

Regió Metropolitana de Barcelona

TERRITORI- ESTRATÈGIES- PLANEJAMENT

Papers

23

**EL MARESME:
PLANEJAMENT
URBANÍSTIC
I PROBLEMÀTICA
TERRITORIAL**



FEDERACIÓ DE MUNICIPIS
DE CATALUNYA



Àrea metropolitana de Barcelona
Mancomunitat de municipis



Ajuntament de Barcelona

El present número de la col·lecció «Papers. Regió Metropolitana de Barcelona» és fruit d'un seminari organitzat per l'Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona i l'Ajuntament de Mataró el mes de gener de 1995. La publicació ha estat finançada per l'Ajuntament de Mataró.

La col·lecció «Papers. Regió Metropolitana de Barcelona» és publicada per l'Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona sota el patrocini i l'impuls de l'Ajuntament de Barcelona, la Federació de Municipis de Catalunya i la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Les opinions expressades en els treballs publicats a «Papers. Regió Metropolitana de Barcelona» són d'exclusiva responsabilitat dels seus autors.

CONSELL DE REDACCIÓ

Lluís Ballbé i Mallol
Joaquim Clusa i Oriach
Juli Esteban i Noguera
Amador Ferrer i Aixalà
Santiago Juan i Lluís
Oriol Nel·lo i Colom
Eduard Paricio i Rallo

Editor

Oriol Nel·lo i Colom

Secretària de Redacció

Xènia Tornàs i Figueras

Traducció dels abstracts

Hortènsia Ojeda i Mari

Correcció

Andreu Navarro i Rodríguez

© Ajuntament de Barcelona
Federació de Municipis de Catalunya
Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

Edició:

Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona

Disseny:

Oficina de Disseny de l'AMB

Fotocomposició:

Estudi Gràfic Pedregosa

Impressió:

Gradisa

Barcelona, febrer 1995
D.L.: B - 23835 - 1995
ISBN: 84-88068-40-9

S U M A R I

PRESENTACIÓ	7
EL MARESME EN EL CONTEXT TERRITORIAL METROPOLITÀ I CATALÀ SALVADOR MILÀ	9
LA POLÍTICA DE SÒL I HABITATGE A LA COMARCA DEL MARESME PERE LLEONART	21
ELS TRANSPORTS I LES INFRASTRUCTURES HIDRÀULIQUES DEL MARESME ROBERT VERGÉS	39
ELS ESPAIS NO URBANITZATS I EL MEDI NATURAL A LA COMARCA DEL MARESME AGAPIT BORRÀS	51
EL MODEL TERRITORIAL EN LA REVISIÓ DEL PLA GENERAL DE MATARÓ MONTSERRAT HOSTA SEBASTIÀ JORNET	61
EL MARESME: PLANEJAMENT URBANÍSTIC VIGENT I PERSPECTIVES DE FUTUR RAMON ROGER	79
EL MARESME: DADES BÀSIQUES JOAN LÓPEZ JOSÉ LUIS FLORES	93

P R E S E N T A C I Ó

Papers dedica aquesta monografia a l'estudi del planejament i la problemàtica territorial a la comarca del Maresme. Els materials que s'hi apleguen foren presentats i debatuts en un seminari organitzat expressament per l'Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona i l'Ajuntament de Mataró el proppassat mes de gener.

En conjunt es publiquen set treballs que segueixen la pauta temàtica d'altres quaderns de la col·lecció. Així, la monografia s'obre amb un article introductori del jurista Salvador Milà, tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Mataró, sobre l'estructura territorial del Maresme i la seva inserció en els contextos metropolità i català. Segueixen tres visions sectorials sobre el sòl i l'habitatge, les infraestructures i els espais oberts, signades, respectivament, per l'economista Pere Lleonart, l'enginyer Robert Vergès i l'arquitecte Agapit Borràs. Plantejada així la problemàtica territorial, hom passa a continuació a l'estudi de la resposta que el planejament hi dona. En primer lloc, els arquitectes Montserrat Hosta i Sebastià Jornet analitzen les implicacions territorials de la revisió del Pla General de Mataró, document urbanístic d'importància prou clara per al desenvolupament de la comarca. Tot seguit, el també arquitecte Ramon Roger presenta una panoràmica de la situació del planejament en el conjunt del territori estudiat i n'escateix les perspectives de futur. El quadern es clou, com d'habitud, amb un breu repertori estadístic sobre la comarca, preparat pels geògrafs José Luis Flores i Joan López.

Amb aquest quadern, *Papers* completa, per a les comarques de la Regió I, la sèrie de visions sobre la problemàtica territorial i el planejament urbanístic a diversos àmbits de la Regió Metropolitana. Aquesta s'inicià amb l'estudi de la conurbació barcelonina (quadern número 13), continuà amb les monografies dedicades al Vallès Occidental, el Baix Llobregat i el Vallès Oriental (quaderns 17, 19 i 21) i culmina ara amb la present publicació sobre la comarca del Maresme.

EL MARESME EN EL CONTEXT TERRITORIAL
METROPOLITÀ I CATALÀ

SALVADOR MILÀ

*Jurista. Segon tinent d'alcalde-president de l'Àrea de Serveis Territorials,
Ajuntament de Mataró*

SUMARI

1. La realitat actual de la comarca: l'ordenació territorial realment existent

- 1.1. Els condicionants geogràfics i ambientals
- 1.2. La població
- 1.3. L'activitat econòmica

2. La competència per l'ocupació del sòl disponible

3. El Maresme en els planejaments urbanístics i territorials dels últims anys fins als plans territorials en tràmit

4. Les actuacions descoordinades que ordenen «de fet» el territori

5. Els reptes del futur immediat

Bibliografia

ABSTRACT

El Maresme és en aquests moments la comarca de la Regió Metropolitana que està coneixent canvis més significatius. Aquests canvis deriven en primer lloc de les noves dinàmiques demogràfiques (transformació de segona residència en primera, pendularitat, immigració intrametropolitana) i de la transformació del teixit econòmic (crisi dels sectors industrials tradicionals, terciarització). Aquestes dinàmiques resulten en una demanda molt alta de sòl, demanda que s'afegeix a la procedent d'altres sectors (infraestructures, lleure, serveis, agricultura, medi ambient). Una i altra, confrontades a les peculiaritats físiques de la comarca –un estret corredor entre la Serralada Litoral i el mar–, generen una forta competència per l'ocupació de sòl que porta a l'elevació dels preus, la barreja d'usos i les dificultats d'ordenació. El planejament urbanístic i territorial ha respost de manera insuficient als reptes plantejats per aquesta situació, a causa de la descoordinació del planejament sectorial i del caràcter fragmentari del planejament general. Així doncs, per afrontar l'ordenament futur de la comarca resulta evident, d'una banda, la necessitat de recuperar instruments de planificació, projectació i gestió d'escala intermunicipal per als diferents àmbits de la comarca; d'altra banda, cal un pacte entre totes les administracions i els agents que actuen a l'àmbit metropolità per tal de definir un model territorial general que permeti l'encaix harmònic de les diverses peces, el Maresme entre elles.

El Maresme es en estos momentos la comarca de la Región Metropolitana de Barcelona que conoce cambios más significativos. Estos cambios se derivan en primer lugar de las nuevas dinámicas demográficas (transformación de segunda residencia en primera, pendularidad, migración intrametropolitana) y de la transformación del tejido económico (crisis de los sectores industriales tradicionales, terciarización). Estas dinámicas resultan en una demanda muy alta de suelo, demanda que se añade a la procedente de otros sectores (infraestructuras, ocio, servicios, agricultura, medio ambiente). Una y otra demanda, confrontadas a las peculiaridades físicas de la comarca –un estrecho corredor entre la Sierra Litoral y el mar–, generan una fuerte competencia por la ocupación del suelo que conduce a una elevación de precios, la mezcla de usos y las dificultades de ordenación. El planeamiento urbanístico y territorial ha respondido de manera insuficiente a los retos planteados por esta situación, debido a la descoordinación del planeamiento sectorial y al carácter fragmentario del planeamiento general. Así pues, para afrontar el ordenamiento futuro de la comarca resulta evidente, por un lado, la necesidad de recuperar instrumentos de planificación, proyectación y gestión de escala intermunicipal para los distintos ámbitos que componen la comarca; por otro lado, es necesario establecer un pacto entre todas las administraciones y agentes que actúan en el ámbito metropolitano para definir un modelo territorial general que permita el encaje armónico de las distintas piezas y entre ellas del Maresme.

Le Maresme est actuellement la comarca de la Région Métropolitaine de Barcelona qui connaît des changements plus significatifs. Ces changements se dérivent tout d'abord des nouvelles dynamiques démographiques (transformations de la seconde résidence en première, pendularité, immigration intramétropolitaine) et de la transformation du tissu économique (crise des secteurs industriels traditionnels, tertiarisation). Ces dynamiques ont comme résultat une très haute demande du sol, à laquelle s'ajoute la demande en provenance d'autres secteurs (infrastructures, loisirs, services, agriculture, environnement...). Ces deux demandes, confrontées aux particularités physiques de la comarca –un étroit couloir entre la Serralada Litoral et la mer–, génèrent une forte compétence pour l'occupation du sol qui a, comme conséquence, la hausse des prix, le mélange des usages et les difficultés d'aménagement. Les projets urbanistiques et territoriaux répondent de façon insuffisante aux défis posés par cette situation, dû a la faute de coordination de l'aménagement sectoriel et au caractère fragmentaire de l'aménagement général. Ainsi donc, pour faire face à l'aménagement futur de la comarca il résulte évident, d'une part, la nécessité de récupérer les instruments d'aménagement, le dessin et la gestion à l'échelle intermunicipale pour les différents territoires qui composent la comarca, d'autre part, il est nécessaire d'établir un pacte entre toutes les administrations et tous les agents qui agissent dans le cadre métropolitain pour définir un modèle territorial général qui permettra l'articulation harmonieuse des différentes pièces et, parmi celles-ci, le Maresme.

EL MARESME EN EL CONTEXT TERRITORIAL METROPOLITÀ I CATALÀ

1. La realitat actual de la comarca: l'ordenació territorial realment existent

1.1. Els condicionants geogràfics i ambientals

La comarca del Maresme, des del punt de vista geogràfic i ambiental, té uns trets definidors que han condicionat fortament la seva configuració actual:

- És una comarca relativament petita (396,9 km²).

- Forma un estret corredor entre la Serralada Litoral –Conreria, Sant Mateu, Cellecs, Corredor, Montnegre– i el mar –és la comarca amb més quilòmetres de costa i més platges accessibles, malgrat no disposar de ports naturals– que s'estén entre el turó de Montgat i la Tordera. Això ha motivat que la seva accessibilitat fos fins avui molt planera i fàcil respecte del Barcelonès i molt difícil cap a les comarques de l'interior –Vallès Oriental i Selva.

- Té un dels climes més temperats de Catalunya, si bé és afectada pel fenomen de les riades.

- El terreny planer és escàs i ha estat ocupat tradicionalment per una agricultura intensiva i per nombrosos nuclis de població –30 municipis– situats en una doble estructura lineal –els pobles «de baix» i «de dalt» units pel sistema de rials i camins perpendiculars entre serralada i costa– i una via longitudinal: el camí del Mig (històric) i després pel Camí Ral i la carretera N-II i per la línia de ferrocarril, a la franja de costa. La part alta ha estat ocupada per importants masses forestals.

Aquesta configuració ha fet que aquest espai comarcal hagi tingut tres pols d'atracció i d'ordenació:

- *Barcelona*. L'atracció de mercat de treball, de comerç i serveis i millor connectivitat i extensió

residencial (en segona i primera residència) de la qual ha configurat el denominat «Baix Maresme».

- *El Gironès*. Pujant per la vall de la Tordera –a efectes eclesiàstics la comarca està partida en dues diòcesis: la de Barcelona, que arriba a Caldes d'Estrac, i la de Girona, que arriba fins a Arenys de Mar–, i més recentment pol turístic de la Costa Brava, que constitueix una extensió, en especial de Malgrat fins a Arenys de Mar, que configura el denominat «Alt Maresme».

- *El Maresme Central*. La comarca s'eixampla –relativament– a la vall de la Riera d'Argenton i configura la plana de Mataró, que s'estén com un sol nucli entre el «dalt» i el «baix» i que conforma amb les poblacions immediates de Cabrera-Argenton-Òrrius-Dosrius-Sant Andreu de Llanerres, Sant Vicenç de Montalt i Caldes d'Estrac un denominat «Maresme central».

1.2. La població

La població total de la comarca era de 293.103 habitants l'any 1991, amb una densitat relativament elevada de 738,1 hab./km². Aquesta població es distribueix de forma relativament equilibrada entre els 30 municipis: Mataró, amb 101.510 habitants, és la població més habitada; segueixen Arenys de Mar, Calella, Malgrat de Mar, el Masnou, Pineda de Mar, Premià de Mar i Vilassar de Mar amb més de 10.000 habitants; Alella, Arenys de Munt, Argenton, Cabrera de Mar, Cabriels, Caldes d'Estrac, Canet de Mar, Dosrius, Montgat, Palafolls, Premià de Dalt, Sant Andreu de Llanerres, Sant Pol de Mar, Sant Vicenç de Montalt, Teià, Tiana, Tordera i Vilassar de Dalt, entre 1.000 i 10.000 habitants; i Òrrius, amb 255 habitants, és el nucli més petit, juntament amb Sant Iscle de Vallalta, Santa Susanna i Sant Cebrià de Vallalta, tots ells amb menys de 1.000 habitants.

No obstant això, la demografia de la comarca es veu alterada per tres fenòmens interconnectats, que no sols afecten el nombre d'habitants i les demandes inherents de serveis, sinó també, i de forma sig-

nificativa, la configuració urbanística dels municipis i les demandes d'infraestructures i serveis:

a) La segona residència de caps de setmana i estiueig, que abasta a tots els pobles, especialment els de «dalt», formada per residents de la conurbació barcelonina, i que ha originat les nombroses urbanitzacions residencials aïllades d'alta densitat que envolten els diversos nuclis urbans tradicionals;

b) La residència «dormitori» de població que treballa a Barcelona i els seus voltants, que fins ara s'ha concentrat entre Montgat i Vilassar, però amb tendència a estendre's a les poblacions de l'entorn de Mataró: Argentona, Sant Andreu de Llavaneres, Sant Vicenç de Montalt i Caldes d'Estrac, i més enllà en especial després d'entrar en funcionament el juny del 1994 la perllongació de l'A-19 fins a Palafrúls i el «peatge tou» fins a Mataró. Aquest fenomen residencial «secundari» tendeix a convertir-se en residència primària, amb la consegüent demanda de serveis i equipaments tot l'any. Aquesta mena de residents es concentra principalment en actuacions de «cases adossades», «habitatges en filera» i «blocs residencials», i s'estenen tant en les poblacions de «dalt» com de «baix»,

c) El fenomen turístic dels mesos d'estiu entre Arenys de Mar i Malgrat, que multiplica la població real, intensifica la demanda de serveis i subministraments i augmenta espectacularment la població de treballadors temporers vinculats a l'hostaleria i serveis connexos. Aquest fenomen ha donat lloc a les ocupacions intenses d'hotels i residències de nivell mitjà-baix, situades a la línia de costa, en especial a Calella-Pineda-Santa Susanna i Malgrat de Mar.

Ja en el període 1960-1975 l'evolució de la població del Maresme tingué un creixement que va doblar el creixement relatiu de Catalunya, i en el quinquenni posterior, tot i afeblir-se, el creixement continuà essent considerable. En el decenni 1981-1991 la comarca va créixer l'1,46%, tot passant

així a tenir el 4,8% del nombre total d'habitants de Catalunya enfront del 4,3% l'any 1981.

El fenomen migratori –procedent principalment de fora de Catalunya en el període 1960-1975, en tant que en els darrers quinze anys procedeix principalment de l'entorn barceloní (3.455 nous habitants sols l'any 1990)– fa que la població del Maresme tingui una estructura d'edats més jove que la del conjunt català, si bé amb una tendència a l'envelliment a mesura que la segona residència i la residència dormitori es converteix en primera residència per als jubilats i pensionistes. Per contra, el creixement natural és força més moderat (saldo net de creixement natural de 961 habitants entre 1986-1991).

1.3. L'activitat econòmica

El Maresme s'ha caracteritzat fins avui per una activitat econòmica diversificada això constitueix un tret diferenciador i atorga una potencialitat positiva per al seu desenvolupament equilibrat si se sap mantenir, atesa la seva situació a l'entorn metropolità de Barcelona i els condicionants que queden descrits en els apartats anteriors.

El 32,53% del total de la població de la comarca estava ocupat l'any 1990 (per sota de la mitjana catalana, que era del 37,07%), i la taxa d'atur és del 15,02% (superior a la mitjana catalana, del 14,19%). D'aquesta població ocupada (108.314 habitants actius), el 15,40% (16.681 habitants), treballa fora de la comarca, principalment al Barcelonès. La població ocupada es distribuïa de la següent forma per al conjunt del Maresme (any 1991):

- A l'agricultura treballava el 4,26% de la població activa (superior a la mitjana catalana, que és del 3,68%).
- A la indústria, el 40,05% (superior a la mitjana catalana, del 36,19%).
- A la construcció, el 8,37% (pràcticament igual que la mitjana catalana, del 8,23%).
- Al sector de serveis, el 47,31% (inferior a la mitjana catalana, del 51,9%).

És de destacar que la xifra principal d'ocupació a la indústria era de 19.535 persones al sector tèxtil i la confecció, seguit de 6.713 persones a la metal·lúrgia, la maquinària i el material elèctric; en tant que els ocupats a la construcció eren 7.859 (dades de l'any 1990).

No obstant això, la distribució de les diverses activitats és força diferent per grups de municipis:

- Sols Canet de Mar, Dosrius, Malgrat de Mar i Tordera s'ajusten a la mitjana comarcal, seguits de prop per Palafrúells i Teià.
- Cabrera de Mar, Sant Cebrià de Vallalta, Sant Iscle de Vallalta i Santa Susanna tenen una forta especialització agrària.
- Arenys de Mar, Cabrils, Tiana i Vilassar de Mar comparteixen l'especialització agrària amb el terciari; Arenys de Munt, Pineda de Mar i Premià de Dalt comparteixen el protagonisme de l'activitat agrària amb la construcció.
- Sant Andreu de Llavaneres, Sant Pol de Mar i Sant Vicenç de Montalt combinen l'agricultura amb el sector terciari i la construcció a parts sensiblement iguals.
- Alella, Caldes d'Estrac i Calella tenen una especialització terciària exclusiva, que a Premià de Mar es comparteix amb la construcció.
- Mataró és l'únic municipi que té una especialització industrial destacada (quasi el 50% més que la mitjana comarcal), seguida de prop per la construcció i els serveis (lleugerament per dessota de la mitjana comarcal) i amb una presència significativa de l'agricultura (la meitat de la mitjana comarcal).
- L'ocupació industrial mataronina s'estén als municipis del seu entorn immediat (Argentona, Òrrius, Dosrius i Vilassar de Mar).
- El Masnou i Montgat comparteixen l'especialització industrial amb la terciària.

L'activitat industrial, però, pateix de greus debilitats: es tracta d'un sector en declivi (indústria tèxtil i confecció), en accelerat procés de reconversió i redimensionament, amb poca capacitat d'atreure noves inversions. En el període 1988-1992 es van

crear al Maresme 593 empreses, amb una inversió global del 9.949 milions de pessetes, i 4.794 llocs de treball. Això representa una inversió per treballador de 10,4 milions, quan la mitjana de Catalunya és de 23,4 milions de pessetes per lloc de treball creat.

En el sector comerç i de serveis a les indústries s'evidencia una debilitat –nombre d'establiments mitjans i grans inferior a la mitjana del país, menys nombre de comerços i serveis especialitzats– fruit del poder d'atracció del comerç barceloní i de les grans superfícies de la primera corona metropolitana, unit a la permanència dels hàbits de compra a la gran ciutat dels nous residents de cap de setmana o de «dormitori».

El Producte Interior Brut (PIB) *per càpita* de la comarca era de 1.296.785 pessetes l'any 1993 (24 punts inferior a la mitjana de Catalunya). El PIB total de la comarca representa el 3,76% del total de Catalunya en el període 1990-1993.

La renda familiar disponible *per càpita* ha crescut en els últims anys al conjunt de la comarca, i sempre s'ha mantingut per sobre de la mitjana catalana, malgrat que ha perdut posicions en els últims anys. No obstant això, la renda familiar als nuclis de predomini industrial –en especial a Mataró– és inferior a la mitjana catalana i està decreixent en els últims anys.

2. La competència per l'ocupació del sòl disponible

Tenim doncs un territori on es combinen, d'un costat, una estructura productiva força diversificada, amb una agricultura intensiva d'horta i conreus especialitzats, un sector industrial organitzat en petites empreses amb poca inversió relativa (sector tèxtil), i una preeminència del sector de la construcció. D'altra banda es troben les demandes residencials i turístiques, així com el nombre i extensió de les infraestructures de comunicació i de serveis que travessen la comarca per la plana litoral (ferrocarril, N-II, Camí del Mig i vies interlocals, autopista A-19 i ara les autovies i comunicacions cap al Vallès i la

Costa Brava). Aquests factors, juntament amb l'escassa disponibilitat de sòl lliure planer o aprofitable per activitats productives, així com el nombre, extensió i dispersió dels nuclis habitats, donen lloc a un dels fenòmens més característics i definidors de la problemàtica urbanística i territorial del Maresme, que afecta el conjunt de la implantació d'activitats: la poca disponibilitat de terrenys, l'elevat preu del sòl i la competència i barreja d'usos sobre el poc sòl disponible.

Tant és així que el sòl, el territori i les seves infraestructures són un dels factors productius més importants i per tant més definidors de la situació urbanística del Maresme.

