Sant Fost, Montornès, Parets, Montmeló, Martorelles, ..., formen una subàrea que s'estructura sobre un dels principals canals naturals d'accés al centre metropolità. La superfície del conjunt de municipis esmentats és de 68,4 km. i la població de 105.721, de la qual cosa resulta una densitat mitjana de 1.546 hab./km.

Baix Maresme: Franja costera amb unes qualitats climàtiques i ambientals especials i una reforçada proximitat a Barcelona des de la posada en marxa de la primera autopista catalana de 1968 —també el primer tren, el Barcelona-Mataró de 1848 va recórrer aquests paratges—. De tot això, en resulta una clara vocació residencial i la relació consegüent amb les àrees d'activitats centrals. El Masnou, Alella, Tiana, Premià de Mar i de Dalt i Vilassar de Mar i de Dalt, entre altres municipis, formarien part d'aquesta subàrea. Sense pretensions de delimitació precisa, podríem considerar que aquesta subàrea té una superfície de 55,9 km. i 79.918 habitants amb una densitat mitjana de 1.430 hab./km.

En el seu conjunt aquests grups de municipis constitueixen, juntament amb el continu edificat, l'àrea metropolitana de Barcelona.

Cal fer esment de l'estudi de *Distribució de la Mobilitat per treball a la Regió Metropolitana de Barcelona* (14) on es fa palès que l'àrea d'influència directa de Barcelona, pel que fa als desplaçaments per treball és força semblant a la descrita. Per tant, des d'aquesta òptica és adient la denominació d'Àrea Metropolitana per un àmbit com aquest.

Per altra banda, cal assenyalar que les subàrees esmentades tenen una densitat de població referida al territori total municipal que varia entre 1.100 i 2.200 hab./km²., que expressa una considerable homogeneïtat del grau d'urbanització municipal mitjà.

La superfície total d'aquestes subàrees de la segona corona abasta els 477,2 km. i la població és de 788.912 hab. Per tant, l'Àrea Metropolitana de Barcelona descrita abastaria en el seu conjunt la superfície de 648,2 km. i els 3.261.577 hab.

Sens dubte no es tracta d'una proposta d'eliminació i hi ha raons per a discutir la inclusió o no d'alguns

(14) Manuel Esteban; *Distribució de la mobilitat per treball a la Regió Metropolitana de Barcelona*, Mancomunitat de Municipis a l'Àrea Metropolitana de Barcelona 1989.

municipis en els àmbits descrits. No obstant això, cal assenyalar que a concepcions d'aquesta escala corresponen delimitacions com la de l'àmbit de la que fou Corporació Metropolitana, o de l'Entitat Metropolitana del Medi Ambient, que és la més gran de les institucions metropolitanes existents hores d'ara.

La primera delimitació, que abastava una superfície de 476 km. i 27 municipis, es va produir el 1953 i llavors contenia una població de 1.672.000 hab., que actualment serien 3.031.720. La segona és una creació del 1987: conté 32 municipis, té una superfície de 585,36 km. i 3.083.353 hab.

Hi ha hagut doncs, des de fa temps, un cert consens pràctic en la consideració d'un àrea metropolitana d'aquesta dimensió. Malgrat que siguin delimitacions discutibles es refereixen a un àmbit aproximat que, a més de l'avantatge obvi d'haver comptat durant força temps amb una administració metropolitana, es manté dins els límits del que és abordable en termes de gestió directa de l'urbanisme i dels serveis.

Els àmbits no allunyats dels 600 km². i que inclouen uns 3.000.000 d'habitants, que poden comptabilitzar-se al voltant de Barcelona, permeten i exigeixen un punt de vista suficientment pròxim com perquè la gestió metropolitana es desenvolupi majoritàriament amb paràmetres de caràcter urbà, més que no pas territorials. L'Àrea Metropolitana és doncs, com a ciutat fragmentària, discontinua, multiforme ..., però cal que sigui entesa com un tot en què les decisions, fins i tot de petita escala, poden tenir repercussions de notable amplitud per la intensitat dels fluxos que donen vida al seu complex entramat. D'aquí prové que sovint hàgin denominat aquest àmbit «Ciutat Metropolitana».

Més enllà d'aquest àmbit, hem de parlar de «Regió»; «Regió Metropolitana», que segons alguns tractadistes es caracteritzaria simplement per la durada més llarga dels viatges al centre, amb la conseqüent disminució del grau de *commuting*. Tanmateix, la definició de la Regió Metropolitana de Barcelona requereix consideracions força més afinades.

En primer lloc, una mica més enllà de l'àmbit de l'Àrea Metropolitana descrita, ens trobem amb una corona de ciutats de diversos pes demogràfic, però amb els atributs d'una capitalitat comarcal real i la característica comuna de no haver quedat massa afectades pels creixements motivats per la immigració que va gravitar sobre Barcelona. Per això, aquestes ciutats han tingut un procés bastant equilibrat de creixement i s'han configurat com a centres de serveis comarcals.

Joan Busquets (15), denominava «madures» a aquestes ciutats, en contraposició a les «recents» o de creixement ràpid i les considerava integrants de la xarxa de ciutats sobre les quals s'articulava la urbanitat de Catalunya.

L'esmentat treball sobre la distribució de la mobilitat per treball mostra que tot i que aquestes ciutats mantenen una certa dependència de tipus metropolitana amb Barcelona, constitueixen també els centres dels mateixos mercats de treball.

Sobre aquest fet, Joan Trullén (16) expressa la tesi que en aquesta primera corona regional metropolitana, l'activitat productiva adopta el model de «districtes industrials» formats al voltant d'aquestes ciutats. Apunta també que, mentre la formació de l'Àrea Metropolitana responia a unes relacions de producció de tipus «fordià», la tendència actual cap a models més flexibles -tipus districte industrial- augmenta l'interès per la consideració d'àmbits regionals metropolitanos on ja es donen fenòmens d'aquest tipus.

Està clar doncs que Mataró (101.352 hab.), Granollers (50.000), Sabadell (190.652), Terrassa (161.625), Martorell (16.445), Vilafranca del Penedès (27.508) i Vilanova i la Geltrú (46.848) són individualitats urbanes a vegades augmentades amb la col.laboració de municipis veïns (les Franqueses amb Granollers, Barberà amb Sabadell, Abrera amb Martorell ...), que

(15) "Macrocefàlia barcelonina o ciutats catalanes?". Joan Busquets, a *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme*, setembre 1981.

(16) Joan Trullés; "Cap un nou model de desenvolupament econòmic i social del Àrea Metropolitana de Barcelona", a *Economia i territori metropolità*, col.lecció «Papers. Regió Metropolitana de Barcelona: territori, estratègies, planejament» núm. 3, Barcelona, IEMB, 1991.

constitueixen subcentres d'una Regió Metropolitana de la qual formen part però a la qual aporten personalitats clarament diferenciades.

La consideració de les comarques històriques que corresponen als municipis esmentats ens dona l'àmbit que va constituir la primera proposta de Regió Metropolitana de Barcelona —si bé llavors amb la denominació d'Àrea—, la ja esmentada del Pla Director de l'any 1966. Entre els criteris utilitzats aleshores per a la delimitació de l'àrea (17), a més dels indicadors més habituals com demografia, tràfic, *commuting*, etc, figuren els de «delimitació de les comarques existents» i «necessitats urbanístiques de tota índole».

En aquells moments, les comarques històriques eren una reivindicació democràtica de la qual es feia ressò qualsevol proposta tècnica progressista que tingués a veure amb el territori. D'altra banda les «necessitats urbanístiques a tota índole» tenien una traducció pràctica en forma de densitat de població desitjable, i el correlatiu estàndard de sòl per habitant que calia preveure. La inclusió de sòl comarcal poc ocupat, a la Regió objecte de planejament, és clar que facilitava que les quantitats globals fossin les previstes.

Posteriorment, quant la divisió comarcal de 1936 ha passat d'ésser una reivindicació democràtica sentimental a una imposició real —malgrat que democràtica— ha continuat essent la referència per a la determinació de límits regionals metropolitans. Així, la ja esmentada Llei 7/1987, estableix com a Regió Metropolitana, l'antiga Regió I, composta per les comarques del Barcelonès, Baix Llobregat, Vallès Occidental, Vallès Oriental i Maresme.