En efecte, hi ha una forta competència entre els diversos usos del sòl generadors de rendes, que està en l'origen de bona part de la problemàtica urbanística dels nostres municipis:

- L'agricultura intensiva, en situació periurbana, amb un aprofitament intensiu del sòl i fortes inversions per hectàrea, que es resisteix a desaparèixer i que fa que el preu inicial del sòl aprofitable sigui molt alt de partida.
- L'activitat industrial, que necessita de noves implantacions en polígons industrials, fora dels nuclis urbans on tradicionalment s'ha implantat (en especial els tallers i fàbriques) però que, en ser activitats que generen poc valor afegit, no es poden permetre pagar preus elevats pels terrenys.
- La demanda creixent de segona residència, primera residència-dormitori i residència hotelera i per a activitats turístiques, impulsades per un sector de la construcció que necessita reinvertir constantment per mantenir la productivitat dels capitals invertits.
- La implantació i ampliació de ports esportius i les seves zones comercials o residencials annexes, ja executats (Arenys de Mar, el Balís, Mataró, Premià i el Masnou) o en projecte (Calella, Montgat...).
- Les demandes de nous centres terciaris, logístics i d'equipaments d'abast comarcal i

metropolità (grans superfícies comercials, sanitaris, educatius...).

- Les necessitats de noves implantacions de serveis: abocadors, plantes de tractament de residus urbans, col·lectors, depuradores...
- La pressió de les infraestructures de comunicacions i de serveis, que travessen la comarca, i que es generen tant per la demanda de connectivitat interna com –sobretot– per les necessitats de diversificació de vies dins la Regió Metropolitana: radials (N-II; autopista A-19, accessos a la Costa Brava, connexió de l'A-19 amb l'A-7, desdoblaments –costaners o per l'interior– de les vies del ferrocarril) i transversals (autovia Mataró-Granollers; millora de connexions pels eixos el Masnou-Vallromanes i Arenys de Mar-Sant Celoni).

Aquesta competència per l'ocupació del sòl s'havia resolt, fins no fa gaire, amb l'ocupació/destrucció indiscriminada dels sòls agrícoles periurbans i sòls forestals amb urbanitzacions en primera línia de costa i a la Serralada Litoral; creixements d'urbanitzacions a les perifèries i eixamples dels nuclis de població tradicionals, així com dels terrenys afectes als sistemes hidrogràfics de la comarca: les rieres, rials i les seves valls.

Avui, aquesta ocupació indiscriminada del territori comarcal ha de fer front a la reacció de la pagesia, que reivindica el manteniment de les zones agrícoles en situació periurbana; als moviments creixents i actius de defensa del medi ambient i dels espais naturals; a les actuacions administratives de protecció dels boscos i espais d'interès natural de la costa i de la Serralada Litoral, i a les actuacions de protecció, regeneració i regulació de les conques hidrogràfiques i de les platges per prevenir rierades i d'altres desastres.

3. El Maresme en els planejaments urbanístics i territorials dels últims anys fins als plans territorials en tràmit

L'aplicació de les normes del *Plan provincial de ordenación* de l'any 1964, amb la seva ambigüitat i

el caràcter permissiu va contribuir a una forta degradació urbanística i paisatgística dels municipis del Maresme. A més, els ajuntaments de l'època van empitjorar encara la situació tot utilitzant amb lassitud les qualificacions urbanístiques i les ordenances d'edificació, en especial pel que feia a sols no consolidats per la urbanització i pels aparentment «no urbanitzables», amb qualificacions com «ciutat jardí», «semiintensives», «residencials extensives», «parcs i boscos urbanitzats», «indústria jardí», «zones de tolerància», etc. Això fou especialment cert en el del Baix Maresme, amb la proliferació d'urbanitzacions a les perifèries dels pobles de «baix» i a les zones de carena dels pobles de «dalt» i en especial als voltants de les sortides de la llavors recent autopista Montgat-Mataró.

Després, cada municipi va confegir el seu pla d'ordenació urbanística, aplicant les pautes, les classificacions de sols i les normatives d'edificació i usos de forma encara més extensiva i intensiva –pel que fa a densitats i usos– derivada de la particular interpretació i aplicació del pla provincial que cada municipi havia fet, segons els interessos dels promotors i constructors de l'època, quasi sempre coincidents amb els dels polítics locals.

El Pla Director Metropolità de Barcelona, que incloïa en el seu àmbit la meitat de la comarca del Maresme –fins a Mataró–, si bé té interès pel que fa a l'anàlisi econòmica i sociològica i a la informació urbanística que conté, no va tenir transcendència pràctica quant a aplicació normativa i intervenció sobre l'edificació, si bé va exercir la seva influència pel que fa a la determinació d'infraestructures i serveis d'abast supramunicipal, i per la introducció de nous conceptes de zonificació d'usos, assignació de funcions i de creixements a les diverses parts del territori des d'una perspectiva metropolitana.

El bagatge teòric i instrumental tècnic del Pla Director Metropolità de Barcelona s'enllaça amb la primera proposta seriosa de planejament supramunicipal «el pla d'ordenació dels municipis de la vall de Sant Mateu» (Baix Maresme), que impulsà la

Direcció General d'Urbanisme encapçalada per Lluís Cantallops, durant el primer Govern provisional de la Generalitat de Catalunya, amb ocasió de l'obligada revisió dels plans anteriors per adaptar-los a la nova legislació del sòl i a la democràcia municipal reconquerida.

Alhora es promogueren plans d'ordenació conjunts per Sant Andreu de Llavaneres-Sant Vicenç de Montalt i Caldes d'Estrac; per Arenys de Mar-Arenys de Munt i Canet i Calella-Santa Susanna-Pineda de Mar i Malgrat de Mar.

Com és prou sabut, aquest intent de plans supramunicipals va fracassar per múltiples motius, i es van deixar de banda partir de l'any 1980, tant per raons locals –un cop consolidats els primers governs municipals democràtics i assentats els respectius interessos en joc, es donà pas a les rivalitats i enfrontament d'interessos no sols entre municipis confrontants, sinó també entre visions diferents del procés urbanístic de cada localitat– com per raons de política general del país, coincidint amb el primer Govern electe de la Generalitat i amb la nova Direcció General d'Urbanisme. Es va optar per la revisió o confecció dels plans generals o normes subsidiàries, municipi per municipi.

En el projecte de Pla Territorial General de Catalunya –actualment en tràmit davant el Parlament de Catalunya– i en el seu correlatiu Pla Territorial Parcial de la Regió Primera Metropolitana de Barcelona, es consolida plenament la divisió de la comarca del Maresme en quatre sistemes o àmbits territorials de planificació i actuació, que en l'última versió del Projecte de Pla Territorial General, després del termini de consulta institucional, queden de la següent manera:

- a) El sistema d'expansió i articulació del sistema central metropolità, que engloba els municipis del sud del Maresme, des de Montgat-Tiana fins a Vilassar de Mar-Cabrils; àmbit al qual es considera encara amb capacitat territorial d'acollida, però on la qualitat de vida està compromesa, de forma que un cop executats els

projectes d'expansió urbanística ja planejats, aquestes poblacions assoliran densitats considerables; per tant, cal plantejar una certa contenció.

b) El sistema de reequilibri metropolità, que abasta Mataró i el seu entorn de petits municipis –Cabrera, Argentona, Sant Andreu de Llavanes, Sant Vicenç de Montalt i Caldes d'Estrac–, si bé exclou incomprensiblement Dosrius i Òrrius, totalment vinculats al sistema urbà mataroní. En aquest àmbit es preveu una certa capacitat de continuar creixent ordenadament i hom reconeix potencialitats per competir amb el sistema metropolità central, definint-lo com a àmbit de descentralització i descongestió de població i d'activitats del sistema central –el continu urbà barceloní i la primera corona. Significativament, en aquest sistema s'inclouen també les restants ciutats intermèdies de la segona corona metropolitana i els seus entorns urbans.

c) El sistema costaner, format pels municipis entre Arenys de Mar i Santa Susanna i definit per la situació a la franja litoral i a la segona línia de mar, amb predomini de l'activitat turística i presència de fenòmens d'urbanització intensiva.

d) En el límit nord de la comarca, i a l'entorn de la vall de la Tordera, englobant també els municipis riberencs inclosos a la comarca de la Selva, es delimita un sistema denominat «d'articulació entre àmbits funcionals territorials» que aplega –en tot o en part– els municipis de Pineda de Mar, Malgrat, Palafolls i Tordera, que es defineixen per la seva debilitat demogràfica, com a sistemes urbans naixents, que es caracteritzen per tenir un potencial de recursos i una capacitat d'acollida elevats. Per fer-ho més entenedor, en la primera versió del Pla Territorial General, aquest àmbit es definia més clarament com un sistema de reequilibri del sistema congestionat, amb la proposta de desenvolupar-lo urbanísticament per acollir

població i activitats procedents del sistema central congestionat.

4. Les actuacions descoordinades que ordenen «de fet» el territori

De tot plegat, en resulta una «política territorial de fet al Maresme», fruit de la juxtaposició i interconnexió del conjunt de determinacions dels plans generals i normes subsidiàries de planejament locals, amb els plans especials i sectorials de tota mena: hidràulics, de sanejament, ferroviaris, d'espais naturals, projectes d'infraestructures, comunicacions i equipaments, impulsats per diferents organismes de les administracions central i autonòmica. Mereixen una especial atenció en aquest sentit les orientacions i determinacions introduïdes des de la Direcció General d'Urbanisme, en les quals és possible seguir les principals tendències en la «lluita per l'ocupació dels escassos sòls disponibles entre els diferents usos i aprofitaments» a què ens referíem anteriorment; es detecta en cada zona o territori quins són els que exerceixen una major pressió.

Com dèiem, al costat dels plans urbanístics hi trobem els diferents instruments de planejament especial, avantprojectes o projectes d'infraestructures, equipaments i serveis supramunicipals que, impulsats per diverses administracions i organismes –tant de l'Administració central com de la Generalitat, la Diputació o el Consell Comarcal–, estan configurant els diferents àmbits d'ordenació de la comarca i definint o prioritzant determinades implantacions o tendències. En aquest ordre podem destacar:

- El Pla d'Espais d'Interès Natural i la delimitació dels àmbits de protecció a la carena litoral, en què actuen sobreposadament la Generalitat i la Diputació: Montnegre-Corredor, Sant Mateu, Conreria.
- Els plans i projectes d'infraestructures de sanejament: col·lectors, depuradores, emisaris... amb les diferents zones o àmbits de sanejament que vénen funcionant.

- Els projectes i obres de nous ports esportius i d'ampliació dels existents.
- Les actuacions de regeneració i recuperació de platges per part de la Direcció General de Ports i Costes, del Ministeri d'Obres Públiques i Transports.
- Els plans hidràulics de canalització i cobriment de rieres i torrents, que abasten tota la comarca i que poden tenir una important incidència urbanística.
- Els estudis i prospectives sobre desenvolupaments ferroviaris futurs: desdoblament de vies cap a l'interior, metro regional, estudis de soterrament de la línia de la costa.
- Els grans equipaments sanitaris i assistencials: els hospitals d'àmbit supramunicipal de Calella i Mataró, la planificació sanitària d'àrees bàsiques de salut.
- El pla d'equipaments escolars que acompanya la reforma educativa, en tots els seus nivells, al qual cal afegir-hi els equipaments educatius de nivell superior: les dues escoles universitàries existents a Mataró –una d'iniciativa municipal i l'altra del Consell Comarcal.
- Els projectes d'implantacions de grans i mitjanes superfícies comercials i d'altres equipaments privats d'atracció comarcal i metropolità als entorns de la perllongació de l'A-19.

5. Els reptes del futur immediat

En aquests moments, el Maresme, dins el conjunt de la Regió Metropolitana de Barcelona, és possiblement la comarca que està experimentant canvis més significatius en la seva interrelació amb la resta del territori metropolità, coincidents amb el replantejament de les relacions i jerarquies entre els diferents àmbits territorials que s'està produint en els processos i debats sobre planejament i ordenació territorials.

El Maresme està subjecte principalment a les transformacions i canvis que resulten de:

- La nova situació i la millora de connectivitat en relació al conjunt de territoris immediats.*

Aquests canvis alteren, en primer lloc, en relació amb la conurbació de Barcelona i la primera corona metropolitana, com a conseqüència de l'entrada en funcionament de la «pota nord» dels cinturons de ronda de Barcelona, la perllongació de l'A-19 fins a Palafolls-Tordera, l'ampliació i baixada de peatge de l'A-19 en el tram Montgat-Mataró i la previsible descongestió de la N-II, unit a les millores substancials en les comunicacions ferroviàries, amb freqüències i qualitats pròpies de transport urbà (metro). Això comporta una tendència clara a consolidar el Baix Maresme com a zona de primera residència i extensió del continu urbà metropolità, i, a més, a estendre aquest fenomen cap als municipis de l'Alt Maresme, alhora que s'intensifiquen els desplaçaments per raó de treball cap a Barcelona. Però els canvis de connectivitat afecten també la relació amb les comarques de la segona corona metropolitana més propera, Vallès Oriental-Vallès Occidental, amb l'apertura de l'autovia Mataró-Granollers, amb els túnels del Parpers, lliures de peatge, i la previsible millora de comunicacions dins de la segona corona metropolitana. Això suposa també la millora de connexió amb l'autopista A-7, connectant millor Mataró amb la xarxa transeuropea. Amb aquestes comunicacions es creen nous pols d'atracció recíproca per al mercat de treball així com per a les activitats de comerç, serveis i lleure, entre les ciutats mitjanes i el conjunt de serveis d'atracció metropolitana i zones logístiques dels dos Vallès i del Maresme. És previsible l'atracció de les activitats industrials cap a les comarques de l'interior, per la major disponibilitat de sòls industrials, els menors preus d'aquests, unit a la major disponibilitat de serveis a les empreses i un mercat de treball més ampli. Alhora, no es pot excloure la major atracció del Maresme pel que fa a les activitats de lleure, comercials i de segona residència. Caldrà veure cap on es decanten els equilibris respectius. El que és evident és que aquesta millora de comunicacions crea zones de noves centralitats per a serveis i activitats logístiques als

entorns de Mataró, i que aporta més usuaris potencials a les platges i ports del Maresme, però alhora posa més en perill la capacitat d'atracció d'activitats industrials i el manteniment de les existents al Maresme i en especial als entorns mataronins. Finalment s'alteren les relacions respecte a la Selva-Costa Brava i Gironès, amb l'extensió de l'autopista A-19 fins a Palafolls-Tordera i, des d'aquí, en una segona fase, fins a connectar amb l'A-7 i la perllongació prevista fins a Blanes-Lloret. En aquest cas, les incidències són previsible pel que fa a les segones residències i a les activitats turístiques-hoteleres, i al lleure i els serveis personals al Baix Maresme. Però aquestes incidències poden ser tant positives –si hi ha una veritable transformació i millora qualitativa del sector turístic i una diversificació de serveis i activitats, que permeti atreure usuaris de major nivell econòmic– com negatives, accentuant la degradació de la zona amb implantacions de baixa qualitat, amb turisme en massa i de baix nivell econòmic.

b) *Les transformacions internes de les poblacions de la comarca.* Aquestes són fruit de l'aplicació dels respectius plans generals i sobre-tot dels serveis, infraestructures, equipaments i espais lliures de caràcter supramunicipal: en aquest sentit, cal pensar en la necessitat de potenciar el planejament i les actuacions supralocals, en especial pel que fa a una bona xarxa secundària de comunicacions locals, recuperant i potenciant la xarxa de camins tradicionals: el Camí del Mig i les vies mar-muntanya.

c) *La crisi de les activitats industrials i la inevitable transformació dels sectors productius.* Aquestes són fruit dels fenòmens abans indicats, i obliguen a replantejar estratègies de reactivació econòmica a partir de la reconversió i requalificació de sectors, en especial del tèxtil-confecció, l'atracció d'activitats de serveis, d'investigació i desenvolupament, i d'altres activitats que necessitin petites i mitjanes superfícies i per a les

quals sigui un avantatge comparatiu el disposar de les bones condicions ambientals i de comunicacions de la comarca. Perquè això sigui possible cal una acció decidida de les administracions i corporacions en el camp de la formació professional, els ensenyaments mitjans, la requalificació i formació permanents, la implantació de serveis i comunicacions avançats.

d) *Resulta evident la necessitat de recuperar instruments de planificació, projectació i gestió d'àmbit intermunicipal.* Cal fer-ho per als diferents àmbits o zones de la comarca, responen a les seves diverses realitats geogràfiques i socio-econòmiques, ja explicades i reconegudes en el planejament territorial en curs, més que no pas actuacions d'abast comarcal unitari, difícilment compaginables.

e) *Cal, en fi, un pacte territorial entre les diferents administracions i principals agents econòmics que actuen sobre el territori regional-metropolità.* Un pacte en què es defineixin els objectius socio-econòmics, urbanístics, de model territorial i de grans infraestructures i equipaments que es volen per a les diferents àrees, i per tant també per als diferents sectors o zones que configuren el Maresme, i en el qual s'estableixi un ordre de prioritats i un programa d'inversions i actuacions, en la línia del que ha representat el recent pacte sobre el pla del Delta del Llobregat.

Bibliografia

Diversos autors; «La Regió Metropolitana en el Planejament Territorial de Catalunya», *Papers, Regió Metropolitana de Barcelona*, 14, Barcelona, Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona.

Lleonart, P. (1983); *Mataró 1990. Una perspectiva socio-econòmica de la ciutat*, Mataró, Caixa Laietana.

Lleonart, P. et al (1989); *Diversos estudis previs per al Programa d'Actuació Comarcal*, Mataró, Consell Comarcal del Maresme.

Lleonart, P. & Fabregat, V. (1994); *El gènere de punt: el motor industrial del Maresme*, Mataró, Caixa Laietana de Mataró.

Lleonart, P., Macías, P. & Ardèvol, R. (1981); *El Maresme, les claus de la seva contínua transformació*, Barcelona, Servei d'Estudis de Caixa de Catalunya (Sèrie d'estudis comarcals).

Oliver, J.; *Catalunya comarcal. Estimació del PIB comarcal 1990-1993. Estudis comarcals, anuari econòmic 1994*, Barcelona, Caixa de Catalunya.

Pla Estratègic de Mataró, Mataró, Ajuntament de Mataró.

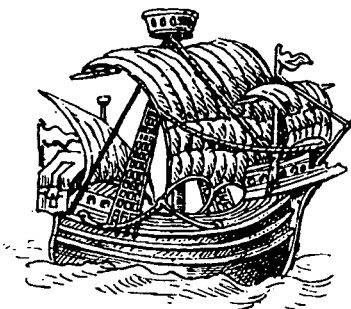
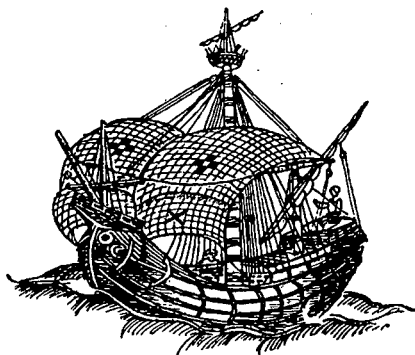
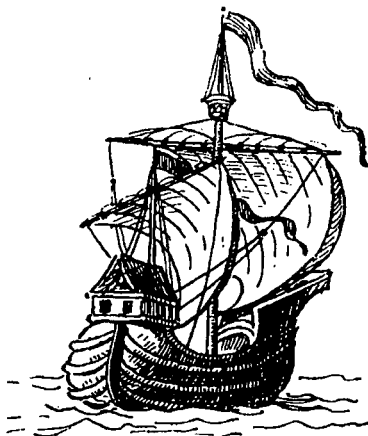
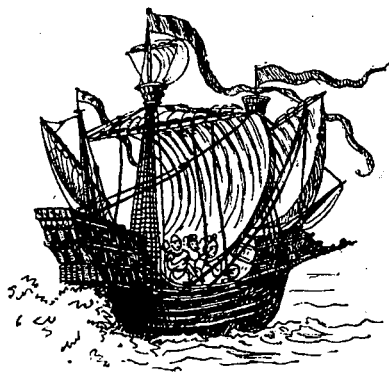
Rosis, J. et al (1989); *El Maresme, diversificació econòmica i aprofitament intensiu del territori*,

Barcelona, Caixa de Catalunya (Col·lecció «Catalunya Comarcal»).

Solà-Morales, M. de; «Una visió retrospectiva dels efectes territorials del planejament urbanístic», *La coordinació intermunicipal, curs 1979-1980*. Barcelona, Societat Catalana d'Ordenació del Territori. I.E.C., carpeta de treball 1.

Tarrés, À.; Salicrú, R. et al (1985); *El Maresme, diversitat i contrast*, Mataró, Ajuntament de Mataró i Edicions l'Aixernador.

Treballs i estudis sectorials de l'avanç de la revisió del Pla General d'Ordenació urbana de Mataró, Mataró, 1994.



LA POLÍTICA DE SÒL I HABITATGE
A LA COMARCA DEL MARESME

PERE LLEONART

Economista. Director-gerent, Gabinet d'Estudis Econòmics, S.A.

SUMARI

1. Planejament urbanístic

- 1.1. Una comarca de difícil orografia
- 1.2. L'estat actual del planejament
- 1.3. Grau d'ocupació del territori
- 1.4. El sòl industrial

2. La problemàtica de l'habitatge

- 2.1. Evolució del ritme edificatori
- 2.2. Tipologia constructiva
- 2.3. La segona residència

3. El mercat immobiliari

- 3.1. La dinàmica residencial recent
- 3.2. El preu de l'habitatge nou
- 3.3. Promocions en venda a Mataró
- 3.4. L'edificació no residencial

4. La posició competitiva del territori comarcal en el context de la Regió I

ABSTRACT

Les polítiques de sòl i habitatge al Maresme estan estretament condicionades per l'orografia de la comarca. Aquesta fa que la superfície útil per a la urbanització sigui relativament exigua (el 42,2% del total). D'altra banda, la pressió urbanitzadora ha portat que el 55% d'aquella superfície útil estigui ja urbanitzada o compromesa per urbanitzar a curt i mig termini d'acord amb el planejament vigent. Aquesta situació ha comportat una progressiva especialització del sòl disponible, de manera que els usos residencials són àmpliament majoritaris, mentre que l'oferta relativa de sòl industrial és una de les més baixes de la Regió Metropolitana. Pel que fa a l'habitatge, el ritme constructiu és superior a la mitjana catalana, esperonat com està per la paulatina integració de la comarca en les dinàmiques metropolitanes i el fenomen de la segona residència, especialment rellevant a l'Alt Maresme. Per preu i tipologia, bona part de les promocions immobiliàries dels darrers anys han estat adreçades a la demanda de renda mitjana-alta procedent de Barcelona, amb un pes notable de l'habitatge unifamiliar aïllat o entremitgeres. Tanmateix, les promocions que entren actualment en el mercat tenen unes característiques i uns preus més assequibles.