Les dades de densitat d'aquestes comarques metropolitanas ja no tenen la homogeneïtat de les agrupacions de municipis que s'han assenyalat com a components de l'àmbit que hem denominat «Àrea Metropolitana».

Les altres comarques properes a Barcelona, no incloses a la Regió I —Garraf i Alt Penedès—, tenen

(17) Plan Director del Area Metropolitana de Barcelona. Memoria Vol. 1. 1966.

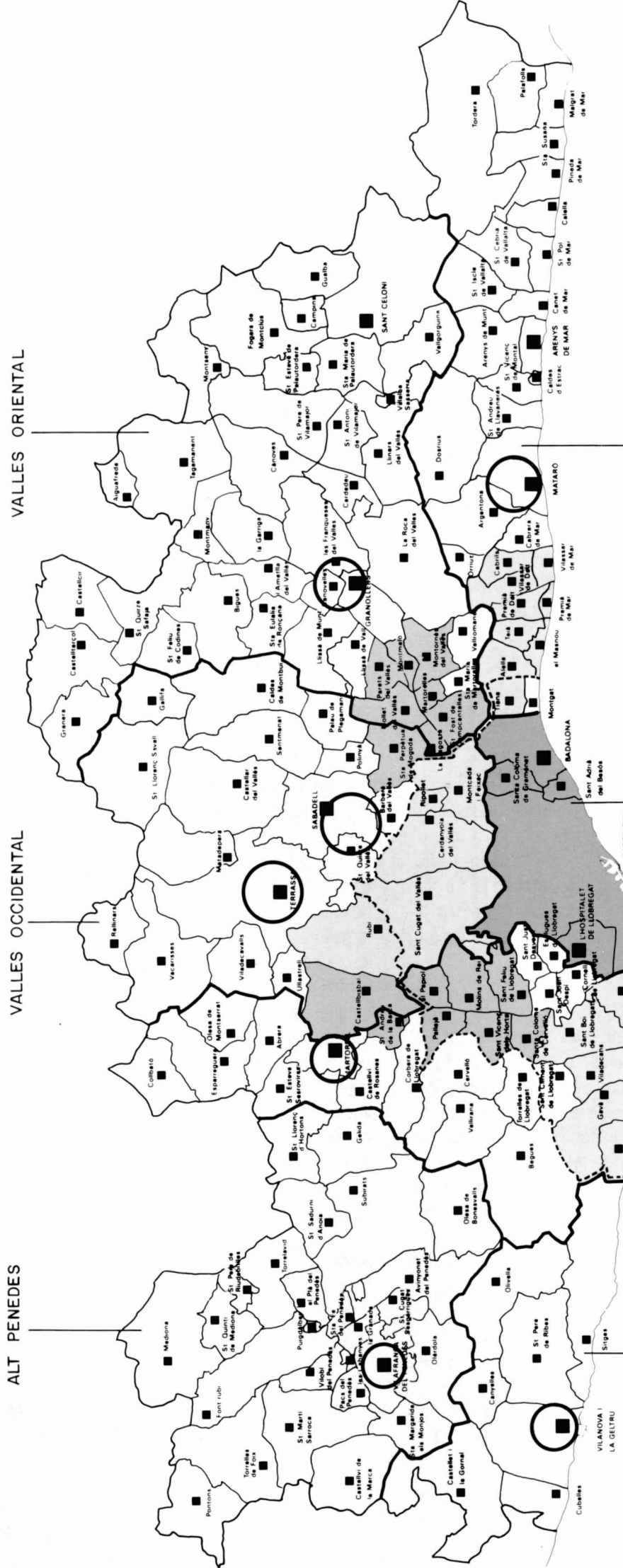
clarament una població absoluta menor, però cal dir que la densitat del Garraf és superior a la del Vallès Oriental i, especialment, cal subratllar la presència del centres d'aquestes comarques —Vilafranca i Vilanova— però també Sitges i Sant Sadurn d'Anoia com a elements bàsics de l'articulació territorial regional de Barcelona.