Las políticas de suelo y vivienda en el Maresme se encuentran estrechamente condicionadas por la orografía de la comarca. Debido a sus peculiaridades, la superficie útil para la urbanización es relativamente exigua (el 42,2% del total). Por otra parte, la presión urbanizadora ha provocado que, según el planeamiento vigente, el 55% de aquella superficie útil se encuentre ya urbanizada o comprometida para urbanizar a corto o medio plazo. Esta situación ha provocado una especialización progresiva del suelo disponible, de manera que los usos residenciales son ampliamente mayoritarios, mientras que la oferta relativa de suelo industrial es una de las más bajas de la Región Metropolitana. Por lo que se refiere a la vivienda, el ritmo constructivo –impulsado por la paulatina integración de la comarca en las dinámicas metropolitanas y el fenómeno de la segunda residencia (especialmente relevante en el Alt Maresme)– es superior a la media catalana. Por precio y tipología, buena parte de las promociones inmobiliarias de los últimos años han sido destinadas a la demanda de renta media-alta, procedente de Barcelona, con un peso notable de la vivienda unifamiliar aislada o adosada. Sin embargo, las promociones que están entrando actualmente en el mercado tienen unas características y unos precios más asequibles.

Les politiques du sol et du logement dans la comarca du Maresme se trouvent étroitement conditionnées par son orographie. Celle-ci fait que la superficie utile pour l'urbanisation soit relativement exigüe (un 42,2% du total). D'autre part, la pression urbanisatrice a fait que 55% de cette surface utile soit déjà urbanisée ou compromise pour urbaniser à court ou moyen terme en accord avec les plans d'aménagement en vigueur. Cette situation comporte une progressive spécialisation du sol disponible, de telle manière que les usages résidentiels sont amplement majoritaires tandis que l'offre relative de sol industriel est une des plus basses de la région métropolitaine. En ce qui concerne le logement, le rythme de construction –impulsé par l'intégration de la comarca dans les dynamiques métropolitaines et le phénomène de la seconde résidence (spécialement important dans l'Alt Maresme)– est supérieur à la moyenne catalane. Pour ce qui est du prix et de la typologie bonne part des promotions immobilières des dernières années ont été destinées à la demande des habitants de Barcelona aux revenus moyens et hauts, avec un poids notable du logement unifamilier -maison isolée ou adossée-. Malgré tout cela, les promotions qui actuellement apparaissent dans le marché immobilier, ont des caractéristiques et des prix plus abordables.

LA POLÍTICA DE SÒL I HABITATGE
A LA COMARCA DEL MARESME

1. Planejament urbanístic

1.1. Una comarca de difícil orografia

Una de les característiques rellevants en l'orografia del Maresme és la presència, paral·lela al perfil de la costa i molt propera a ella, de la Serralada Litoral. La proximitat a la línia de mar i l'alçada que aconsegueix en aquesta curta distància (fins assolir els 759 metres en el Montnegre) fa que el terreny tingui forts pendents i que el sòl apte per a la urbanització o el conreu sigui relativament reduït.

Aquest factor ha influït de manera important en el procés urbanitzador. Les planes formades per les rieres procedents de la Serralada Litoral han tingut un paper important en el poblament de la comarca, en ser incisions dins d'aquest estret corredor. Els punts més baixos de les rieres d'Argentona, d'Arenys i de Vallalta, així com del riu Tordera, és on, per la seva orografia més suau, s'han produït les concentracions humanes més importants.

La superfície útil del Maresme és de 16.800 ha, el que representa el 42,2% del territori¹. Aquest percentatge és inferior al que es dona globalment a Catalunya, i posa en relleu les dificultats orogràfiques i per a l'assentament urbà.

Evidentment, els municipis ran de mar són els que tenen una major proporció de sòl útil, que arriba gairebé al 100% a Montgat, el Masnou, Premià de Mar i Vilassar de Mar. Els interiors, en canvi, presenten un comportament oposat; són casos extrems el de Sant Iscle de Vallalta, amb el 4% de superfície útil, o els d'Arenys de Munt, Òrrius i Dosrius, amb només el 10%.

1.2. L'estat actual del planejament

Dels 30 municipis que formen la comarca del Maresme, 23 disposen de Pla General d'Ordenació

Urbana, i 7, sovint els més petits, es regeixen per Normes Subsidiàries.

Els municipis amb un planejament general més antic són Montgat i Tiana, inclosos en el Pla General Metropolità de Barcelona del 1976, Mataró, que disposa d'un PGOU que data del 1977 i que es troba actualment en procés de revisió, i Sant Andreu de Llavaneres, amb unes Normes Subsidiàries del 1978. La resta tenen un planejament posterior a l'any 1982, i 9 d'ells l'han aprovat després del 1990, la qual cosa posa en relleu l'esforç en matèria de regulació urbanística que s'ha portat a terme darrerament.

La forta expansió demogràfica i edificatòria ha fet que la preocupació dels ajuntaments es dirigís preferentment a ordenar el creixement de noves urbanitzacions, més que a reformar i potenciar els cascos urbans consolidats. En aquest sentit, l'impuls dels PERIS (Plans de Reforma Interior) és la gran assignatura pendent de la gestió urbanística de la comarca per als propers anys.

1.3. Grau d'ocupació del territori

A partir de la quantificació de la superfície útil, i tenint en compte el planejament general vigent i el seu desenvolupament, es pot determinar el grau d'ocupació actual del territori, així com el sòl compromès a curt i mig termini.

S'estima que el sòl urbà, és a dir, aquell que es troba ja consolidat i que disposa de les infraestructures bàsiques, ocupa unes 6.600 ha, que representen el 17% de la superfície total de la comarca i el 40% de la superfície útil².

Altres 2.600 ha corresponen a sòl urbanitzable, i per tant, susceptible d'utilització per a nous creixements urbans. La major part d'aquest sòl és programat, i per tant té uns terminis concrets d'execució i en molts casos disposa ja de Pla Parcial.

¹ Es considera com a superfície útil per al procés urbanitzador, el sòl amb un pendent inferior al 20%. Aquest criteri ha estat utilitzat, entre d'altres, en l'elaboració del Pla Territorial de Catalunya.

² En aquest treball s'ha considerat com a sòl urbà aquell que té aquesta consideració en el planejament general en vigor, i a més, el sòl urbanitzable amb Pla Parcial aprovat abans de 1992.

Taula 1. Superfície útil per urbanitzar als municipis del Maresme

Municipi	Superfície municipal (ha)	Superfície útil ¹	
		Ha	Percentatge
Alella	959	380	39,6
Masnou, el	330	330	100,0
Montgat	283	280	98,9
Premià de Dalt	650	360	55,4
Premià de Mar	192	190	99,0
Teià	666	350	52,6
Tiana	790	340	43,0
Vilassar de Dalt	908	380	41,9
Vilassar de Mar	392	390	99,5
<i>Maresme sud</i>	<i>5.170</i>	<i>3.000</i>	<i>58,0</i>
Argentona	2.522	980	38,9
Cabrera de Mar	905	610	67,4
Cabrils	699	280	40,1
Caldes d'Estrac	74	20	27,0
Dosrius	4.082	600	14,7
Mataró	2.257	1.770	78,4
Òrrius	557	70	12,6
Sant Andreu de Llvaneres	1.190	500	42,0
Sant Vicenç de Montalt	800	320	40,0
<i>Entorn mataroní</i>	<i>13.086</i>	<i>5.150</i>	<i>39,4</i>
Arenys de Mar	645	370	57,4
Arenys de Munt	2.083	220	10,6
Calella	790	210	26,6
Canet de Mar	620	290	46,8
Malgrat de Mar	905	750	82,9
Palafolls	1.630	1.240	76,1
Pineda de Mar	1.035	610	58,9
Sant Cebrià de Vallalta	1.579	150	9,5
Sant Iscle de Vallalta	1.772	70	4,0
Sant Pol de Mar	749	240	32,0
Santa Susanna	1.245	290	23,3
Tordera	8.381	4.240	50,6
<i>Alt Maresme</i>	<i>21.434</i>	<i>8.680</i>	<i>40,5</i>
Maresme	39.690	16.830	42,4

¹ Sòl amb pendents inferiors al 20%.

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de la Direcció General d'Urbanisme i de la Direcció General de Política Territorial.

Així doncs, el 55% del sòl que pel seu pendent és útil per l'assentament humà està ja urbanitzat o compromès per urbanitzar a curt i mig termini, d'acord amb el planejament vigent.

A l'entorn mataroní és on hi ha una major proporció de sòl compromès, gairebé el 70% del sòl útil,

amb una important proporció de sòl urbanitzable. Al Maresme Sud, el sòl compromès representa el 60%, mentre que a l'Alt Maresme, el percentatge és només del 40%, com a conseqüència de la presència de dos municipis de grans dimensions i una intensa utilització del sòl per a usos agrícoles com són Tordera i Palafolls.

Taula 2. Planejament vigent als municipis del Maresme

Municipi	Figura de planejament	Data d'aprovació definitiva
Alella	PGOU	13/05/1987
Arenys de Mar	PGOU	27/06/1984
Arenys de Munt	NSb	25/05/1985
Argentona	PGOU (r)	14/10/1987
Cabrera de Mar	PGOU (r)	24/11/1992
Cabrils	PGOU (r)	18/07/1990
Caldes d'Estrac	PGOU	11/07/1984
Calella	NSb	18/11/1987
Canet de Mar	NSb	16/10/1991
Dosrius	NSb	15/11/1989
Malgrat de Mar	PGOU	24/01/1990
Masnou, el	PGOU	20/11/1985
Mataró	PGOU	25/02/1977
Montgat	PGOU	14/07/1976
Òrrius	NSb	26/05/1982
Palafolls	PGOU	05/11/1986
Pineda de Mar	PGOU	22/07/1992
Premià de Dalt	PGOU	22/12/1985
Premià de Mar	PGOU (r)	13/02/1991
Sant Andreu de Llavaneres	NSb	27/01/1978
Sant Cebrià de Vallalta	PGOU (r)	07/12/1982
Sant Iscle de Vallalta	PGOU (r)	09/11/1983
Sant Pol de Mar	PGOU (r)	12/02/1992
Sant Vicenç de Montalt	NSb	12/02/1986
Santa Susanna	PGOU (r)	26/05/1982
Teià	PGOU	20/06/1990
Tiana	PGOU	14/07/1976
Tordera	PGOU	17/10/1984
Vilassar de Dalt	PGOU	04/03/1992
Vilassar de Mar	PGOU (r)	23/09/1987

PGOU: Pla General d'Ordenació Urbana.
PGOU (r): PGOU revisat.
PGM: Pla General Metropolità.
NSb: Normes Subsidiàries.
Font: Direcció General d'Urbanisme de la Generalitat de Catalunya.

1.4. El sòl industrial

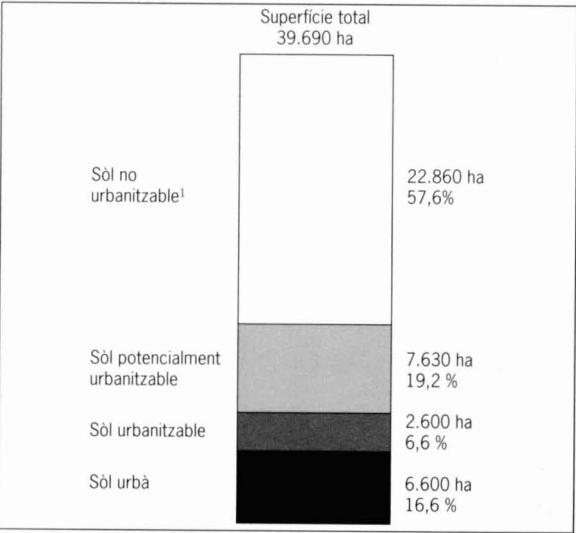
La disponibilitat de sòl industrial és un dels factors que influeixen en les decisions de localització de les indústries i, en conseqüència, és part determinant del procés d'instal·lació i desenvolupament del sector industrial en una àrea geogràfica determinada³.

El retard en la promoció de polígons industrials va significar que, tradicionalment, una gran proporció de la indústria es mantingués dins el casc urbà de les poblacions. Aquesta situació s'observa en els municipis amb forta tradició industrial com Mataró, el Masnou, Arenys de Munt o Vilassar de Dalt.

El polígon de Cros d'Argentona, i posteriorment el del Camí del Mig de Cabrera, que es van iniciar a

³ Val a dir, però, que l'oferta de sòl industrial és una condició necessària però no suficient, en el sentit que ni l'aparició de noves iniciatives ni l'arribada d'empreses foranes tindran com a element desencadenant la presència de sòl industrial. En canvi, la manca d'aquesta infraestructura o d'un nivell de qualitat acceptable és un factor negatiu que acostuma ésser decisiu a l'hora d'escollir una determinada localització. Martí Parellada & Xavier Güell (1989); «Factores de localización de nuevos establecimientos industriales en Catalunya», a *La localización industrial en España: Factores y tendencias*, Fundación FIES.

Figura 1. Estimació de la distribució de la superfície del Maresme a finals de 1994



¹ Amb pendents superiors al 20%.
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de la Direcció General d'Urbanisme.

Taula 3. Oferta de sòl industrial a les comarques de la Regió I (sòl urbà i urbanitzable disponible en ha)

	Sòl disponible	Percentatge
Vallès Occidental	1.035	38,3
Vallès Oriental	725	26,9
Baix Llobregat	560	20,7
Maresme	305	11,3
Barcelonès	75	2,8
TOTAL	2.700	100,0

Font: Elaboració pròpia a partir de fonts diverses.

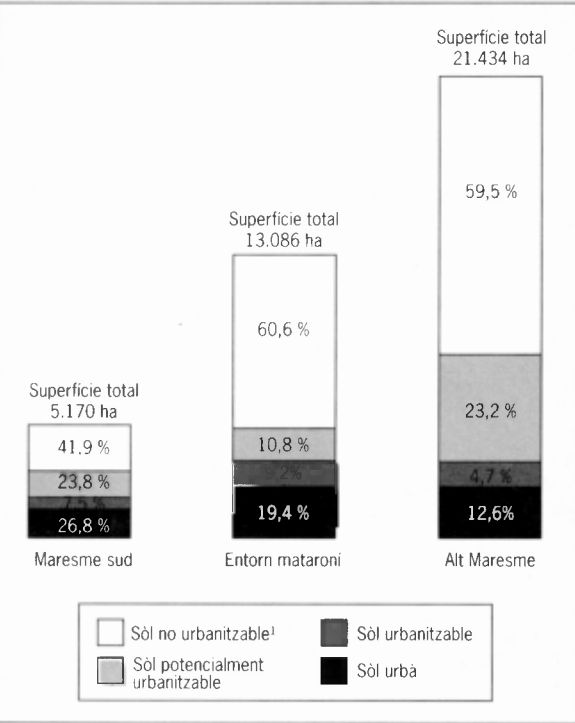
Taula 4. Sòl industrial disponible per municipis al Maresme

	Hectàrees	Percentatge
Mataró	91,7	30,0
Tordera	51,6	16,9
Palafolls	30,1	9,8
Argentona	14,8	4,8
Canet de Mar	13,9	4,5
Malgrat de Mar	12,7	4,2
Vilassar de Dalt	11,6	3,8
Cabrera de Mar	10,4	3,4
Arenys de Mar	9,9	3,2
Pineda de Mar	9,2	3,0
Vilassar de Mar	9,0	2,9
Alella	8,4	2,7
Calella	8,3	2,7
Premià de Dalt	6,8	2,2
Teià	6,0	2,0
Dosrius	3,5	1,1
Cabrils	3,0	1,0
Premià de Mar	1,6	0,5
El Masnou	1,5	0,5
Montgat	1,0	0,3
Òrrius	0,7	0,2
Maresme	305,7	100,0

Font: Elaboració pròpia a partir de fonts diverses.

mitjan dècada dels seixanta, foren les primeres promocions de sòl industrial a la comarca, i van fer possible el trasllat ordenat fora del casc urbà de Mataró de les activitats industrials menys compatibles amb la residència, alhora que van permetre la instal·lació a la zona d'algunes empreses foranes de mitjana o petita dimensió.

Figura 2. Estimació de la distribució del sòl al Maresme per subcomarques (en percentatge)



¹ Amb pendents superiors al 20%.
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de la Direcció General d'Urbanisme.

Un fenomen similar van produir els polígons industrials de Pineda i Vilassar de Dalt. Un cas a destacar el constitueixen les zones industrials de Dosrius, tres actuacions al llarg de la carretera que es van desenvolupar els anys setanta i vuitanta. La seva ocupació ha estat molt ràpida, principalment per empreses procedents de Mataró, consumidores d'aigua o amb poca necessitat de mà d'obra.

A hores d'ara, hi ha al Maresme unes 300 ha de sòl qualificades com a industrials, el que representa poc més de l'11% de l'oferta existent a la Regió I, i és una xifra molt inferior a la del Vallès o el Baix Llobregat. En aquest sentit, cal tenir en compte la forta pressió per a l'ús del sòl que hi ha al Maresme, bàsicament per a usos residencials, que incideix en aquesta situació.

Mataró ha promogut en aquests darrers anys, tres polígons industrials molt a prop dels barris obrers de la ciutat. Aquests polígons, especialment els de Mata Rocafonda i Pla d'en Boet, disposen d'unes infraestructures de gran qualitat. Això fa que sigui el municipi de la comarca amb una major oferta de sòl industrial.

L'elevat preu dels solars i la crisi industrial ha fet que una gran part de les implantacions recents hagin estat activitats comercials i de lleure, mentre que el trasllat d'indústries des del casc urbà de Mataró o l'atracció d'implantacions industrials foranes ha estat mínim.

Taula 5. Evolució del parc d'habitatges al Maresme, Regió I i Catalunya

	Maresme		Barcelonès	Resta Regió I	Catalunya
	Habitatges	Índex	Índex	Índex	Índex
1970	71.436	100,0	100,0	100,0	100,0
1980	120.854	169,2	136,8	172,2	152,5
1991	146.441	205,0	136,0	200,9	170,8
1994 ¹	155.000	217,0	137,0	215,0	178,0

¹ Estimació.
Font: Elaboració pròpia a partir del cens d'habitatges.

El 1993, l'Institut Català del Sòl va posar en marxa el polígon industrial de la Vall de Gata-Drapé a Arenys de Mar, l'única promoció de l'Institut a la comarca. Es tracta d'un polígon de 15 ha on s'ha començat a localitzar algunes activitats.

Hi ha també altres zones industrials més petites, a mig urbanitzar i amb una edificació industrial de poca qualitat, a Premià, Malgrat, Palafolls i Arenys de Munt.

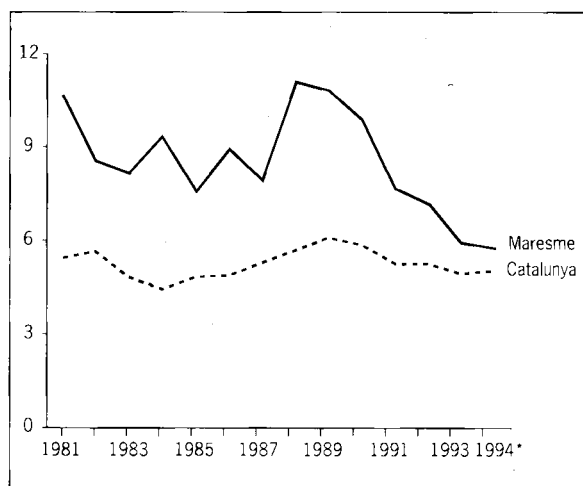
2. La problemàtica de l'habitatge

2.1. Evolució del ritme edificatori

Actualment, el Maresme té al voltant dels 155.000 habitatges. Una gran part d'aquest estoc s'ha generat en els darrers 25 anys, període en el qual el parc residencial s'ha més que doblat.

Es tracta d'un comportament similar, tant pel que fa als períodes com en els percentatges de creixement, al que s'ha produït a la resta de comarques de la Regió I, exceptuant el Barcelonès.

Figura 3. Evolució del ritme constructiu 1981-1994 (habitatges acabats per 1.000 habitants)



* Estimació.

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de la Direcció General d'Arquitectura i Habitatge.

A la dècada dels vuitanta el Maresme va mostrar un fort ritme edificatori, especialment durant el trienni 1987-1990, però a partir de 1991, la recessió econòmica l'ha reduït intensament.

L'Alt Maresme ha estat la zona més dinàmica, a causa de la construcció de segones residències. Al Maresme sud es va produir un espectacular creixement del ritme edificatori entre 1986 i 1988, que ha estat seguit per una caiguda de similar magnitud de la que a hores d'ara comença a recuperar-se. En canvi, l'entorn mataroní ha mostrat un ritme més estable.

Mataró, amb una mitjana de 442 habitatges anuals finalitzats en el període 1981-1994, ha estat el més dinàmic i concentra el 19% del total comarcal. Pineda, amb 316 habitatges, ha absorbit un altre 13%, mentre que Calella, Premià, Vilassar, el Masnou, Arenys de Mar i Malgrat, amb més de 100 habitatges anuals, apleguen entre el 4% i el 6% dels habitatges construïts en aquests anys.

Si es pren el ritme edificatori per habitant, són els municipis amb una major proporció de segona residència els que assoleixen uns valors més elevats, destacant Santa Susanna, Dosrius, Sant Cebrià de Vallalta, Sant Vicenç de Montalt, Sant Andreu de Llavaneres i Pineda, amb més de 20 habitatges anuals per cada 1.000 habitants.

2.2. Tipologia constructiva

Durant la primera meitat del anys vuitanta, i com a conseqüència dels Plans Triennals i Quadriennals d'Habitatge, es va produir un important impuls en la construcció d'habitatges de protecció oficial (HPO). D'aquesta manera, en el període 1985-1987, més de la meitat dels habitatges finalitzats al Maresme eren HPO.

A partir de 1987, la reactivació econòmica i l'abandonament de la política de protecció oficial va provocar la ràpida desaparició d'aquest tipus de promoció en zones com el Maresme afectades per forts increments del preu del sòl.

Taula 6. Ritme de construcció d'habitatges als municipis del Maresme en el període de 1981-1994 (mitjana anual)

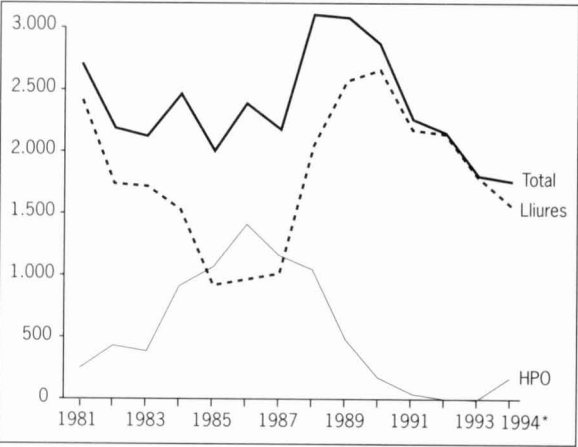
Municipi	Habitatges finalitzats	Percentatge	Ritme ¹ constructiu
Alella	74	3,1	13,5
Masnou, el	109	4,6	6,6
Montgat	26	1,1	3,6
Premià de Dalt	53	2,2	9,2
Premià de Mar	132	5,6	6,2
Teià	53	2,2	17,0
Tiana	46	1,9	11,4
Vilassar de Dalt	57	2,4	9,1
Vilassar de Mar	112	4,7	10,3
<i>Maresme sud</i>	662	27,8	8,2
Argentona	43	1,8	5,9
Cabrera de Mar	33	1,4	14,3
Cabrils	45	1,9	19,2
Caldes d'Estrac	17	0,7	12,5
Dosrius	32	1,3	32,6
Mataró	442	18,6	4,4
Òrrius	4	0,2	11,1
Sant Andreu de Llavaneres	83	3,5	22,7
Sant Vicenç de Montalt	41	1,7	27,7
<i>Entorn mataroní</i>	739	31,1	6,2
Arenys de Mar	102	4,3	9,7
Arenys de Munt	43	1,8	9,2
Calella	132	5,6	11,8
Canet de Mar	55	2,3	6,4
Malgrat de Mar	101	4,2	9,0
Palafolls	53	2,2	18,1
Pineda de Mar	316	13,2	21,9
Sant Cebrià de Vallalta	23	1,0	30,0
Sant Iscle de Vallalta	3	0,1	6,2
Sant Pol de Mar	45	1,9	19,0
Santa Susanna	32	1,4	42,5
Tordera	73	3,1	9,2
<i>Maresme nord</i>	978	41,1	12,9
Maresme	2.379	100,0	8,6
Catalunya	32.163	—	5,4
Percentatge Maresme/Catalunya	7,4	—	—

¹ Habitatges anuals per cada 1.000 habitants.

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de la Direcció General d'Arquitectura i Habitatge.

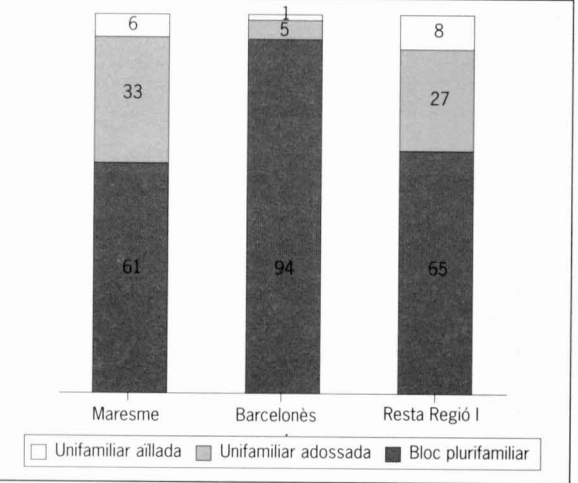
El nou Pla d'Habitatge 1992-1995 està impulsant novament la figura de la protecció en les seves diverses versions (preu taxat, protecció oficial i habitatge públic). Aquest fet s'ha començat a deixar sentir en el mercat de la construcció, i així, més del 10% dels habitatges finalitzats el 1994

Figura 4. Evolució de la construcció d'habitatges al Maresme per tipus de promoció (habitatges finalitzats cada any)



* Estimació.
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de la Direcció General d'Arquitectura i Habitatge.

Figura 5. Tipologia de l'habitatge a la Regió Metropolitana el 1991 (percentatge sobre el parc residencial total)



Font: Enquesta de la Regió Metropolitana de Barcelona 1990.

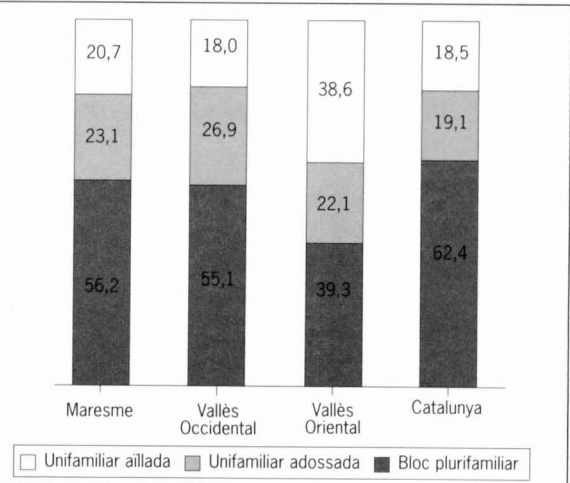
han estat HPO, localitzats principalment a Mataró, si bé també hi ha promocions a Calella, Malgrat i Sant Andreu de Llavaneres.

La tipologia edificatòria dominant a la comarca és el pis en bloc plurifamiliar, que representa el 61% dels habitatges totals, mentre que el 33% correspon a cases unifamiliars adossades, i el 6% restant a unifamiliars aïllades. Aquesta distribució és força semblant a la que es dona a la resta de les comarques de la Regió I, tret del Barcelonès.

En els darrers anys, s'ha accentuat la construcció unifamiliar, i així, dels habitatges finalitzats en el període 1985-1993 al Maresme, el 20% corresponia a la tipologia unifamiliar aïllada i el 23% a unifamiliar adossada. Una distribució semblant es dona al Vallès Occidental, mentre que al Vallès Oriental la unifamiliar és encara més predominant en les noves construccions.

La construcció adossada va experimentar una forta embranzida en el període 1987-1989, quan va arribar a significar més del 36% dels habitatges construïts, si bé en els darrers anys ha disminuït en favor de l'habitatge aïllat.

Figura 6. Tipologia edificatòria dels habitatges construïts en el període 1985-1993 (percentatge sobre el total d'habitatges finalitzats)



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de la Direcció General d'Arquitectura i Habitatge.

2.3. La segona residència

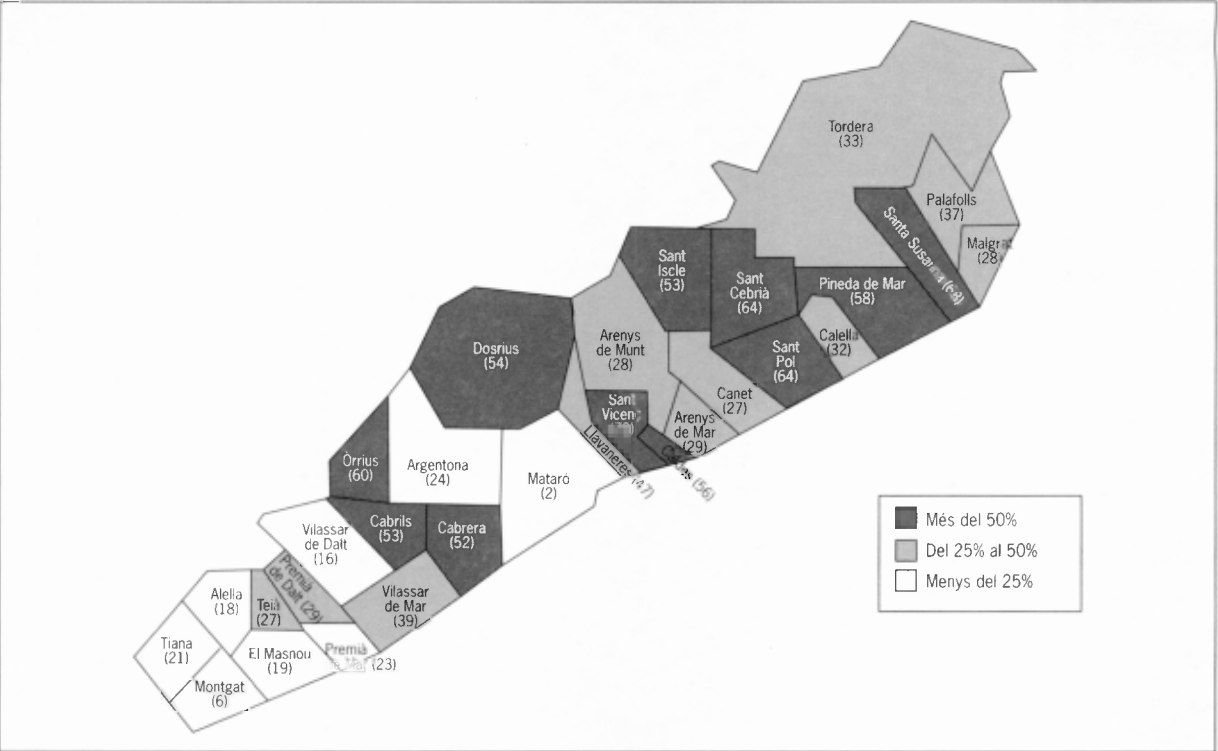
El Maresme ha estat tradicionalment una comarca on la segona residència ha tingut un pes important a causa de la seva proximitat i accessibilitat a Barcelona i la qualitat del seu paisatge i clima.

Es pot estimar que a hores d'ara hi ha unes 40.000 segones residències, la qual cosa repre-

senta el 26% del parc d'habitatges total. A l'Alt Maresme el percentatge s'incrementa per sobre del 40%, mentre que al Maresme sud i a l'entorn mataroní la proporció és força més baixa.

Pineda concentra el 20% de la segona residència de la comarca. Un fet que cal remarcar és que a gairebé tots els municipis el pes de les segones residències sobre el parc total és superior

Figura 7. Estimació del parc de segona residència als municipis del Maresme el 1991 (percentatge sobre el parc d'habitatges total)



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de la Direcció General d'Arquitectura i Habitatge.

Taula 7. Recuperació de l'activitat edificatòria

	Habitatges iniciats gener-setembre 1994	Evolució darrer any ¹	Ritme constructiu anual ²
Maresme	2.012	32,3	8,7
Baix Llobregat	3.603	13,2	7,7
Vallès Occidental	6.080	18,5	12,1
Vallès Oriental	3.014	36,4	14,5
Catalunya	30.751	17,2	6,7

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de la Direcció General d'Arquitectura i Habitatge.

al 15%, i Mataró i Montgat són les úniques excepcions.

Al llarg de la dècada dels setanta, la construcció de segones residències va enregistrar un fort dinamisme, i així va passar del 21% al 28% del parc total.

Durant els anys vuitanta, el parc de segones residències s'ha incrementat el 20%, amb un creixement concentrat a l'Alt Maresme, ja que a la resta de la comarca l'augment ha estat a bastament compensat pel procés de transformació de segona a primera residència. D'aquesta manera, el

Taula 8. El preu de l'habitatge nou a una sèrie de ciutats catalanes el 1994

	Preu (pessetes/m ²)	Índex (Mataró=100)
<i>Barcelona i conurbació</i>		
Barcelona	230.485	163,6
Sant Just Desvern	222.391	157,9
Sant Cugat del Vallès	209.283	148,6
L'Hospitalet de Llobregat	174.845	124,1
Cerdanyola del Vallès	149.988	106,5
Badalona	148.809	105,7
<i>Ciutats de la segona corona</i>		
Granollers	156.568	111,2
Sabadell	151.998	107,9
Mataró	140.846	100,0
Terrassa	129.021	91,6
Martorell	110.778	78,7
<i>Ciutats intermèdies</i>		
Vilanova i la Geltrú	122.056	86,7
Girona	120.896	85,8
Vic	120.080	85,3
Manresa	117.279	83,3
Tarragona	114.712	81,4
Banyoles	113.767	80,8
Vilafranca del Penedès	112.500	79,9
Salt	104.390	74,1
Igualada	104.174	74,0
Lleida	103.664	73,6
Olot	103.004	73,1
Reus	102.463	72,7
Berga	100.176	71,1
Figueres	97.546	69,3
Valls	94.859	67,3
Tortosa	89.162	63,3
Tàrraga	85.813	60,9
Balaguer	77.642	55,1

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de la Direcció General d'Arquitectura i Habitatge.

pes dels habitatges secundaris sobre el parc residencial de la comarca fins i tot s'ha reduït.

L'espectacular encariment de l'habitatge durant la segona meitat de la dècada dels vuitanta, les millors prestacions de la xarxa ferroviària de rodalia i la millora dels accessos a Barcelona han accelerat la transformació d'àmplies àrees del Maresme en zona residencial de la Regió I. Aquest procés adquirirà encara un major abast amb la nova autopista Mataró-Malgrat.

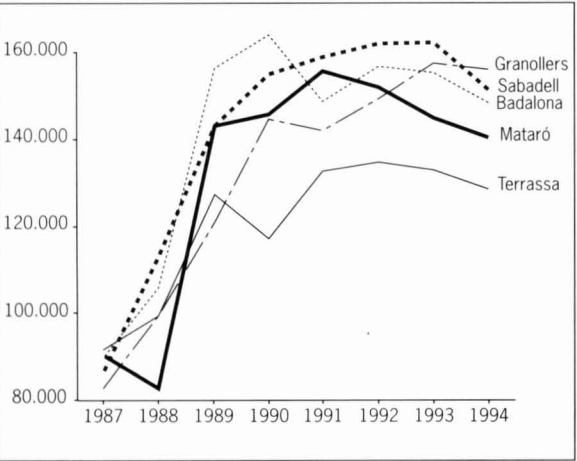
3. El mercat immobiliari

3.1. La dinàmica residencial recent

En els primers nou mesos de 1994 s'han iniciat al Maresme més de 2.000 nous habitatges, que representen un increment del 32% respecte del mateix període de 1993.

Es tracta d'un creixement important dins el context català, i posa de manifest la intensitat de la recuperació de l'activitat constructiva. El ritme constructiu se situa prop dels 9 habitatges iniciats per 1.000 habitants, inferior al del Vallès, però per sobre de la mitjana catalana.

Figura 9. Evolució del preu de l'habitatge nou a alguns municipis de la segona corona (pessetes/m² construït el 1994)

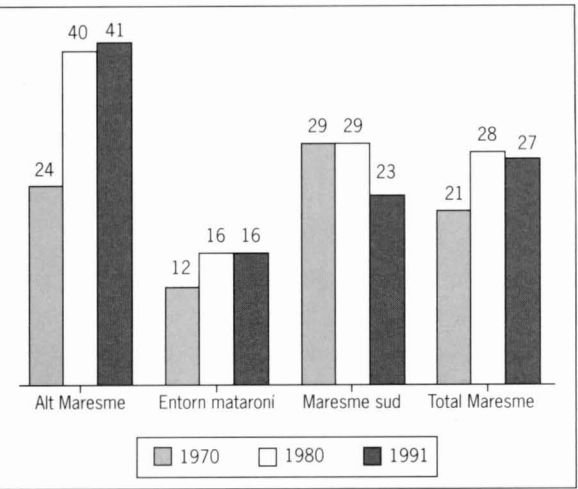


Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de la Direcció General d'Arquitectura i Habitatge.

3.2. El preu de l'habitatge nou

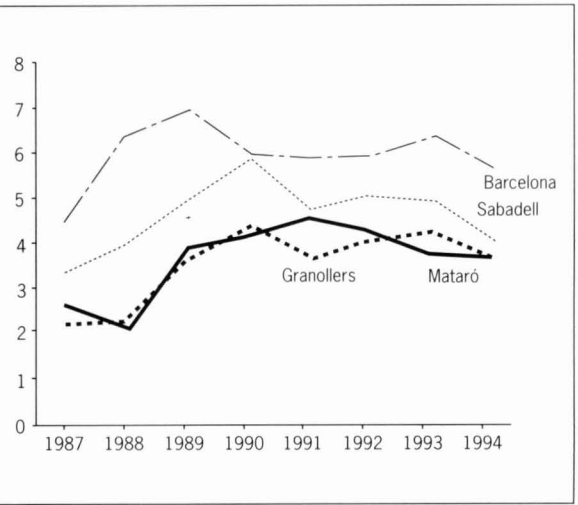
Els preus dels habitatges nous mostren, a escala catalana, una distribució jeràrquica; són més elevats a Barcelona i la primera corona metropolitana, més baixos en la segona corona i menors a la resta de ciutats intermèdies. Aquestes diferències s'han

Figura 8. Estimació de l'evolució de la segona residència al Maresme (percentatge sobre el parc d'habitatges total)



Font: Elaboració pròpia a partir dels cens d'habitatges.

Figura 10. Relació entre el preu mitjà de l'habitatge i la renda familiar disponible



Font: Elaboració pròpia.

accentuat encara més en el període 1987-1991, a causa que els increments de preus han estat molt més elevats a les zones properes a Barcelona.

Els habitatges de les promocions en venda a Mataró tenien, el 1994, un preu mitjà per metre quadrat de 141.000 pessetes, xifra inferior a la que es dona a Sabadell o Granollers, però superior a la de Terrassa.

Entre 1987 i 1991, els preus de Mataró s'han incrementat en el 74%, en termes reals, mentre que en el període 1991-1994 han disminuït el 10%. Aquest comportament és força similar al de ciutats com Sabadell, Badalona, Terrassa o Granollers, si bé en totes elles l'increment de preus al llarg d'aquests anys ha estat superior al de Mataró.

L'increment ha estat molt més ràpid que el creixement de la renda, la qual cosa ha augmentat substancialment l'esforç que ha de fer una família per adquirir un habitatge. Així, mentre que el 1987, el

cost mitjà d'un habitatge nou a Mataró representava 2,6 vegades la renda familiar anual, el 1991 aquesta relació s'havia incrementat fins a 4,6 vegades. Tot i la recent reducció dels preus, la relació continua essent propera a 4.

De tota manera, en comparança amb altres ciutats, l'esforç que ha de realitzar un resident a Mataró és menor que el que ha de fer un de Barcelona o Sabadell, i similar al d'un ciutadà de Granollers.

3.3. Promocions en venda a Mataró

Tot i la davallada del ritme constructiu, en els darrers anys, la menor demanda real ha fet que s'hagi incrementat el nombre d'habitatges nous en venda. El preu mitjà de les noves promocions s'ha rebaixat fins a una mitjana de 17,7 milions de pessetes, enfront als 21 milions de principis dels anys noranta.

Comparativament amb Sabadell i Granollers, l'oferta d'habitatges de les noves promocions de Mataró té un preu mitjà per metre quadrat inferior al de

Taula 9. Evolució del mercat de l'habitatge nou a Mataró

	1987	1990	1992	1994
Habitatges en oferta	251	285	436	640
Preu mitjà ¹ per m ²	89,9	146,0	152,2	140,8
Preu màxim ¹ per m ²	—	196,2	261,5	210,5
Preu mínim ¹ per m ²	—	81,8	87,1	106,2
Superfície mitjana (m ²)	117	129	133	128
Preu mitjà ² per habitatge	10,9	19,2	20,7	17,7
Habitatges per promoció	21	14	16	16
Habitatges unifamiliars ³ (en percentatge)	0	5	7	—
Habitatges de més de 4 dormitoris (en percentatge)	100	87	82	59
Habitatges venuts el 1993 (en percentatge)	67	64	63	73
Temps mitjà de venda d'una promoció (en mesos)	7	8	20	17

¹ En milers de pessetes constants de 1994.

² En milions de pessetes constants de 1994.

³ Percentatge sobre el total de promocions.

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de la Direcció General d'Arquitectura i Habitatge.

Sabadell i Granollers, mentre que la superfície mitjana és similar a les tres ciutats.

Un fet significatiu és que la dispersió entre els preus mínims i màxims és més reduïda a Mataró que a Sabadell i Granollers.

La manca de promocions unifamiliars en venda a Mataró contrasta amb la seva abundància a Granollers, fet en el qual són determinants la diferent densitat urbana i el grau d'ocupació del terme municipal.

Les millors condicions de preus i les menors dimensions de les promocions fan que el temps mitjà de venda d'una promoció sigui menor.

3.4. L'edificació no residencial

En els primers nou mesos de 1994, els visats d'edificació no residencial al Maresme s'han incrementat més del 30% respecte del mateix període de 1993. Així doncs, enguany es recuperaran els nivells de 1992, propers als 80.000 m² anuals.