Sembla doncs pertinent, a efectes de bases de dades, de seguiment territorial i de previsions de planejament, considerar una Regió Metropolitana com la descrita, malgrat la variabilitat de les referències quantitatives de les seves parts, que s'expressa en el quadre següent:

	Superfície km.	Població hab.	Densitat hab/km
Barcelonès	132,2	2.385.952	16.662
Baix Llobregat	486,4	606.729	1.247
Vallès Occidental	618,9	658.178	1.063
Vallès Oriental	812,9	241.593	297
Maresme	396,9	286.253	721
Total Regió I	2.458,3	4.178.705	1.670
Alt Penedès	514	67.224	131
Garraf	261,6	78.415	300
Total Regió Metropolitana	3.234,5	4.324.290	1.337

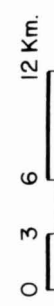
Tornant a la proposta que va fer del Pla Director l'any 1966, cal subratllar que matisa la seva delimitació per comarques completes, assenyalant que la zona amb una gran densitat de relacions recíproques la composaven el Barcelonès, el Baix Llobregat, el Baix Maresme, el Vallès Occidental i gran part del Vallès Oriental (exceptuant la vall alta de la Tordera). Mentre que a l'Alt Maresme, l'Alt Penedès i el Garraf tenien indicis clars de metropolitaneïtat però amb menor intensitats de relació. L'explicació s'acabava amb la següent consideració:

«Por último, también con algunas otras comarcas como el Anoia, Bages y la Plana de Vic, existen relaciones que en estos momentos podrían califi-



REGION METROPOLITANA

- Límites comarcas
- CMB (1953-1987)
- Continuo urbano
- Corona metropolitana
- Corona de subcentros metropolitanos



VALLES ORIENTAL

VALLES OCCIDENTAL

ALT PENEDES

MARESME

BARCELONES

BAIX LLOBREGAT

GARRAF

BARCELONA

BADALONA

MATARO

SANT CELONI

VILANOVA I LA GELTRU

CUBELLES

CASTELLÓ DE LA MARCA

CASTELLÓ DE LA GORNAL

CASTELLÓ DE ROSAS

CASTELLÓ DE MONTBUI

CASTELLÓ DE TRIACA

CASTELLÓ DE VILVELLA

CASTELLÓ DE VILFRANCA DEL VALLES

CASTELLÓ DE VILFRANCA DEL VALLES

CASTELLÓ DE VILFRANCA DEL VALLES

CASTELLÓ DE VILFRANCA DEL VALLES

CASTELLÓ DE VILFRANCA DEL VALLES

CASTELLÓ DE VILFRANCA DEL VALLES

CASTELLÓ DE VILFRANCA DEL VALLES

CASTELLÓ DE VILFRANCA DEL VALLES

CASTELLÓ DE VILFRANCA DEL VALLES

CASTELLÓ DE VILFRANCA DEL VALLES

CASTELLÓ DE VILFRANCA DEL VALLES

CASTELLÓ DE VILFRANCA DEL VALLES

CASTELLÓ DE VILFRANCA DEL VALLES

car-se de secundaries, pero que, fundamentalmente, mantenemos al margen de nuestra planificación, aunque en un futuro más o menos lejano podría resultar necesario considerarlas como una parte más de nuestro territorio-región».

De tot això fa 25 anys. És evident que, en aquest temps, l'augment de població i activitat, les noves infraestructures —llavors no existia encara cap autopista—, i la millora en les tècniques de comunicació ha augmentat considerablement en moltes de les relacions interurbanes en aquest territori i, especialment, les relacions amb la metròpoli principal.

Tanmateix, les consideracions que l'any 1966 es feien sobre la metropolitània dels distints àmbits i comarques tenen una sorprenent vigència. Crec que això té dues explicacions compatibles:

-La intensificació dels fluxos de relació ha mantingut, «grosso-modo», les posicions relatives dels distints nuclis o comarques pel que fa a la seva metropolitània. La millora de les comunicacions haurà augmentat les relacions d'una ciutat de la corona regional amb el centre metropolità, però a la vegada haurà augmentat la seva importància com a centre comarcal.