Aquest volum edificatori representa al voltant del 5% del total català, i és especialment intens en les edificacions d'ús industrial, i en l'epígraf «altres», que comprèn bàsicament els equipaments col·lectius, educatius, sanitaris i administratius. En canvi, destaca en 1994 l'absència de projectes en el camp de les oficines, la qual cosa s'ins-

Taula 10. Comparació de mercat de l'habitatge a Mataró, Sabadell i Granollers el 1993

	Mataró	Sabadell	Granollers
Habitatges en oferta	640	1.012	451
Preu mitjà per m²	140.846	151.998	156.568
Preu màxim per m²	210.526	239.316	258.333
Preu mínim per m²	106.250	110.227	105.263
Superfície mitjana (m²)	128	125	129
Preu mitjà per habitatge (milions de pessetes)	17,7	19,1	19,9
Habitatges per promoció	16	32	16
Habitatges de més de 4 dormitoris (percentatge)	59	50	41
Habitatges venuts el 1993 (percentatge sobre oferta)	73	62	63
Temps mitjà de venda d'una promoció (en mesos)	17	26	23

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de la Direcció General d'Arquitectura i Habitatge.

Taula 11. Edificació no residencial en el període gener-setembre de 1994 (en m²)

Tipus d'edificació	Maresme	Catalunya	Percentatge
Ramaderia	858	24.605	3,5
Indústria	16.930	268.002	6,3
Comercial i magatzems	17.927	360.130	5,0
Oficines	0	101.451	0,0
Hostaleria	2.804	67.709	4,1
Altres	20.692	380.484	5,4
TOTAL	59.211	1.202.381	4,9

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de la Direcció General d'Arquitectura i Habitatge.

criu en la caiguda d'activitat d'aquest segment arreu de Catalunya.

La proporció de superfície per 1.000 habitants del Maresme és superior a la del Barcelonès i el Vallès Occidental, i similar a la del Baix Llobregat.

4. La posició competitiva del territori comarcal en el context de la Regió I

Un recent estudi del Consell Comarcal defineix la posició competitiva del Maresme a partir de 25 factors, que es poden agrupar en cinc grans grups:

- Base productiva.
- Entorn socio-econòmic.
- Recursos humans.
- Infraestructures.
- Qualitat de vida.

En aquest article ens centrarem en els dos darrers. Pel que fa a les infraestructures, es considera el paper de les comunicacions, la disponibilitat de sòl industrial, els recursos hídrics, el transport públic i les telecomunicacions. En l'apartat de qualitat de vida, s'inclouen, entre d'altres, els atractius residencials i l'oferta d'habitatges. Vegem quines són les principals variables que condicionen l'evolució d'aquests factors:

- *L'oferta de sòl industrial.* En el darrers anys, s'han promogut a Mataró tres polígons industrials amb una bona dotació d'infraestructures. Aquestes zones, juntament amb la promoció de l'ICS a Arenys de Mar, representen una oferta d'alta qualitat, si bé cara. A la resta de la comarca la promoció de sòl industrial és, en general, deficient, tant quantitativament com qualitativa. L'elevat preu dels solars i la crisi industrial condicionen la manca d'implantacions industrials recents, mentre que, en canvi, s'hi ha localitzat activitats comercials i de lleure.

- *Disponibilitat de recursos hidràulics.* Els recursos hidràulics són abundants a l'Alt Maresme i limitats a la resta de la comarca, si bé l'abastament procedent del Ter garanteix el subministrament.

- *Qualitat de les comunicacions viàries.* La situació del Maresme, propera a Barcelona i en el corredor litoral, ha fet que es tracti d'una comarca que sempre ha estat travessada per vies de comunicació, de les quals l'A-19 és la més destacable. De tota manera, el fet que aquesta sigui una autopista de peatge ha perjudicat l'accessibilitat de la comarca en relació, per exemple, amb el Vallès o el Baix Llobregat. La variant de Mataró i l'ampliació de l'autopista fins a Palafolls millora substancialment les oportunitats per al Maresme nord. D'altra banda, l'autopista Mataró-Granollers permetrà inte-

Taula 12. Edificació no residencial a les comarques de la Regió I en el període gener-setembre de 1994 (m² per cada 1.000 habitants)

Tipus d'edificació	Maresme	Barcelonès	Vallès Occidental	Vallès Oriental	Baix Llobregat	Catalunya
Ramaderia	2,9	0,0	0,5	0,7	0,7	4,1
Indústria	57,8	28,4	47,5	24,4	79,0	44,2
Comercial i magatzems	61,2	63,0	34,1	66,3	68,7	59,4
Oficines	0,0	23,1	16,9	16,0	5,1	16,7
Hostaleria	9,6	4,7	0,3	1,9	10,0	11,2
Altres	70,6	70,5	67,8	104,0	37,6	62,8
TOTAL	202,0	189,8	167,0	213,3	201,1	198,4

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de la Direcció General d'Arquitectura i Habitatge.

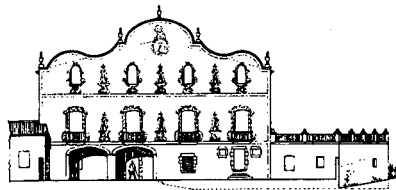
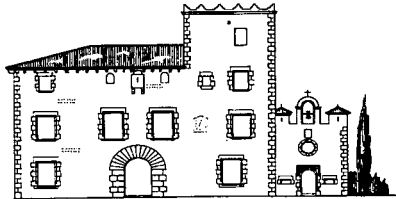
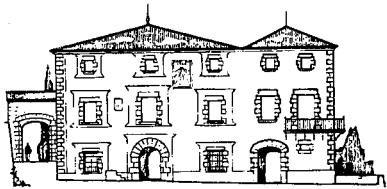
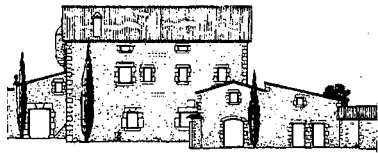
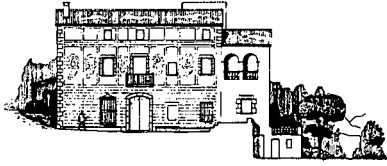
grar el Maresme amb el Vallès, comarques que fins ara havien viscut d'esquena.

– *Qualitat de transport públic.* El transport públic de la comarca es basa fonamentalment en la línia de rodalia de Renfe, que en els darrers anys ha millorat substancialment les seves prestacions, complementada pel servei d'autobusos de l'empresa Casas. El Maresme és una zona amb una alta densitat residencial i amb una intensa mobilitat per raons laborals i de lleure. Aquests factors fan necessari potenciar encara més el transport col·lectiu, per tal de facilitar la mobilitat a tota la població.

– *Qualitat de les telecomunicacions.* La comarca està dotada d'una important infraestructura de telecomunicacions, entre les quals destaca l'elevada implantació de la fibra òptica i digitalització.

– *Atractius residencials.* Es tracta d'una de les comarques catalanes amb més atractius residencials. Les difícils comunicacions amb Barcelona, que frenaven l'expansió del *commuting* més enllà dels municipis del Maresme sud, han quedat superades per la millora dels serveis de Renfe i la perllongació de l'autopista.

– *Oferta d'habitatges.* El Maresme ha enregistrat en els darrers anys un important ritme edificatori, que en gran part ha estat degut a promocions d'elevada qualitat i preu, adreçades a una demanda de renda mitjana-alta procedent de l'àrea de Barcelona. De tota manera, les promocions que estan entrant actualment en el mercat tenen unes característiques i uns preus molt més adequats a la demanda actual, composta principalment per jovent que vol accedir al seu primer habitatge.



ELS TRANSPORTS I LES INFRASTRUCTURES
HIDRÀULIQUES DEL MARESME

ROBERT VERGÉS

*Enginyer de camins, canals i ports. Director de la Junta d'Aigües
de la Generalitat de Catalunya*

SUMARI

1. Antecedents

2. La xarxa viària

3. La xarxa ferroviària

3.1. Introducció

3.2. Propostes existents

3.3. Model proposat

3.4. Projectes concrets al Maresme

4. La xarxa hidrogràfica

5. La xarxa d'abastament d'aigua

Bibliografia

ABSTRACT

La linealitat orogràfica i la proximitat de la Serralada Litoral al mar han condicionat la dotació d'infraestructures a la comarca del Maresme. D'una banda, aquests factors han potenciat l'aparició de vies de comunicació lineals (i no és pas casualitat que el primer ferrocarril i la primera autopista de la Península apareguessin aquí), d'altra, han fet necessari l'endegament d'importantes obres per fer front als riscos naturals. L'article analitza l'estat actual d'aquestes infraestructures i n'estudia les perspectives de desenvolupament. En primer lloc, la xarxa viària ha patit fins molt recentment grans problemes a causa de la saturació i la perillositat de la carretera N-II; aquests problemes han quedat resolts en bona part amb la perllongació de l'autopista A-19 i la construcció de l'eix de Parpers, que, tanmateix, caldrà complementar amb d'altres intervencions (laterals de l'A-19 lliures de peatge, «carretera de dalt», millora de la resta d'eixos perpendiculars). La xarxa ferroviària, especialitzada en rodalia, té en l'actualitat prestacions força acceptables; enfront les propostes de modificar el traçat o d'ampliar a quatre vies el tram Barcelona-Mataró, cal millorar les prestacions de la infraestructura ja existent, perllongar la línia fins a Lloret i construir un metro lleuger entre Badalona i Mataró. Pel que fa a les obres hidràuliques necessàries per agençar els prop de 300 punts conflictius en cas d'avingudes, la solució a adoptar, en la major part dels casos, és la canalització de les lleres, i no els transvasaments entre conques o la construcció d'embassaments. En canvi, caldrà construir-ne a la conca de la Tordera, per tal de resoldre els greus problemes d'abastiment d'aigua a l'Alt Maresme.

La linealidad orográfica y la proximidad de la Sierra Litoral al mar han condicionado la dotación de infraestructuras en la comarca del Maresme. Por un lado, han potenciado la aparición de vías de comunicación lineales (y no es por casualidad que el primer ferrocarril y la primera autopista de la Península apareciesen precisamente aquí); por otro, han hecho necesario acometer importantes obras para hacer frente a los riesgos naturales. El artículo analiza el estado actual de estas infraestructuras y estudia sus perspectivas de desarrollo. En primer lugar, la red viaria ha sufrido hasta tiempos muy recientes importantes problemas, debido a la saturación y peligrosidad de la carretera N-II; estos problemas han quedado en buena parte resueltos con la prolongación de la autopista A-19 y la construcción del eje de Parpers, obras que, sin embargo, deberán ser complementadas con otras intervenciones (laterales de la A-19 libres de peaje, «carretera de arriba», mejora del resto de ejes perpendiculares). La red ferroviaria, especializada en cercanías, tiene en la actualidad prestaciones muy aceptables; frente a las propuestas de modificar el trazado o de ampliar a cuatro vías el tramo Barcelona-Mataró hay que mejorar las prestaciones de la infraestructura ya existente, prolongar la línea hasta Lloret y construir un metro ligero entre Badalona y Mataró. Por lo que respecta a las obras hidráulicas necesarias para acondicionar los cerca de 300 puntos conflictivos en caso de avenidas, la solución a adoptar, en la mayor parte de los casos, es la canalización de los cauces, y no los trasvases entre cuencas o la construcción de embalses. En cambio, éstos deberán ser construidos en la cuenca del Tordera para resolver los graves problemas de abastecimiento de agua en el Alto Maresme.

La linéarité orographique et la proximité de la Serralada Litoral à la mer ont conditionné la dotation d'infrastructures dans la comarca du Maresme. D'une part, les conditions physiques ont permis l'apparition de voies de communication linéales (ce n'est pas par hasard que le premier chemin de fer et les premières autoroutes de la Péninsule sont apparus précisément ici), d'autre part, ces conditions physiques ont rendu nécessaire l'entreprise d'importantes oeuvres pour faire face aux risques naturels. L'article analyse l'état actuel de ces infrastructures et étudie leurs perspectives de développement. En premier lieu, le réseau routier a subi jusqu'à ces derniers temps, d'importants problèmes dûs à la saturation et au caractère dangereux de la route N-II; ces problèmes ont été en bonne partie résolus par la prolongation de l'autoroute A-19 et par la construction de l'axe de Parpers, travaux qui, malgré tout, doivent être complétés par d'autres interventions (latéraux de l'A-19 exempts de péage, «carretera de dalt», amélioration du reste des axes perpendiculaires). Le réseau ferré, spécialisé dans les trains de banlieu, a actuellement des prestations très acceptables; face à la proposition de modifier le parcours ou d'amplifier à quatre voies la section Barcelona-Mataró, il faut améliorer les prestations de l'infrastructure existante, la prolongation de la voie jusqu'à Lloret et la construction d'un métro léger entre Badalona et Mataró. En ce qui concerne les oeuvres hydrauliques nécessaires pour aménager les près de 300 points conflictifs dans le cas des avenues, la solution à adopter, dans la majeure partie des cas, consiste à canaliser les lits et non pas aux transvasements entre bassins ou à la construction de barrages. Par contre, des barrages devront être construits dans le bassin du Tordera pour résoudre les graves problèmes d'approvisionnement d'eau dans la part nord-est de la comarca.

La comarca del Maresme està situada entre la Serralada Litoral (serralada de Sant Mateu, serra del Corredor i serra del Montnegre) i el mar. Té una extensió de 397 km². Morfològicament, la seva característica més destacable és la seva linealitat. Aquest fet determina totalment el traçat de les infraestructures que segueixen de forma paral·lela el mar. També existeixen uns pocs punts idonis per situar els eixos perpendiculars.

La linealitat de la comarca des del punt de vista morfològic i des del punt de vista urbanístic afavoreix que les grans infraestructures de transport s'adaptin molt bé a la demanda de mobilitat, tal i com preveia Arturo Soria, i per tant afavoreix la rendibilitat econòmica de la seva explotació. Crec que aquesta pot ser una de les causes per les quals s'hagin construït, precisament en aquesta comarca, per primer cop a la Península les dues infraestructures de comunicació més importants

Fins l'any passat, un dels principals problemes que tenia el Maresme eren les comunicacions viàries. L'eix principal i pràcticament únic de connexió per carretera a la comarca era la N-II. Aquesta via està pràcticament saturada i el desenvolupament urbà ha fet que a més de les funcions pròpies de carretera sigui també un carrer (figura 1). Durant els anys vuitanta alguns urbanistes de laboratori proposaven com a model viari ideal la carretera com a carrer. Malauradament, l'experiència del Maresme ha mostrat que aquest ideal era erroni, ja que la N-II, a més d'estar saturada, té un dels índexs de perillositat més elevats de Catalunya. Així, al tram de la N-II al Maresme es van produir l'any 1991 361 accidents amb 700 víctimes, 25 de les quals van ser morts. No disposem de dades més recents.

La inauguració del tram Mataró-Malgrat-Palafolls de l'autopista A-19 i l'ampliació a tres carrils per banda del tram Montgat-Mataró de la mateixa autopista ha permès de superar una situació de saturació molt greu. No obstant això, hi ha algunes consideracions a fer. L'autopista A-19 és una via de peatge i sembla raonable afirmar que ho serà durant força anys. Aquest fet provoca que el paper

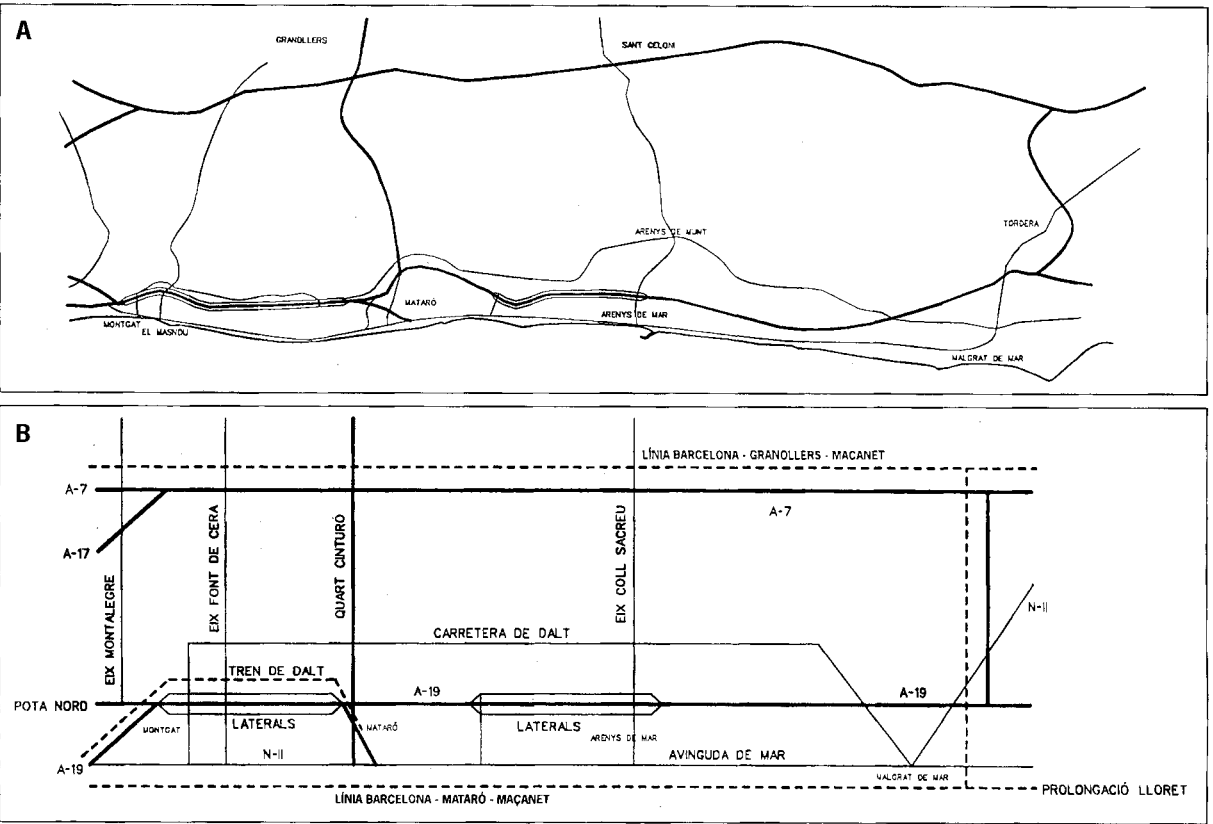
de l'autopista com a eix estructurant de la comarca quedi desvirtuat en part. Per tant, seria bo preveure en el planejament la reserva de sòl suficient per fer unes calçades laterals en alguns trams de forma que es mantingués una continuïtat lliure de peatge, d'una forma similar al que succeeix amb el tercer cinturó. Lògicament, s'hauria d'intentar no repetir les mateixes errades.

A més de l'autopista A-19, que com ja hem dit és l'eix bàsic, són necessàries altres vies que connectin els nuclis. En sentit longitudinal, un model mínim seria disposar de dos vies amb continuïtat, una al costat mar de l'autopista i una altra al costat muntanya. Al costat muntanya, entre Mataró i Arenys de Munt hi ha la carretera BV-5031, entre aquesta població i Sant Iscle de Vallalta la BV-5111 i entre Sant Iscle i Sant Pol de Mar la BV-5128. Lògicament, aquest eix de muntanya s'hauria de millorar i de prolongar més al nord. Entre Montgat i

Mataró la situació és encara pitjor, ja que pel costat muntanya no existeix cap via amb unes condicions acceptables. És absolutament necessària la proposta que fa temps que es parla de l'anomenada «carretera dels sis pobles» que uneix els municipis de dalt (figura 2). Al costat mar, la via amb continuïtat haurà de ser l'actual N-II. Seria bo millorar el nivell d'urbanització, de forma que tinguin les característiques de passeig marítim. En aquest sentit el Ministeri d'Obres Públiques i Transports (MOPTMA) va redactar l'any 1993 un «estudi previ de funcionalitat i accessibilitat del tram Montgat-Palafolls de la CN-II» que va en aquesta línia.

Tanmateix, en qualsevol cas, l'actual N-II serà sempre una via amb força trànsit i per tant, independentment que sigui una avinguda, és aconsellable que tingui un dimensionat generós per al trànsit rodat. Concretant, creiem necessari preveure en tot el seu recorregut un mínim de quatre carrils de circulació.

Figura 2. Model de transport proposat. Implantació territorial (A), i esquema de les xarxes viària i ferroviària (B)



En sentit perpendicular a la costa, els eixos existents i previstos coincideixen amb els colls de muntanya. La millora respecte la situació actual a més de perfeccionar el traçat actual consisteix a construir túnels que connectin el Maresme amb el Vallès Oriental. En aquest sentit destaca el tram del quart cinturó entre Mataró i Granollers, que té característiques d'autopista i que té un túnel sota el coll de Parpers.

Altres vies previstes són:

- Eix Badalona-Sant Fost de Campsentelles-Caldes de Montbui, amb un túnel previst sota el coll de Montalegre (BV-5001 o carretera de la Conreria).
- Eix Masnou-Granollers, amb un túnel sota el coll de la Font de la Cera (BP-5002).
- Eix Arenys de Mar-Vallgorguina-Sant Celoni-Montseny, amb un túnel sota el coll Sacreu (B-511).
- Finalment, està previst en el planejament, la connexió entre les autopistes A-19 i A-7 seguint la vall de la Tordera. Sembla que abans de fer aquesta actuació el MOPTMA desdoblà l'actual N-II entre Tordera i Vidreres.

Tot i que està fora de la comarca, una altra via important que està en estudi és la prolongació de l'autopista cap a Blanes i Lloret de Mar.

Finalment, cal comentar que en el Pla Director d'Infraestructures del MOPTMA es planteja desplaçar la N-II cap a l'interior, coincidint en part amb el traçat del quart cinturó. Des del punt de vista del Maresme aquest fet és relativament irrellevant ja que el trànsit que haurien de suportar les vies d'aquesta comarca seria pràcticament idèntic.

3. La xarxa ferroviària

3.1. Introducció

Com ja és prou conegut, la xarxa ferroviària catalana va tenir el seu inici a la línia Barcelona-Mataró, feta per la Gran Companyia Espanyola del Camí de

Ferro de Barcelona a Mataró, i va ser inaugurada l'any 1848. Posteriorment, la mateixa companyia va prolongar la línia per la costa fins a Malgrat. Des d'aquesta vila, el ferrocarril segueix la Tordera i la riera de Santa Coloma fins a enllaçar amb la prolongació de la línia de Granollers l'any 1861, a l'actual estació de Maçanet-Massanes.

Actualment existeix via doble entre Barcelona i Arenys de Mar, mentre que a la resta de la línia fins a Maçanet-Massanes la via és única.

Des del punt de vista ferroviari, a la comarca del Maresme, a més de la línia de la costa, hi va haver una altra experiència que va ser el tramvia Mataró-Argentona. Aquest tramvia va funcionar entre 1928 i 1965 i unia l'estació de ferrocarril de Mataró amb la plaça Nova d'Argentona. Tenia també un ramal fins a l'Hotel Solé d'Argentona. Aquest tramvia era conegut com el «tramvia d'en Fortí» en honor a Eduard Fortí i Soler, que fou el principal impulsor de la línia.

La nit del 8 al 9 d'octubre de 1965 una forta tempesta va provocar, d'una banda, la crescuda de la riera d'Argentona, que es va endur el pont que utilitzava el tramvia per creuar-la i, d'altra banda, el desbordament del torrent d'en Boada a Mataró, que va inundar les cotxeres i la subcentral. Un cop més, les avingudes van ser un factor important de la comarca i en aquest cas van suposar la desaparició definitiva del tramvia.

3.2. Propostes existents

Pel que fa a propostes d'actuació sobre la xarxa ferroviària, tenim les que ha fet la companyia Renfe i, d'altra banda, el Pla Territorial General de Catalunya (PTG), que planteja un model ferroviari i algunes actuacions concretes.

Renfe va redactar el *Projecte de xarxa ferroviària de Barcelona*, que té el vist-i-plau del MOPTMA i, pel que fa al Maresme, la principal actuació prevista és la doble via des d'Arenys fins a Calella.

Per la seva banda, el PTG proposa els següents nivells dins la xarxa ferroviària de Catalunya:

a) Xarxa d'alta velocitat (TAV) que permeti la connexió ràpida amb les grans metròpolis europees, i la resta de la Península Ibèrica.

b) Xarxa de llarg recorregut, que ha de permetre la connexió amb altres regions d'Europa o de la resta del món.

c) Xarxa bàsica regional, que estableix la connexió entre el sistema de ciutats català i les regions veïnes.

d) Xarxa de metro «expres» regional, per comunicar i relligar les diferents polaritats dintre els territoris metropolitans existents o proposats.

Les propostes de projectes concrets que fa el PTG són:

a) Potenciació de la xarxa de metro «expres» regional, que relligui el sistema urbà metropolità amb els itineraris orientatius basats en els ja existents, seguint el vuit català i amb les penetracions cap a les tres planes intermèdies d'Osona, Bages i Anoia. Aquesta potenciació implica doblar la via ferroviària fins a Vic i disposar de quatre vies en els traçats des del lloc central barceloní fins a les ciutats intermèdies de Mataró, Granollers, Sabadell-Terrassa, Martorell i Vilanova i la Geltrú.

b) Reserva de sòls i construcció de la línia de tren d'alta velocitat de connexió de les grans metròpolis europees; amb un traçat molt similar a les autopistes A-7 i A-2, seguint el corredor pre-litoral i obrint-se cap a Lleida i Saragossa a partir del triangle Tarragona-Reus-Valls.

c) Les que fan els plans sectorials i el Pla Intermodal de Transport (PIT).

Com es pot apreciar, l'única proposta que afecta el Maresme és la primera, que fa referència a disposar de quatre vies entre Barcelona i Mataró.

Es detecta una certa confusió entre el que són xarxes i el que són serveis en el plantejament que el

PTG fa de la xarxa ferroviària. Com a punt de partida, és bo conèixer els serveis que es presten actualment, que es poden classificar en els següents grups:

a) Rodalia

A Barcelona, Renfe explota quatre línies:

– Maçanet/Mataró-l'Hospitalet o Aeroport.

– Maçanet/Granollers-Vilanova/Sant Vicenç de Calders.

– Vic/Granollers-l'Hospitalet.

– Sant Vicenç/Vilafranca/Martorell-Sabadell/Terrassa/Manresa.

Per la seva banda, Ferrocarrils de la Generalitat té dues línies que també són de rodalia: Barcelona-Terrassa/Sabadell i Barcelona-Martorell/Igualada/Manresa.

b) Regionals

És un servei de més llarg recorregut. Les línies de Renfe tenen el seu origen a Barcelona i la seva destinació a València, Portbou, Lleida, Puigcerdà i Saragossa. Aquest tipus de servei ha anat reduint-se en aquests darrers anys ja que no pot competir amb el vehicle privat. Una alternativa que ha tingut un gran èxit són els serveis Catalunya Exprés, que enllacen les principals ciutats catalanes sense parades intermèdies.

c) Llarg recorregut

Són trens que tenen la seva destinació a partir de Saragossa i València o més enllà de la frontera francesa.

La línia de ferrocarril del Maresme està totalment especialitzada en serveis de rodalia i no hi circulen ni trens regionals, ni de llarg recorregut, ni de mercaderies.

3.3. Model proposat

El model que es proposa parteix de la situació actual i de l'existència de la línia d'alta velocitat Madrid-Saragossa-Barcelona-frontera francesa. El model es basa en els següents nivells dins la xarxa ferroviària:

a) *Xarxa d'alta velocitat* sobre la qual es produiran dos serveis:

- Connexió ràpida entre les grans metròpolis europees. Els serveis de llarg recorregut es produiran sobre aquesta xarxa mitjançant trens d'alta velocitat o bé mitjançant trens Talgo.

- Connexió ràpida entre els sistemes metropolitans de Catalunya. Es tractaria d'establir uns serveis tipus «llançadora» que haurien de connectar l'àrea metropolitana de Barcelona amb els sistemes urbans de Girona/Cassà, Tarragona/Reus/Valls i Lleida. Aquestes llançadores haurien de connectar també els aeroports del Prat, Girona-Costa Brava i Reus-Tarragona. Per aconseguir això, cal que se situïn estacions d'alta velocitat al costat d'aquests aeroports.

b) *Xarxa convencional* (FGC i Renfe), sobre la qual hi haurà dos serveis:

- Xarxes de rodalia. A partir de la infraestructura existent cal preveure unes xarxes de rodalia que serveixin els sistemes metropolitans de Barcelona, Tarragona/Reus/Valls, Girona/Cassà i Lleida. Perquè aquest sistema de rodalia sigui eficient cal que estigui connectat, mitjançant les corresponents estacions d'intercanvi, amb la xarxa de llançadores d'alta velocitat.

- Sobre la xarxa convencional es mantindrien els serveis Catalunya Exprés, que unirien els principals sistemes urbans de Catalunya. De fet, aquests serveis actuen com a complement dels dos serveis principals per a la mobilitat interna de Catalunya, que són les xarxes de rodalia i les llançadores.

3.4. Projectes concrets al Maresme

Els projectes que es proposen són els següents:

a) *Doblar la via ferroviària d'Arenys de Mar fins a Tordera*

Es tracta de potenciar la xarxa de rodalia. A més, aquesta actuació és necessària per connectar eficientment per ferrocarril el sistema urbà de nova creació que preveu el PTG a la zona del Tordera amb el lloc central barceloní. Actualment, el temps de recorregut entre Barcelona (Plaça de Catalunya) i Blanes és d'1 h 22 m. Amb les actuacions de millora que s'estan fent en aquesta línia (renovació de via, millora de l'electrificació) es preveu que el trajecte entre Barcelona i Blanes es podrà fer en una hora.

Crec que la proposta del PTG de disposar de quatre vies entre Barcelona i Mataró no és necessària pels següents motius:

- Disposar de quatre vies no es justifica des del punt de vista de la capacitat de la infraestructura. Amb la mateixa infraestructura, només augmentant el material mòbil, millorant la senyalització i incrementant la capacitat d'algunes estacions es podrien transportar deu vegades més viatgers dels que es pot actualment. Ara, a la línia del Maresme, a hores punta, hi ha tres trens cada hora des de Blanes; quatre trens per hora des de Calella i vuit trens per hora des de Mataró. Amb la mateixa infraestructura, millorant l'explotació es preveu arribar a tenir 12 trens a l'hora per sentit. És a dir, per aconseguir temps raonables entre els diferents sistemes urbans no cal construir quatre vies, sinó que són suficients actuacions de millora del traçat i del material mòbil.

- La despesa que representa quadruplicar la xarxa es podria destinar de forma molt més eficient al soterrament d'alguns punts i a la construcció de nous traçats que servissin altres territoris.

A més d'aquesta proposta de quadruplicar la via entre Barcelona i Mataró s'han realitzat d'altres consistents en el trasllat cap a l'interior de la línia des de Montgat fins a Mataró. En aquest sentit, considero que és molt difícil que aquesta proposta es pugui tirar endavant en un termini raonable de

temps. Sembla, per tant, preferible assumir el manteniment del traçat al costat de la línia de costa i millorar la permeabilitat transversal. En aquest sentit crec que és viable tècnicament i econòmicament el soterrament en els fronts urbans més consolidats, com podrien ser els del Masnou, Premià de Mar, Vilassar de Mar, Mataró i Arenys de Mar. Pel que fa al tram d'Arenys de Mar fins a Maçanet-Massanes, en estudiar el desdoblament de la línia es podria veure si és bo fer algun soterrament mantenint el traçat o fins i tot preveure alguna variant.

b) Prolongació de la línia de Blanes fins a Lloret

La Direcció General d'Urbanisme de la Generalitat de Catalunya ha redactat un Pla Especial de Reserva de Traçat de Prolongació de la Línia de Ferrocarril entre Blanes i Lloret de Mar. L'objectiu d'aquest nou traçat és doble; d'una banda es millora la qualitat de l'oferta turística de Blanes i Lloret, i d'altra banda la millora d'accessibilitat d'aquests dos nuclis facilita un augment de les primeres residències i, per tant, es complementa el caràcter estacional que tenen actualment.

Tot i que aquesta iniciativa queda fora de l'àmbit comarcal és clar que té una incidència clara en el reforçament del Maresme tant des del punt de vista de corredor de comunicacions com des del punt de vista urbà.

c) Construcció d'un metro de gàlib reduït entre Badalona i Mataró per sobre de l'autopista A-19

Aquesta és una proposta també de la Direcció General d'Urbanisme de la Generalitat, i consisteix a donar servei ferroviari als municipis de dalt: Alella, Teià, Premià de Dalt, Vilassar de Dalt, Cabrils i Cabrera de Mar.

La proposta seria utilitzar una nova tecnologia a mig camí entre el ferrocarril convencional i el metro. En l'estudi es preveu situar al costat de les estacions importants superfícies d'aparcament per als usuaris del tren.

Tot i que és una obra costosa, considero que és molt més interessant que quadruplicar la línia actual.

4. La xarxa hidrogràfica

Des del punt de vista hidrològic, la comarca del Maresme es caracteritza per l'existència d'un gran nombre de rieres que desguassen al mar (134 conques). Totes les conques tenen una extensió inferior als 18 km², excepte dues, que són la conca de la riera d'Argentona, amb una extensió de 73,4 km² i la de la riera de Sant Pol, amb 38,5 km².

Aquestes rieres es troben normalment seques i només hi circula aigua excepcionalment quan plou en quantitat suficient. Aquest fet, juntament amb l'elevada permeabilitat del sauló (alteració de les roques granítiques que componen les muntanyes del Maresme), ha comportat la utilització de les rieres com a carrers dels nuclis urbans o com a camins.

La proximitat de les muntanyes al mar (distància mitjana de 5 km) fa que les rieres tinguin un recorregut molt curt (excepte les rieres d'Argentona i de Sant Pol) i en conseqüència un fort pendent longitudinal. Això suposa que el pas de les avingudes tingui lloc amb una velocitat alta i amb una important erosió de sauló.

La comarca del Maresme és una de les que té una dinàmica de creixement més important de la Regió I. Entre 1981 i 1991 ha tingut un creixement demogràfic de 15,6% i ha passat de 253.527 habitants a 293.103, superat únicament pel Vallès Oriental amb el 16,6%. En el mateix període de temps, el conjunt de Catalunya únicament ha crescut el 0,9% i el creixement de la Regió I ha estat del 0,3%. Els motius pels quals ha augmentat tant la població és la qualitat ambiental de la comarca i la intenció de disminuir la densificació del Barcelonès. Un element que ha contribuït a aquest augment tan espectacular ha estat l'elevat parc d'habitatges de segona residència que s'ha transformat progressivament en habitatges de primera residència. En els darrers temps

el Maresme tenia un important coll d'ampolla per al seu desenvolupament, que era precisament les deficientes comunicacions viàries. Com s'ha dit, la inauguració el juny de 1994 del tram Mataró-Malgrat-Palafolls de l'autopista A-19 i l'ampliació a tres carrils per banda del tram Montgat-Mataró suposen una millora molt important de les comunicacions de la comarca. Aquesta millora es completarà l'any 1995 amb la finalització de la pota nord del Segon Cinturó. Per tant, és de preveure que en els propers anys continuarà el creixement de la comarca.

Com a conseqüència d'aquest creixement urbà, els efectes naturals dels aiguats s'han agreujat, a causa de la progressiva impermeabilització del terreny i la utilització de les rieres com a sistema de comunicacions.

D'altra banda, el Maresme té una superfície de 39.690 ha, de les quals 5.487 (13,8%) són de sòl urbà. Pel que fa a sòl urbanitzable, disposa de 3.729 ha (9,4%). Per tant, és clar que en un futur els problemes que hem esmentat anteriorment s'agreuaran.

Per aquest motiu la Junta d'Aigües de Catalunya va redactar un Pla Director de Protecció contra Avingudes al Maresme (novembre de 1992), que

assaja una diagnosi de la situació actual i analitza les solucions alternatives possibles.

La diagnosi de la situació actual es resumeix en la taula 1 i, com es pot veure, permet identificar prop de tres-cents punts conflictius. Pel que fa a l'anàlisi de les alternatives s'han estudiat tres tipus de solucions:

- a) Transvasament parcial dels cabals a altres conques.
- b) Laminació en embassaments a situar en capçalera.
- c) Canalització de la llera actual, millorant la seva capacitat hidràulica.

En la pràctica, dels 18 interceptors (solucions tipus a) analitzats únicament es consideren viables dos: l'interceptor de Saclavella i Cortsabi a Arenys (construït i en funcionament), i l'interceptor de Mataró.

Pel que fa a la possibilitat de laminar cabals en capçalera és inviable ja que la capacitat necessària dels embassaments artificials seria extraordinàriament elevada. Això comporta un problema insoluble per trobar indrets on situar-los.

En conseqüència, la solució adoptada en la major part dels casos és precisament la canalització de

Taula 1. Diagnosi de la situació actual de la xarxa hidrogràfica al Maresme	
Trams i punts amb manca de capacitat hidràulica	126
Trams que presenten conflicte amb la vialitat i s'assoleixen nivells de perillositat inadmissibles	92
Trams amb problemes d'estabilitat de la llera o problemes estructurals de les obres de defensa o canalització	11
Trams amb problemes de manteniment	27
Punts de la carretera N-II i de Renfe que presenten problemes de circulació o talls freqüents del servei a causa de les pluges	23
Total de punts conflictius	279

Font: Pla Director de Protecció contra les Avingudes del Maresme, novembre 1992.

la llera actual, millorant la seva capacitat. Resumint, podríem dir que el Pla Director de Protecció contra Avingudes al Maresme és essencialment un pla de canalitzacions.

El Pla proposa un conjunt de 70 actuacions amb un cost en pessetes de l'any 1992 de 17.606,9 milions. Per al finançament d'aquest Pla es va subscriure, l'any 1994, un conveni entre el Minis-

teri d'Obres Públiques, Transport i Medi Ambient i la Generalitat de Catalunya que preveu un repartiment d'obres entre aquests dos organismes (taula 2 i figura 3).

5. La xarxa d'abastament d'aigua

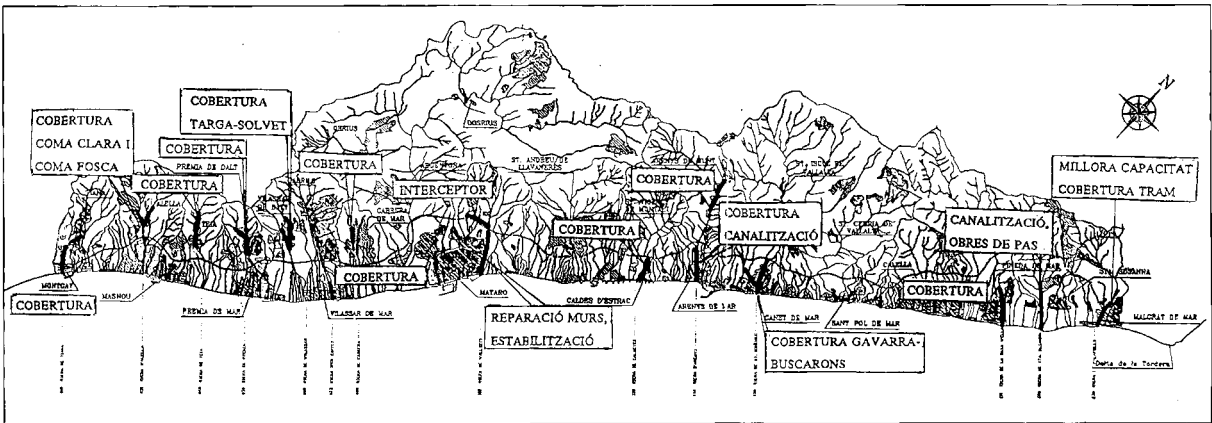
Juntament amb les comunicacions, un altre aspecte que pot comprometre el desenvolupament futur del Maresme és l'abastament d'aigua potable.

Taula 2. Cost de les obres previstes al Pla Director de Protecció contra Avingudes al Maresme

	Milions de pessetes
A càrrec del MOPTMA	
Cobertura de la riera de Tiana a Montgat	600
Cobertura de les rieres Coma Clara i Coma Fosca d'Alella	1.100
Cobertura de la riera de Teià a Teià	500
Reparació de l'endegament de la riera de Valdeix a Mataró	400
Interceptor de rieres aigües amunt de l'A-19 a Mataró	300
Cobertura de la riera d'Arenys a Arenys de Munt	500
Cobertura de la riera d'Arenys a Arenys de Mar	1.258
Cobertura de les rieres Gavarra-Buscarons i Sant Domènec a Canet	900
A càrrec de la Junta d'Aigües	
Cobertura de la riera de Premià a Premià de Dalt	600
Cobertura de les rieres Targa-Salvet a Vilassar de Dalt	600
Cobertura de les rieres d'en Cintet i Muralla a Vilassar de Mar	300
Cobertura de la riera de Cabrera a Cabrera	400
Cobertura de la riera de Caldetes a Caldes d'Estrac	500
Cobertura de la riera Rasa Vella a Pineda	700
Endegament de la riera de Santa Susanna a Santa Susanna	400
Cobertura de la riera de Palafolls a Malgrat	500

Font: Pla Director de Protecció contra les Avingudes del Maresme, novembre 1992.

Figura 3. Actuacions principals previstes al Pla Director de Protecció Contra Avingudes al Maresme



En aquesta qüestió trobem dues situacions clarament diferenciades:

– Els municipis entre Montgat i Caldes d'Estrac obtenen l'aigua del sistema Ter-Llobregat. És a dir, tenen les mateixes fonts de subministrament que Barcelona i els municipis de l'entorn, i per tant, la garantia en el subministrament d'aigua és la mateixa per tots ells.

– Molt més greu és la situació dels municipis del Maresme situats al nord d'Arenys de Mar, ja que la seva font de subministrament és l'aqüífer del riu Tordera. D'acord amb el Pla Hidrològic de les Conques Internes de Catalunya, el 1992 els municipis situats a la conca de la Tordera tenien una major demanda (71 hm³/any) que els recursos disponibles (53 hm³/any). Lògicament, aquesta situació anirà empitjorant amb els anys i l'estiu de l'any passat (1994) ja es varen plantejar greus problemes de manca de subministrament. El mateix Pla Hidrològic preveu que l'any 2002 la demanda serà de 88 hm³/any i l'any 2012 la demanda serà de 95 hm³/any.

Per augmentar els recursos disponibles, el Pla Hidrològic preveu la construcció, a curt termini, d'embassaments a la conca de la Tordera. A llarg termini, si se soluciona el dèficit de l'entorn de Barcelona, es preveu destinar 30 hm³/any de la conca del Ter als municipis de la conca de la Tordera. Aquesta aigua es destina actualment a l'àrea metropolitana de Barcelona.

De forma immediata estan previstes actuacions de millora de les instal·lacions i així es preveu doblar les conduccions entre l'al·luvial del riu Tordera i Arenys i construir una planta potabilitzadora que permeti eliminar la contaminació per ferro, manganès i altres compostos de l'aqüífer del riu Tordera.

Bibliografia

Armengol, F.; Haro, M.A. i Urquiola, C. (1992); *El tramvia Mataró-Argentona*, Mataró, L'Aixernador Edicions.

Departament de Política Territorial i Obres Públiques (1986); *Pla de carreteres de Catalunya*, Barcelona, Generalitat de Catalunya.

Direcció General d'Obres Hidràuliques (1993); *Pla Hidrològic de les Conques Internes de Catalunya*, Barcelona, Generalitat de Catalunya.

Dirección General de Carreteras (1993); *Estudio previo de funcionalidad y accesibilidad de la N-II tramo Montgat-Límite de provincia*, Madrid, MOPTMA.