- Els distints àmbits territorials corresponen a distintes escales d'intervenció, o millor dit de concepció de la intervenció o d'ideació del futur que entenc que tenen una pervivència al llarg del temps: l'escala urbana o de la ciutat tradicional, la de l'àrea o ciutat metropolitana i la de la regió, que es corresponen amb determinats ordres de magnitud de la superfície territorial compresa. Ja que la representació cartogràfica és l'instrument base de qualsevol projecte territorial, l'escala, l'amplitud i el detall apreciables en els plànols, són determinants del tipus d'enfocament a adoptar en cada cas:

Escales de l'espai

- urbà: 1/1000 1/2000 1/5000
- metropolità: 1/5000 1/10000 1/25000
- regional: 1/25000 1/50000 1/100000

Tanmateix, no es poden ignorar els canvis haguts des del 1936, data de delimitació de les comarques vigents, ni des del 1966, quan es proposà la delimitació, encara acceptada, de l'espai regional metropolità.

No cal dedicar massa línies al fet palès que la delimitació comarcal, sense perjudici d'altres valoracions, no té cap significació en l'entramat de relacions territorials en àrees amb certa intensitat d'urbanització com a la que ens estem referint. De fet, ni tan sols ha arribat a tenir la que resultaria de l'exercici competències que s'haguessin atribuït als Consells Comarcals. Únicament, als efectes que ens preocupen, les comarques han anat servint, des de molt abans de la seva renovada vigència, com a peces per a la composició d'àmbits territorials regionals i, més recentment, com a àmbits de referència de dades estadístiques que cal reconèixer que, al menys, proporcionen una desagregació més útil que la provincial.

Les consideracions sobre l'espai regional metropolità esmentades, i que trobem sorprenentment vigents, no ens han d'amargar els canvis produïts. És clar que la millora de les comunicacions —especialment de xarxa viària— haguda des de 1966 i previsible a curt termini, i l'augment de l'índex de motorització, fan que algunes referències de distàncies horàries al centre metropolità que servien per a definir àrees i espais regionals ens donin en la situació actual espais molt més extensos. Així mateix, en la relació residència-lloc de treball, primer factor de metropolitània, ha augmentat l'àmbit d'influència del centre, però també ho han fet els àmbits propis dels subcentres, efectes als quals no és aliena la creació de gran quantitat de residències urbanes produïda al llarg d'aquests anys.

Amb tot, a més de constatar la complexificació del factor de *commuting*, cal subratllar la creixent importància d'altres relacions interterritorials, encara poc explorades i quantificades:

- Les relacions entre activitats productives. Fonamentalment, el transport de matèries primeres i productes manufacturats entre llocs d'activitat.

Aquestes relacions són bàsiques per al funcionament dels districtes industrials, però cal pensar que constitueixen en qualsevol cas, una proporció estimable dels fluxos de mercaderies de l'espai regional.

- Les relacions motivades pel lleure. La proporció de temps lliure és creixent. Els caps de setmana de dos dies lliures són ja una pràctica habitual. Això ha augmentat considerablement les distàncies recorregudes amb objectius de lleure, i la consegüent implicació d'àrees territorials més extenses en les activitats dels ciutadans. La distribució de la segona residència o la pràctica de l'esquí, per exemple, comporten segons una seqüència de periodicitat setmanal, una certa metropolitanització d'àrees exteriors, o fins i tot allunyades dels àmbits dels quals estem parlant.

Ens trobaríem, doncs, en una situació en què el *commuting* ha perdut el valor de referència global per a la qualificació dels fenòmens metropolitans d'escala regional. Tanmateix, si es vol mantenir l'estricta significat originari del terme metropolità, hauríem de convenir un altre qualificatiu per al fet relacional que indubtablement es produeix a escala regional o fins i tot a escales més grans. ¿Regió urbana de Barcelona?. ¿Conurbació de Catalunya?. En qualsevol cas, no existeix cap contradicció, com ha posat en relleu Lluís Cassasas (18), entre el paper de la metròpoli —Barcelona— i el valor de la xarxa de ciutats de Catalunya que formen un entramat cada vegada més implicat amb el que succeeix a la capital. La desitjable potenciació d'aquesta xarxa de ciutats no es cap competència al desenvolupament del centre sinó el complement necessari; mentre que, a la inversa, també és cert que la importància del centre es motor i referència per al desenvolupament de les altres ciutats de la Regió.