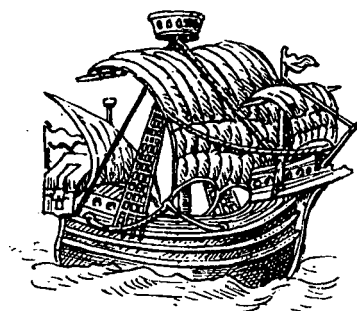
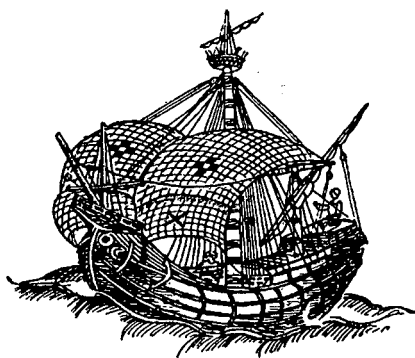
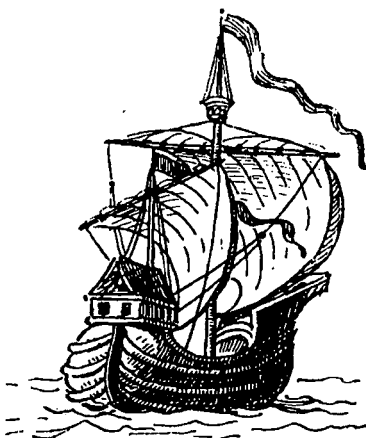
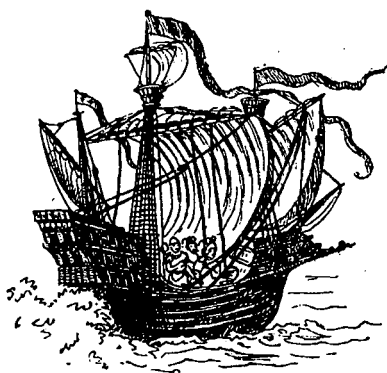
Diversos autors (1994); *Territori i ferrocarrils. La prolongació de la línia de Blanes a Lloret*, Barcelona, Societat Catalana d'Ordenació del Territori.

Gerència de Seguretat Vial (1989); *Els accidents de trànsit a Catalunya*, Barcelona, Generalitat de Catalunya.

Julià, J. i Vergés, R. (1992); «Presente y futuro de la infraestructura ferroviaria de Barcelona. (Renfe y líneas de alta velocidad)», *Revista OP*.

Julià, J. i Vergés, R. (1994); «Presente y futuro de la red ferroviaria de Barcelona: el soporte de los servicios de cercanías, regionales y largo recorrido», *Papers, Regió Metropolitana de Barcelona*, 16, Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona.

Junta d'Aigües (1992); *Pla Director de Protecció Contra Avingudes al Maresme*, Barcelona, Generalitat de Catalunya.



ELS ESPAIS NO URBANITZATS I EL MEDI NATURAL
A LA COMARCA DEL MARESME

AGAPIT BORRÀS
Arquitecte

SUMARI

1. Els assentaments

2. Un territori articulat

3. La continuïtat del pla

4. La Barcelona «real»

5. La «ciutat difusa» i l'espai telemàtic

6. Els espais no urbanitzats

7. Nous paràmetres

8. El medi ambient com a excusa

9. Un nou ordre agrari europeu

10. Tres propostes com a conclusions

10.1. Tractament de l'espai no urbanitzat com a element de desenvolupament i no com a element residual

10.2. Superació de l'àmbit municipal

10.3. Incorporació del buit en la projectació urbanística

Bibliografia

ABSTRACT

Les ràpides transformacions que afecten el Maresme estan modificant de manera assenyalada les estructures territorials pre-existents. Una de les conseqüències d'aquestes transformacions és la reducció física i la subalternització dels espais no urbanitzats (agraris i d'altres), espais que tradicionalment havien contribuït de manera decisiva a articular el territori comarcal. Enfront aquesta situació, cal reconsiderar les visions segons les quals el sòl no urbanitzat seria simplement un espai residual, reserva per a futurs creixements. En efecte, els espais no urbanitzats –correctament tractats i desenvolupats– poden ser un element estructurant del territori, essencial per a la qualitat de vida dels ciutadans, la competitivitat i l'atractivitat de la comarca. Ara bé, per avançar en aquesta direcció cal modificar el caràcter fragmentari del planejament, tant a escala metropolitana com a escala comarcal. Així, caldria construir a la comarca quatre mancomunitats per a l'articulació i gestió del planejament. En el marc d'aquestes mancomunitats seria possible incorporar de manera satisfactòria el buit en la projectació urbanística, desenvolupar –tot donant-li estabilitat– el sòl agrari i construir patrimonis públics de sòl rural.

Las rápidas transformaciones que afectan el Maresme están modificando de manera notable las estructuras territoriales preexistentes. Una de las consecuencias de estas transformaciones es la reducción física y la subalternización de los espacios no urbanizados (agrarios y otros), espacios que tradicionalmente habían contribuido de manera decisiva a articular el territorio comarcal. Frente a esta situación, es necesario reconsiderar las visiones según las cuales el suelo no urbanizado sería simplemente un espacio residual, reserva para futuros crecimientos. En efecto, los espacios no urbanizados –correctamente tratados y desarrollados– pueden ser un elemento estructurante del territorio, esencial para la calidad de vida de los ciudadanos, la competitividad y la atractividad de la comarca. Ahora bien, para avanzar en esta dirección es necesario modificar el carácter fragmentario del planeamiento urbanístico, tanto a escala metropolitana como a escala comarcal. Así, en la comarca se deberían constituir cuatro mancomunidades para la articulación y la gestión del planeamiento. En el marco de estas mancomunidades sería posible incorporar de forma satisfactoria el vacío en la proyectación urbanística, desarrollar –dándole estabilidad– el suelo agrario y construir patrimonios públicos de suelo rural.

Les rapides transformations qui affectent le Maresme sont en train de modifier de manière singulière les structures territoriales pré-existantes. Une des conséquences de ces transformations est la réduction physique et la subalternisation des espaces non urbanisés (agricoles et autres), espaces qui traditionnellement ont contribué de façon décisive à articuler le territoire de la comarca. Face à cette situation il faut reconsidérer les visions selon lesquelles le sol non urbanisé serait simplement un espace résiduel, réservé pour de futures croissances. En effet, les espaces non urbanisés –correctement traités et développés– peuvent être un élément structurant du territoire, essentiel pour la qualité de la vie des habitants, la compétitivité et la capacité d'attraction de la comarca. Mais pour avancer dans cette direction, il faut modifier le caractère fragmentaire des plans d'aménagement urbanistique aussi bien à l'échelle métropolitaine comme à l'échelle de la comarca. Ainsi, dans la comarca, il faudrait constituer quatre communautés urbaines pour l'articulation et la gestion du plan d'aménagement urbanistique. Dans le cadre de ces communautés urbaines il serait possible d'incorporer de façon satisfactoire le vide dans la projection urbanistique, de développer –tout en lui donnant stabilité– le sol agricole et de constituer des patrimoines publics du sol rural.

ELS ESPAIS NO URBANITZATS I EL MEDI NATURAL A LA COMARCA DEL MARESME

1. Els assentaments

Algú ha escrit que el Maresme és com una grada suau per contemplar cada dia l'espectacle de la sortida del sol. Certament és una plana de lleuger desnivell, arrecerada per la Serra de Marina, que encercla la comarca per la seva vessant nord. Així, la muntanya, el front marítim i el pla intermedi defineixen aquest territori. El Camí del Mig –la Via Augusta dels romans– n'és eix vertebrador i ròtula entre la muntanya i el pla, travessat per les rieres i torrents que aboquen les aigües al mar. Aquesta malla quadrangular ha estat l'element vertebrador d'aquesta comarca.

Primer sorgiren els assentaments dels ibers, situats a prop de les crestes de la Serralada de Marina, i després les ciutats dels romans a prop del mar. A l'Edat Mitjana, els nuclis estaven situats més a l'interior, organitzats junt a les rieres i torrents, amagats al peu de la muntanya. Anys més tard, els pobles mariners, arran de mar, van assolir prou importància i es van instal·lar com a municipis independents.

La dualitat «pobles de dalt i pobles de baix» ha seguit els eixos de les antigues rieres i torrents, reforçant la malla territorial esmentada. En aquesta dualitat, agrícola i marinera, però així mateix industrial i residencial, rau també bona part de la història d'aquest territori.

Hi ha també una continuïtat morfològica entre el parcel·lari rural i l'estructura de les poblacions, que expressa un aprofitament racional dels recursos del territori i una diversificació econòmica.

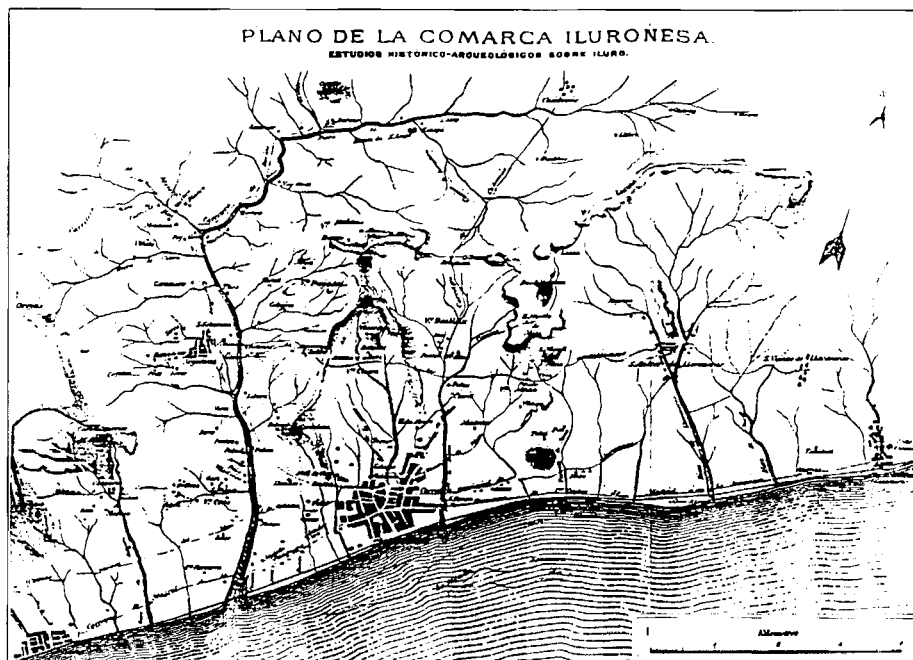
2. Un territori articulat

El Camí del Mig, el Camí Ral, el camí dels Contrabandistes, i altres camins ibers i romans han servit, conjuntament amb les rieres i torrents, per articular les comunicacions de la comarca (figura 1).

Contemporani de la Revolució industrial i pioner a l'Estat, el ferrocarril de la costa, inaugurat el 1848, inicia un nou tractament viari del territori en el qual la seva permeabilitat es veu considerablement afectada. Així, el ferrocarril de la costa separa els pobles i el mar, afectant bàsicament les confraries de pescadors de finals de segle, que veuen com la barrera del ferrocarril dificulta –i encara ho fa avui– el diàleg del territori amb el mar.

Molts anys més tard, l'autopista de Barcelona a Mataró, inaugurada el 1969, i la seva perllongació fins a Palafrugells, inaugurada el 1994, continua també amb el mateix efecte de barrera, alterant aquesta vegada els conreus, el paisatge i la permeabilitat del territori.

Figura 1. Plànol de la comarca del segle XIX on s'observen l'ordre i l'aprofitament racional del territori



3. La continuïtat del pla

L'estreta franja del Maresme, situada en el pla, ha facilitat les comunicacions amb la capital. A una distància equivalent de Barcelona respecte a altres comarques de la Regió I –com per exemple el Vallès–, el Maresme ha estat històricament ben connectat amb Barcelona. La continuïtat topogràfica d'aquest corredor ha propiciat aquest procés. Cal recordar que gairebé l'única obra pública important en la construcció del ferrocarril de 1848 va ser la perforació del túnel de Montgat; pel que fa a la resta, es va seguir la cota anivellada del front marítim.

Aquesta realitat geogràfica del pla ha propiciat l'extensió residencial metropolitana dins la comarca, recolzada en les noves vies de comunicació. I si a mitjans del segle XIX el ferrocarril va ser el suport de la indústria comarcal, des de mitjans del

segle XX l'autopista ha estat el suport del desaforat creixement residencial: la perifèria suburbial.

4. La Barcelona «real»

Avui la comarca està immersa dins d'allò que s'anomena la «Barcelona real», un territori extens que engloba la meitat dels ciutadans de Catalunya.

Dins d'aquesta conurbació, on les autopistes són els nous carrers, Barcelona actua cada vegada més com a gran centre terciari a escala metropolitana, amb els seus grans equipaments, expulsant la residència a l'àrea suburbana.

Hi ha, però, un trencament entre aquesta ciutat real i el propi territori metropolità, que ocasiona unes disfuncions complexes en el procés de creixement urbanístic:

- a) Falta una estratègia econòmica i cultural del territori que rendibilitzi les opcions del planejament.
- b) És necessària una gestió político-administrativa d'aquesta àrea que estructurï i dirigeixi el creixement de les ciutats en el marc supramunicipal i que ordeni la pluralitat d'administracions actuants sobre el territori.
- c) Cal una xarxa de transport públic que faci el territori democràticament accessible, i que possibiliti la descentralització i la comunicació entre els diversos assentaments humans.

D'alguna manera, la «postal» de la Barcelona d'Il·defons Cerdà, marcada pel seu Eixample, a finals del segle XIX, apareix molt més reeixida que la imatge que ofereix aquesta gran ciutat metropolitana a finals del segle XX, amb un territori força desordenat i desequilibrat a favor de la capital del país.

El desmantellament de la Corporació Metropolitana de Barcelona i la seva substitució per no res va provocar un greu perjudici en l'ordenació global de la Regió I, que encara avui no ha estat resolt. La

Figura 2. La «ciutat difusa»



Les autopistes són els nous carrers. La pota nord del IV Cinturó, que arriba fins a Mataró, ha trencat la linealitat del Maresme i augmenta la pressió urbanística sobre la comarca. El desordre es posa de manifest, i les mesures correctives han de superar els àmbits municipals.

perifèria s'ha ressentit d'aquesta manca d'ordenament metropolità.

5. La «ciutat difusa» i l'espai telemàtic

Aquesta perifèria metropolitana s'anomena avui «ciutat difusa» (figures 2 i 3). Aquesta ciutat sense alcalde és una suma de perifèries, on l'ambigüitat i el desordre han pres el protagonisme als valors urbans dels eixamples del segle XIX. A la ciutat difusa es fa difícil reconèixer la història i els trets geogràfics del territori. En la majoria dels casos, el territori ha estat pura mercaderia.

El mercat del sòl ha expulsat del centre aquelles funcions menys rendibles, i això ha produït una segregació social que ha propiciat la suburbialització i la degradació de la perifèria.

Hi ha un discurs que intenta articular aquest desordre perifèric mitjançant la potenciació dels mitjans de comunicació i visualització via cable i satèl·lit, una mena de «treball a mans», informatitzant tota aquesta perifèria residencial avui desarticulada i sense recuperar la forma física de la ciutat. Però tot això fóra un final molt trist per a un país amb una tradició urbanística de què ens sentim orgullosos, i que ha caracteritzat la riquesa de la vida urbana al llarg de molts anys. La ciutat com a lloc de trobada, de passeig, de confrontació, no hauria de donar pas al suburbi anònim de la perifèria metropolitana, només connectat per l'autopista.

El Maresme i bona part de les comarques a prop de la metròpoli de Barcelona formen part d'aquesta ciutat difusa.

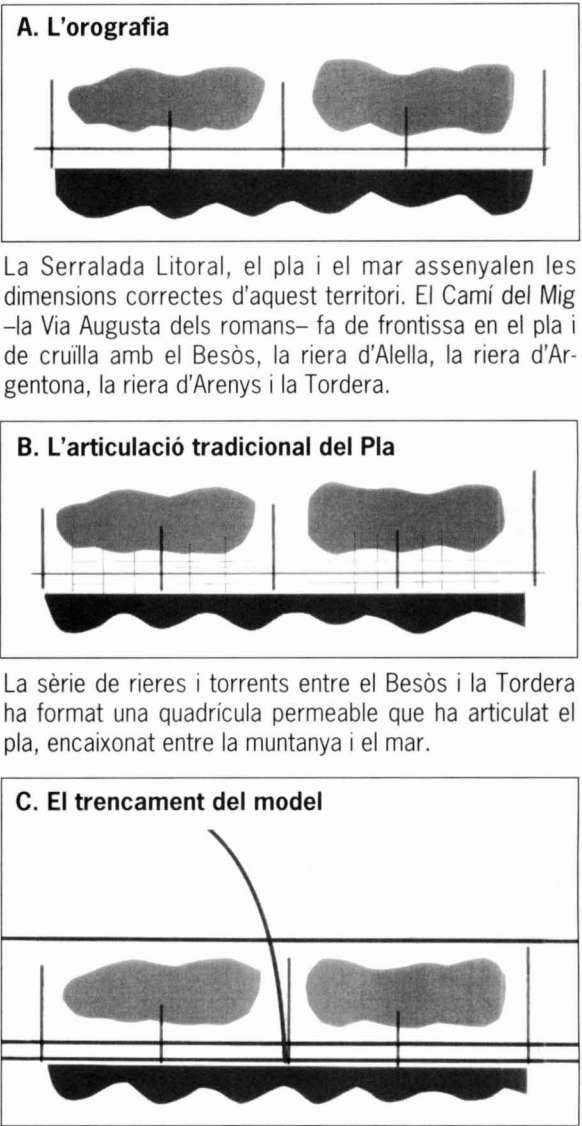
6. Els espais no urbanitzats

La pressió metropolitana obliga a llegir el territori globalment i al mateix temps articular els mecanismes d'ordenació supramunicipal.

Superats els primers anys de l'administració democràtica, en els quals els ajuntaments es van veure immersos en la resolució dels dèficit d'equi-

paments i d'espais lliures, que en alguns casos havien estat reivindicacions a l'època de la transició, es fa necessària avui una revisió i reflexió dels paràmetres del model de creixement urbanístic territorial.

Figura 3. Els elements estructurals i el procés urbanitzador



La Serralada Litoral, el pla i el mar assenyalen les dimensions correctes d'aquest territori. El Camí del Mig –la Via Augusta dels romans– fa de frontissa en el pla i de cruïlla amb el Besòs, la riera d'Alella, la riera d'Argentona, la riera d'Arenys i la Tordera.

La sèrie de rieres i torrents entre el Besòs i la Tordera ha format una quadricula permeable que ha articulat el pla, encaixonat entre la muntanya i el mar.

El Maresme ha perdut la seva linealitat. La riera d'Argentona s'ha convertit en la pota nord del IV Cinturó. La via del tren, la carretera N-II de la costa i l'autopista A-19, com a barreres, han trencat la permeabilitat del pla. Aquests són els nous carrers de la «ciutat difusa» i poden agreujar la suburbialització del territori.

En aquesta reflexió, però, moltes vegades està latent una concepció del planejament i de l'urbanisme, lligats al creixement i a la construcció. S'ha seguit massa vegades el binomi equivoc de progrés=construcció, la inèrcia del qual arriba finalment a esgotar el terme municipal.

Una situació com l'actual, a la darrera dècada d'aquest segle, en la qual la davallada demogràfica es fa evident, és una ocasió per revisar els models territorials sense seguir els mimetismes dels creixements anteriors.

Val a dir que en aquest procés no ajuden gaire les propostes del Pla Territorial General de Catalunya, ja que en la hipòtesi de descongestionar el nucli de Barcelona genera un procés de congestió residencial a la perifèria metropolitana.

7. Nous paràmetres

La dimensió de les ciutats cal analitzar-la avui a una escala territorial. Una escala en la qual els paràmetres urbanístics superin l'àmbit urbà construït i incorporin la totalitat del territori en un projecte de planejament global. Els corredors ecològics (forestals i agrícoles) no entenen de divisions administratives i superen àmpliament els àmbits municipals.

És en aquest sentit que els espais no urbanitzats, per les seves dimensions i característiques (boscos, conreus, rius, torrents, camins, front marítim, etc.), apareixen com a peces fonamentals per a l'ordenament del territori de la ciutat difusa.

Hi ha alguns factors que dificulten aquest procés:

a) Una visió fragmentada del territori per la divisió política i administrativa dels municipis i les poques experiències en una gestió a escala supramunicipal. Caldria anotar aquí els pocs resultats dels plans estratègics en aquest sentit, llevat d'algunes excepcions.

b) Una projectació urbanística en la qual allò positiu és l'espai construït i el negatiu és l'espai

no construït, l'espai no urbanitzat, que es converteix en una permanent reserva per al creixement de la ciutat.

8. El medi ambient com a excusa

Des de fa un temps comença a haver-hi una reflexió sobre els problemes del fenomen metropolità i la banalitat de la seva repetició tipològica. Així, en algunes anàlisis territorials, fins i tot econòmiques, el propi territori no urbanitzat –conreus i boscos– no és ja només simple mercaderia, sinó que pot ser al mateix temps un valor afegit, un factor de qualitat, i esdevenir un territori competitiu, endreçat, amb qualitat de vida.

Això no obstant, en aquesta línia, s'ha produït massa vegades una visió equivocada d'aquest procés pensant que els problemes ecològics i del medi ambient del territori es prodrien arreglar, com una mena de maquillatge superficial i cosmètic, amb estudis d'impacte ambiental (el cas de l'autopista A-19 n'és un exemple.)

Altres vegades les mesures han estat les de protegir l'espai agrari. Fins i tot es parla encara de protegir l'agricultura tradicional! Algú ha pensat mai en protegir una zona industrial? Més aviat parlem sempre de desenvolupar les zones industrials. Així mateix cal també parlar de desenvolupar i dinamitzar les zones agrícoles i tecnificar la seva estructura productiva. El que es desenvolupa pot crear teixit de riquesa. Allò que es protegeix, acaba en un museu.

Sembla doncs, que els problemes són més aviat estructurals i que convé incorporar l'espai no urbanitzat, l'espai agrari (boscos, conreus, rius i torrents, etc.), no com a reserva urbana, sinó com a valor positiu en la projectació urbanística del territori.

Això pot ser avui difícil a Europa, amb una agricultura excedentària, i que a la vegada importa productes de tercers països, ja que les produccions agràries són per alguns d'ells una moneda de canvi.