Sobre aquesta base argumental, que hom suposa d'àmplia acceptació en principi, es pot dir que la

(18) Lluís Cassasas "La ciutat metropolitana i la unitat de Catalunya", A *Planejament i àmbit territorial*, col.lecció «Papers. Regió Metropolitana de Barcelona: territori, estratègies, planejament» núm. 2, Barcelona, IEMB, 1991.

Regió Metropolitana —en sentit ampli—, no té una delimitació conceptual precisa. Dependrà molt de l'aspecte que estem considerant que la Regió compregui només fins a la primera corona de ciutats exteriors a la qual hem denominat Àrea, que abasti una bona part de Catalunya o que fins i tot l'excedeixi.

A Catalunya hi ha altres fenòmens de desenvolupament urbà que, malgrat que siguin d'escala molt menor que el de Barcelona, complirien els requisits quantitius d'alguns indicadors esmentats per a ésser considerats àrees metropolitanes: la bicèfala de Tarragona-Reus amb Salou, Cambrils i Valls, entre d'altres municipis; la formada al voltant de Girona, que comprèn a més de la majoria de municipis del Gironès, els del Pla de l'Estany; la conurbació de la Costa Brava central, etc.

Es força il·lustratiu que mentre l'any 1966 es parlava de construir un segon aeroport de Barcelona al Penedès, va prenent consistència ara la proposta que l'ampliació de l'aeroport del Prat de Llobregat, podria fer-se mitjançant la potenciació dels aeroports de Girona i Reus. A més, la previsible construcció del tren d'alta velocitat, amb estacions pautades segons distàncies de prop de 100 km., augmentarà ençara més les implicacions dels entorns urbans de les regions —probablement àrea de Girona, i més endavant àrees de Tarragona o Lleida—, amb la metròpoli central.

La conclusió podria ésser que és en l'espai regional de Catalunya més interrelacionat (o que té més condicions per ser-ho) amb l'àrea metropolitana de Barcelona, on és donen les opcions de futur més interessants i on el model de Ciutat-Territori no és un desideratum inabastable.

4. Les escales del territori

Destinaré l'última part de l'exposició a tractar un tema que ha estat d'actualitat permanent des de fa força anys: el planejament i la gestió de l'àmbit metropolità; i que ara ho està especialment per diverses circumstàncies: debat de la Carta Municipal de Barcelona, propera presentació del Pla Territorial de Catalunya, redacció del Pla Territorial Parcial de la Regió I.

Per tot allò que he exposat fins ara no voldria que es deduís que defenso que l'únic plantejament seriós del fet metropolità, en termes de previsions del futur i planejament (o el que és probablement més important, en termes de govern), és aquell que comprèn la màxima amplitud territorial dels fenòmens, la qual cosa ens portaria a afirmar que l'àmbit de Catalunya és l'únic adient.

Hem vist que els fenòmens de relacions o dependències territorials han estat progressivament complexos i encara ho seran més. Per tant és equivocat pensar que es podran abordar tots els problemes en una sola operació: el Pla Territorial General de Catalunya. Afegiria que tampoc és creïble un procés jeràrquicament tancat de planejament «en cascada», en el qual a partir de les determinacions d'aquell Pla s'anessin concretant les determinacions pròpies de cada escala menor.

A cada escala significativa del territori corresponen uns tipus de propostes d'intervenció, que són propis dels punts de vista i enfocaments que permet l'esmentada escala. A Catalunya, i d'acord amb els distints àmbits a què ens hem referit, prodriem apuntar una distribució com ara la següent:

1. En l'àmbit de Catalunya, el Pla Territorial, ha de posar l'accent en la creació de les *infraestructures* i els *serveis generals* i en l'establiment de les *reserves de sòl estratègiques*. La previsió dels recursos hídrics i el sistema general de sanejament, les fonts i els canals de provisió d'energia, els ports, aeroports i trens de llarg recorregut, el traçat i pautes de desenvolupament de la xarxa viària bàsica són determinacions que no es poden establir en àmbits més petits que el de Catalunya. Tampoc s'haurien de prendre en àmbits més petits aquelles que es refereixen a les reserves de sòl sobre recursos territorials escassos, com ara són àrees de regadiu, grans espais d'interès natural, àrees de lleure de muntanya, localització de ports esportius, etc.

2. A l'àmbit regional metropolità, el Pla Territorial Parcial de la Regió I no hauria d'ésser la simple ampliació de les propostes que el Pla Territorial

General faci en aquest àmbit, sinó que hi ha aspectes específics als quals correspon ésser tractats a aquesta escala: *l'habitatge, l'activitat i el transport públic*, els tres factors bàsics de les relacions metropolitanes tenen el seu tractament adient en l'àmbit regional.

- És clar que les *opcions residencials* que els ciutadans es plantegen són ja en un àmbit d'aquesta grandària, però no és menys cert que les possibilitats de desenvolupar polítiques eficients de foment de l'habitatge a l'abast d'àmplies capes de població, no les trobarem en àmbits més petits i més ocupats. Tampoc té massa sentit fer propostes territorialitzades d'habitatge en àmbits més grans, en què la regulació operativa d'aquesta variable haurà d'ésser per via indirecta: el nivell de serveis i infraestructures que es preveuen.

- El *transport públic* es podria dir que és la condició necessària —i a la llarga suficient— del fenomen metropolità. La definició d'un servei de ferrocarril express regional i els centres d'intercanvi modal són determinacions pròpies d'aquest àmbit. En aquest sentit cal fer esment que també està en procés de formulació un Pla Intermodal de Transport referit a la Regió I, cosa que recolza l'afirmació anterior, malgrat la incongruència que aquest Pla el formula una comissió totalment independent de la del Pla Territorial Parcial.

- La definició d'un *sistema nodal metropolità*, que estableixi els nous punts de centralitat territorial, que complementin la xarxa històrica de centres urbans per a configurar l'estructura de centralitats metropolitanes, és també una discussió d'aquesta escala. És a l'escala que correspondria tractar les localitzacions d'elements tant polèmics com ara la Fira de Barcelona, la 4^a. Universitat o la distribució de les grans superfícies comercials que, com podem comprovar, es localitzen segons lògiques que no tenen res a veure amb un objectiu d'ordre regional metropolità. Només a partir d'un sistema territorial de complementarietats segons destins i localitzacions, que caldrà definir a escala regional, la competència entre municipis i operadors, que sol ser ara l'únic factor determinant de les loca-

litzacions, tindrà unes conseqüències plenament enriquidores per al territori.

- L'escala regional metropolitana és també l'adequada per a la consideració de les reserves i *recursos naturals* en relació a les necessitats d'*esbarjo dels ciutadans*. La regió abasta àrees suficientment extenses perquè hi quedin incloses peces significatives del territori sense que es perdi la proximitat de visió que permet propostes de tractament molt ajustades a les característiques dels llocs. Cal afegir que aquesta escala també possibilita una observació suficientment detallada del comportament intermunicipal dels ciutadans pel que fa a llurs activitats d'esbarjo: Collserola, Garraf, Serralada de Marina i, en bona part, el Montseny i Sant Llorenç de Munt, són clarament espais que reclamen una escala metropolitana per a la seva concepció com a espais amb predominança dels components naturals, però a la disposició per a l'esbarjo de més de 4 milions d'habitants. També el front costaner o els marges fluvials —encara pendents d'una suficient consideració—, són peces fonamentals de la geografia metropolitana d'escala regional.

3. L'*Àrea Metropolitana*, és la denominació que hem assignat a l'espai d'aproximadament 500 km². al voltant de Barcelona, però que també considerem que correspon a altres àrees de Catalunya i, dintre de la Regió Metropolitana de Barcelona, també entenem que és l'escala que correspon a les àrees d'influència dels centres exteriors al continu edificat, tot i que són àrees de molt menys superfície i població. Tanmateix, en tots els casos és força clar que és a aquesta escala que correspon tractar un aspecte tant important com seria la congruència espacial de les determinacions dels plans generals d'ordenació urbana o, de manera equivalent, es pot dir que és l'escala pròpia dels plans d'ordenació plurimunicipals, malgrat que a Catalunya aquesta figura és inèdita des de l'any 1976. És també l'escala a què cal abordar la problemàtica de les perifèries degradades, especialment els fenòmens de trobada de diversos creixements de distintes ciutats. Per acabar, i sense pretensions d'exhaurir el tema, cal fer esment de

l'objectiu «d'urbanitat de l'obra pública» com una de les activitats irrenunciables en els plantejaments d'aquesta escala. La vialitat arterial, els ponts, els enllaços, etc., han de tenir en les àrees metropolitanes aquell tractament que requereix la funcionalitat molt més complexa que deriva de la seva localització. Aspectes com ara la imatge, la integració en l'entorn, o l'ús peatonal són fonamentals en el projecte de l'obra pública metropolitana.

4. A l'*escala urbana*, podem entendre, d'una banda el que és el continu edificat, o per altra la que correspon a punts de vista estrictament municipals, correspon òbviament el tractament de moltíssimes coses que és innecessari relacionar aquí. Tanmateix, si que cal subratllar com a pròpies d'aquesta escala les accions dirigides al tractament per sectors de sòl ocupat, ja sigui en la línia de manteniment o millora dels teixits i espais públics, o en la de la seva reforma.

Voldria acabar tot subratllant, tanmateix, que el tractament adequat del fet metropolità segueix sent un problema no resolt.

Des del 1966, tant sols s'ha assolit el reconeixement legal del qualificatiu. No s'ha avançat gaire —més aviat ha estat al contrari—, en la creació dels dispositius institucionals per a operar segons la lògica de les escales territorials significatives que he tractat de descriure.

Certament, l'existència de la Generalitat, resol el tema de l'escala més àmplia, perquè és qui té les competències de decidir i actuar en les variables pròpies d'aquest àmbit, però aquesta circumstància ja no es dona en cap més nivell dels esmentats. Cal afegir que sota el concepte de municipi s'inclouen realitats que van des d'unes quantes desenes d'habitants, fins a més d'un milió; és clar doncs que no es tracta d'una categoria homogènia pel que fa a l'escala territorial dels assumptes que serien de la seva competència.

Pel que fa a l'*Àrea* i a la Regió, la situació es encara més precària. És clar que les divisions comarcals vigents no es corresponen en cap cas amb àrees

metropolitanes i tant sols són delimitacions que se sumen per a delimitar una regió que ara per ara té dues comissions que han de redactar sengles Plans —un territorial i un de transport—. L'Àrea compta amb dues Entitats d'abast sectorial —aigua i residus i de transport— amb distint àmbit territorial a les quals cal sumar una mancomunitat de municipis que es, òbviament, de caràcter voluntari i per tant subjecte a criteris de conveniència de les forces polítiques que governen cada ajuntament. Aprofundir en els motius i perspectives d'aquesta situació anòmala crec que correspon a un altre grup temàtic d'aquest Congrés. Voldria finalment apuntar una darrera reflexió relativa al fet metropolità.

Per sobre de qüestions d'escala, de l'especificació de la temàtica que li és pròpia, o de les variables determinants de la seva existència —voldria subratllar que el fet metropolità es caracteritza fonamentalment per la complexitat i intensitat dels fluxos de relació que afecte les àrees o regions que mereixen aquest qualificatiu—. La qual cosa vol dir, entre altres, que són molts els agents actuant, tant públics com privats, i d'amplitud molt diferent. Vol dir també que es tracta d'àrees on no hi ha parts neutres, tot el

territori està sotmès a un joc intens de dinàmiques i expectatives, de les quals el planejament n'ha de ser el marc, però difícilment en podrà ser una fidel prefiguració dels resultats.

La progressiva construcció de l'espai metropolità es produirà per accions fragmentàries i segons processos no lineals. Caldrà doncs, en qualsevol forma que adopti l'administració del territori metropolità, dotar-nos de nous estris que permetin que la presa de decisions sobre el territori, en el sentit de desenvolupar el planejament o modificar-lo, es faci amb el suficient coneixement dels seus efectes en el context territorial. És a dir, és cada dia menys ajornable la provisió d'un procediment de seguiment territorial accessible i eficient que faci realment possible una gestió participativa per a totes les institucions, agents i ciutadants amb interessos legítims en el territori.

Només així, l'enorme riquesa d'iniciatives que el medi metropolità genera, podrà ser, a la vegada, factor de desenvolupament i element primordial de l'ordre territorial que ens ha de fer possible el desenvolupament de demà.