9. Un nou ordre agrari europeu

Estem assistint a la formació d'un nou ordre agro-europeu en el qual observem una agricultura excedentària; una política encaminada a fer disminuir les superfícies de conreu, i unes relacions internacionals basades en l'agricultura com a moneda de canvi. Aquest procés ha canviat els esquemes bàsics en l'agricultura i evoluciona cap a nous models i realitats que depassen pel seu origen i conseqüències el propi marc del sector.

Però no seria bo d'analitzar l'espai agrari només des d'una visió economicista dels seus productes sense tenir en compte l'ordenació del territori. L'espai agrari ha de deixar de ser avui un element residual i potenciar la seva capacitat com a element d'estabilitat social, com així ha estat al llarg de la història.

És en aquest sentit que repetim que la incorporació de l'espai agrari en la projectació urbanística ha de superar el vell vici de pensar que l'espai agrari és un problema només dels pagesos, dels ramaders i altra gent del camp.

L'espai agrari és un problema de tota la col·lectivitat i la seva incorporació en el projecte territorial ha de ser assumit per la pròpia Administració, com a factor d'equipament de la ciutat i de qualitat de vida del territori.

Avui, 61 anys després de la Carta d'Atenes, l'escala del problema és territorial, i cal incloure la totalitat d'aquest territori en l'organització de l'espai.

10. Tres propostes com a conclusions

10.1. Tractament de l'espai no urbanitzat com a element de desenvolupament i no com a element residual

La terra és un bé escàs. És un teixit de riquesa, amb valors productius, ambientals, culturals i tecnològics. L'urbanisme modern ha d'incorporar aquests valors en el planejament. Entre d'altres, hi

ha unes funcions de l'espai agrari¹: productiva, ambiental, cultural i tecnològica, que poden organitzar-se per raó de la riquesa de la seva producció, per la seva situació estratègica, per la seva càrrega cultural i històrica en la identitat del territori, i per les seves possibilitats de desenvolupament tecnològic aprofitant els mitjans necessaris.

Hi ha uns trets característics de l'espai agrari que poden ser motiu de reflexió tant pel que fa a les zones d'agricultura periurbana com per a l'espai agrari en general:

a) L'espai agrari com a equipament

L'espai agrari i la seva morfologia formen part de la cultura i de la història del territori.

És necessària una valoració d'aquest espai com a equipament i reserva d'aliments per a la ciutat. És un bé escàs, amb capacitat productiva a prop de les poblacions. La utilització dels seus productes frescos i de qualitat pot esdevenir un element d'identitat del territori. A més a més, el sòl agrícola, teixit de riquesa, no admet desplaçaments i la seva eliminació no és restituïble.

b) L'espai agrari ha de deixar de ser la reserva inesgotable de la ciutat

En l'actual cultura urbanística el creixement de les ciutats és il·limitat i la inèrcia del creixement tendeix a esgotar el terme municipal. Però el territori no té una capacitat il·limitada. Per ser competitiu amb quotes de qualitat de vida, s'han d'establir uns límits incorporant població de forma estable a la perifèria de les ciutats.

¹ Borràs, A.; Montasell, J. i Berney, P. (1991); *Estudi de l'Espai Agrari de Sabadell*. Treball encarregat per l'Ajuntament de Sabadell, amb motiu de la Revisió del Pla, a la Unió de Pagesos.

Borràs, A.; Montasell, J. i Campeny, R. (1993); *Estudi del Sòl no Urbanitzat de Mataró*. Treball encarregat per l'Ajuntament de Mataró, amb motiu de la revisió del Pla.

c) L'espai agrari ha de ser estable

Abans de cada planejament sempre es revisa la capacitat productiva de l'espai agrari. La pressió immobiliària el deixa sempre en constant inestabilitat, i això afecta les possibles inversions econòmiques en aquest espai. Segurament que no hi hauria inversions econòmiques en els polígons industrials si la seva qualificació urbanística no fos estable.

Les revisions del Pla General de Sabadell i del de Mataró ofereixen una proposta d'estabilitat i de possible desenvolupament de l'espai agrari que semblen iniciar un nou camí en el planejament. Certament, un camí no exempt de dificultats per les pressions especulatives sobre el territori.

La Unió de Pagesos, que ha intervingut en els treballs previs a la redacció d'aquests planejaments, és conscient d'aquestes dificultats i ha aprofundit en els mecanismes de gestió i de desenvolupament dels instruments a l'abast per a la seva resolució.

d) El desenvolupament de l'espai agrari

L'espai agrari no s'ha de protegir, s'ha de desenvolupar, i el seu tractament ha de ser estructural.

Una visió en positiu d'aquest espai, i amb una qualificació urbanística estable, pot possibilitar el desenvolupament de les seves funcions.

e) L'Administració ha de disposar d'un banc de terres

Per compensar certs creixements de les ciutats, els municipis han de disposar d'un «banc de terres» per mantenir l'espai agrari. La legislació urbanística preveu la creació del Patrimoni Municipal del Sòl Urbà. També hauria de preveure la creació del Patrimoni Municipal del Sòl Rural.

Un territori desocupat s'empobreix. És més rendible de mantenir un territori habitat, ja que els agricultors coneixen i cuiden el territori. I aquest no és només el seu problema, és un problema de tota la col·lectivitat.

f) L'espai agrari com a element estratègic diferencial

Històricament, l'espai agrari ha estat un element ordenador. Una falsa visió del creixement i de la modernitat ha donat a vegades més importància al traçament d'una autopista o d'un ferrocarril que no pas a la majestuosa geografia d'una vall, un bosc o un eix fluvial. És precís recuperar la capacitat ordenadora del territori.

g) L'economia del territori

Probablement, en la usual economia de mercat, on la rendibilitat econòmica s'estableix a curt termini, es fa difícil d'entendre una valoració econòmica del territori que incorpori valors culturals, d'identitat i d'història.

Però per disposar de territoris competitiu, endreçats, és necessari avui introduir aquests paràmetres en el modern planejament urbanístic.

La diversificació de l'economia és un factor d'estabilitat per al territori. Però avui les tendències neoliberals del mercat afavoreixen el *zoning* i el «monocultiu econòmic». Tot això crea una situació de dependències energètiques, polítiques i de transport que no és desitjable.

Per això són interessants les afirmacions d'Edgard Pisani²: «Pel que fa als teòrics del mercat, han d'enterar-se que la seguretat alimentària no s'aconsegueix quan l'excedent d'uns compensa quantitativament el dèficit dels altres, sinó quan cada regió assoleix un equilibri relatiu».

² Assessor del president de França, François Mitterrand, i de la Unió Europea.

10.2. Superació de l'àmbit municipal

Avui, la racionalitat de certs plantejaments urbanístics no s'ajusta a l'estructura fragmentada del territori, formada pels diversos termes municipals.

La unitat geogràfica d'una vall, d'una conca fluvial, de la plana o del front marítim queda mermada a causa d'una divisió administrativa del territori. La densificació i conurbació que s'ha produït a la franja litoral ha esgotat en alguns casos els termes municipals, ja de reduïdes dimensions arrel de la seva segregació dels pobles de dalt, dificultant una lectura unitària de la costa marítima. El mateix passa amb les urbanitzacions junt a la Serralada de Marina, on la divisió municipal fa difícil un tractament unitari. Seria del tot necessari endegar l'experiència de municipis mancomunats, seguint les pautes de l'ordenament territorial.

Ben segur que aquests organismes de gestió supramunicipal tot i les dificultats que hi són inherents, serien l'inici d'un aprofitament racional del territori.

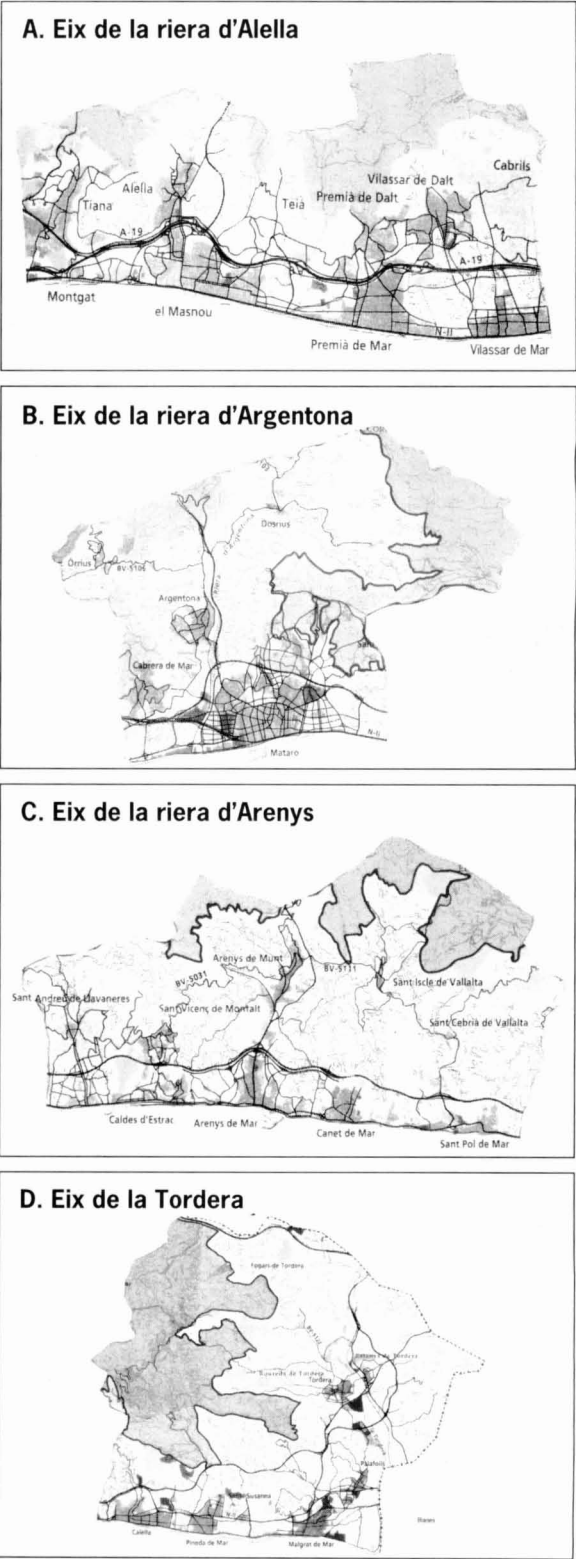
Les mancomunitats de municipis (figura 4), com a escala intermèdia entre el propi municipi i la comarca, poden esdevenir mecanismes d'articulació del planejament i de la gestió urbanística supramunicipal. No es tracta en aquest cas d'una visió de «capitalitat» de comarca, sinó d'un tractament específic, seguint les pautes que ha creat la nova situació metropolitana. Tampoc no es tracta de fer un planejament comarcal, sinó d'articular el propi planejament mitjançant una gestió política i administrativa que superi els tradicionals àmbits municipals.

Les quatre mancomunitats que es grafien recullen els eixos de la riera d'Alella, d'Argentona, d'Arenys i la Tordera.

10.3. Incorporació del buit en la projectació urbanística

El territori no és un espai il·limitat. La terra té una capacitat d'admetre activitats que no és pas il·limi-

Figura 4. Mancomunitats per a l'articulació del planejament urbanístic



tada. La incorporació del buit en la projectació urbanística implica també la incorporació dels valors culturals, productius i/o ambientals del territori. Això propicia la diversitat econòmica de cada zona i la identitat territorial de les poblacions.

Bibliografia

«L'ordenació del territori i l'agricultura en comarques densament poblades». Recull de materials presentats a les *Primeres Jornades Agràries del*

Maresme, organitzades per la Unió de Pagesos. Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya. 1980.

Pla Estratègic de Mataró, Mataró, Ajuntament de Mataró. 1994.

«Planejament i àmbit territorial». *Papers, Regió Metropolitana de Barcelona*, 2, Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona.

Rosis, J. et al (1989); *El Maresme. Diversificació econòmica i aprofitament intensiu del territori*, Barcelona, Caixa de Catalunya.

EL MODEL TERRITORIAL EN LA REVISIÓ
DEL PLA GENERAL DE MATARÓ

MONTSERRAT HOSTA
SEBASTIÀ JORNET

Arquitectes. Àrea de Serveis Territorials, Ajuntament de Mataró

1. Introducció

2. L'encaix territorial i el paper de Mataró respecte als diferents àmbits territorials

- 2.1. Subsistema central del Maresme
- 2.2. Marc metropolità del Barcelonès
- 2.3. Mataró respecte a la resta de Catalunya i més enllà d'aquest territori

3. L'evolució de la ciutat de Mataró en relació amb el Pla General de 1977 i les seves modificacions

- 3.1. El Pla General de 1977 en el context actual
- 3.2. Les determinacions i els condicionants de les modificacions del Pla General
- 3.3. El desenvolupament del Pla General de 1977 a partir de les modificacions del Pla
- 3.4. Les modificacions de la classificació del sòl

4. El model del Pla com a resposta a les exigències d'una inserció territorial concreta i a un procés recent

- 4.1. La integració urbana: un mite urbanístic imprescindible
- 4.2. L'obertura de la ciutat al mar
- 4.3. El potencial de Mataró com a ciutat industrial i terciària
- 4.4. La dimensió territorial dels serveis i dotacions
- 4.5. La reconversió i la millora urbana a la ciutat construïda
- 4.6. L'habitatge en una ciutat marítima de nova accessibilitat
- 4.7. El valor de l'espai lliure en l'equilibri territorial integrat

ABSTRACT

La revisió del Pla General d'Ordenació del municipi de Mataró planteja en relació amb el model territorial opcions bàsiques que han d'afectar de fet el desenvolupament de tota la comarca. La revisió del Pla, que l'article aborda en els seus antecedents i objectius, aborda la qüestió des de tres escales d'anàlisi: la relació de la ciutat amb el Maresme central, el seu encaix en el conjunt de la Regió Metropolitana de Barcelona i el seu paper en el context català i europeu. Pel que fa al primer nivell d'escala, els temes centrals són la jerarquia viària (com a suport de les relacions urbanes i territorials) i la provisió d'espai per a usos, equipaments i dotacions de caràcter supramunicipal. Pel que fa a l'inseriment de la ciutat en el conjunt metropolità, la revisió propugna el caràcter de Mataró com a ciutat madura amb capacitat d'exercir un paper de complementarietat respecte les àrees centrals, gràcies a un sistema de comunicacions potent, a la seva potencialitat dinamitzadora i la disponibilitat d'espais oberts. Finalment, en relació amb el context català, Mataró ha d'aprofitar la seva posició com a setena ciutat de Catalunya, frontisa costanera entre l'àmbit metropolità i el nord-est català.

La revisión del Plan General de Ordenación del municipio de Mataró plantea en relación con el modelo territorial opciones básicas que han de afectar de hecho el desarrollo de toda la comarca. La revisión del Plan, cuyos antecedentes y objetivos se detallan en el artículo, aborda la cuestión desde tres escalas de análisis: la relación de la ciudad con el Maresme central, su encaje en el conjunto de la Región Metropolitana de Barcelona y su papel en el contexto catalán y europeo. Por lo que se refiere al primer nivel de escala, los temas centrales son la jerarquía viaria (como soporte de las relaciones urbanas y territoriales) y la provisión de espacio para usos, equipamientos y dotaciones de carácter supramunicipal. Respecto a la inserción de la ciudad en el conjunto metropolitano, la revisión propugna el carácter de Mataró como ciudad madura con capacidad de ejercer un papel de complementariedad respecto las áreas centrales, gracias a un sistema de comunicaciones potente, a su potencialidad dinamizadora y la disponibilidad de espacios abiertos. Finalmente, en relación con el contexto catalán, Mataró ha de sacar provecho de su posición como séptima ciudad de Cataluña, bisagra costera entre el ámbito metropolitano y el noreste catalán.

La révision du *Pla General d'Ordenació* de la municipalité de Mataró présente en relation avec le modèle territorial des options basiques qui devront avoir des conséquences sur le développement de toute la comarca. La révision du Plan, duquel l'article développe les antécédents et objectifs, aborde la question depuis trois points de vue: la relation de la ville avec le Maresme Central, sa place dans l'ensemble de la région métropolitaine de Barcelona et son rôle dans le contexte catalan et européen. En ce qui concerne le premier point de vue, les thèmes centraux sont la hiérarchisation du réseau routier (comme support des relations urbaines et territoriales) et la provision d'espaces pour usages, équipements et dotations de caractère supramunicipale. En ce qui concerne l'insertion de la ville dans l'ensemble métropolitain, la révision défend le caractère de Mataró comme ville mûre avec la capacité nécessaire pour exercer un rôle complémentaire par rapport aux aires centrales, grâce à un système de communications puissant, à son potentiel de dynamisation et à la disponibilité des espaces ouverts. Finalement, en relation avec le contexte catalan, Mataró doit tirer profit de sa position comme septième ville de la Catalogne charnière côtière entre le cadre métropolitain et le nord-est catalan.

EL MODEL TERRITORIAL EN LA REVISIÓ
DEL PLA GENERAL DE MATARÓ

1. Introducció

L'objectiu del present treball és analitzar l'enfocament donat a la configuració del model territorial en els treballs de revisió del Pla General de Mataró.

La revisió del Pla General de Mataró, respecte al model territorial, tracta essencialment tres aspectes.

En primer lloc, el Pla planteja la qüestió de l'encaix territorial a tres nivells d'interacció i relació:

- a) Mataró en relació amb el subsistema central del Maresme.
- b) Mataró en relació amb el marc metropolità del Barcelonès.
- c) Mataró en relació amb un territori més ampli, pel que fa a Catalunya i més enllà del territori català.

Tot seguit veurem com el model del Pla General de Mataró deixa clar quins són els elements urbanístics fonamentals o les matèries que condicionen o relacionen els municipis més propers, i quins són els aspectes del Pla de Mataró que tenen una incidència territorial més àmplia, ambdós coincideixen quan es refereixen a l'àmbit metropolità concret i a l'àmbit del territori català amb incidència fins i tot més llunyana.

En segon lloc, el model del Pla General tracta amb delicadesa i decisió el contorn urbà de la ciutat, tant en l'aspecte de diverses propostes de nova ciutat, com en els del valor del sòl lliure en l'equilibri territorial dels sistemes urbans.

Finalment, el Pla reconeix les potencialitats d'una ciutat construïda, que convida a la transformació i a l'esponjament de petits àmbits de la ciutat, amb una localització estratègica de les diferents activitats, que defineixen en la globalitat un model clar de millora urbana.

Els estris que han permès de tractar aquests tres aspectes essencials del Pla, i que han condicionat el model definitiu han estat els següents documents:

- a) El propi Pla de 1977 i les modificacions concretes, que anaven més enllà de la terminologia «puntual» i englobaven àmbits de contorn de ciutat. En aquest sentit, el model de la revisió d'aquest Pla ha suposat una intervenció de molts professionals al llarg de tot un procés.
- b) L'anàlisi pròpia i prèvia a un planejament general (documents de treball, estudis, base de dades, etc.), la consideració d'un planejament de rang superior en tràmit (PTGC-PTMB), i els condicionants propis del moment pel que es refereix als debats urbanístics actuals, en relació amb la tendència de l'urbanisme a Catalunya en un marc econòmic i social concret.
- c) I el tercer i definitiu, una opció política predefinida, mitjançant una moció conjunta de tots els grups municipals de l'Ajuntament.

Exposats aquests tres punts clau que tracta el Pla i el seu punt de partença, l'article seguirà el següent esquema:

- L'encaix territorial i el paper de Mataró respecte als diferents àmbits territorials.
- El procés recent de la ciutat a l'entorn del planejament.
- El model del Pla com a resposta de les exigències d'una inserció territorial concreta i a la continuïtat condicionada d'un procés urbà recent.

2. L'encaix territorial i el paper de Mataró respecte als diferents àmbits territorials

2.1. Subsistema central del Maresme

És aquest el sistema immediat de relacions i serveis propers i diaris. Es tracta dels municipis de veïnatge directe amb Mataró i en certa mesura els

dos Vilassar i els dos Premià, que mantenen una posició pont entre el Masnou i Mataró.

Aquest sistema urbà gaudeix i es caracteritza per una ciutat central que forma part del conjunt metropolità de Barcelona, i amb unes potencialitats pròpies d'una ciutat de 100.000 habitants, que arrossega un bagatge històric a integrar.

El paper de Mataró respecte al territori metropolità i el català condiciona al conjunt d'aquests subsistemes, immers tot ell, en una dinàmica territorial complexa i progressiva, en la qual el planejament pot sens dubte incidir.

El Pla General de Mataró, en el marc d'aquest acotat sistema urbà, afronta clarament les matèries indispensables de propostes que requalifiquen i renoven les relacions que s'hi estableixen. Les específiques per aquest marc territorial, i que posteriorment explicarem en detall són:

- a) *La jerarquia viària*, tot tractant els conceptes bàsics d'accessibilitat, connectivitat i fluïdesa, i els eixos de caràcter cívic tant interurbans com interns d'una unitat urbana o barri.
- b) *Les dotacions amb caràcter supramunicipal* (hospital, universitat, biblioteques, teatres, port, parcs forestals, etc.).
- c) *Els usos característics d'una ciutat gran* respecte als altres nuclis urbans: la indústria, el terciari, el residencial concentrat, els periurbans, i els usos productius del sòl lliure.

El Pla evidentment afronta molts altres temes, però aquests són els que més incideixen en la configuració natural d'un sistema de relacions properes.

2.2. Marc metropolità del Barcelonès

En aquest marc, Mataró té una posició complementària de ciutat madura, és a dir, de ciutat històrica, cultural, industrial, comercial, residencial, amb la peculiaritat marítima que la caracteritza.

El litoral de l'àmbit metropolità (Vilanova-Malgrat) constitueix una de les fonts naturals d'un model condicionat per un clima i una orografia particulars. Aquest litoral representa 1/3 del litoral català, i Mataró és la ciutat d'aquest litoral amb més població, fora del sistema central metropolità del Barcelonès, i la segona ciutat després de Tarragona en referència amb tot el litoral català.

La seva situació coincident com a extrem nord de les ciutats mitjanes de la segona corona metropolitana, oberta al Vallès, i com a ciutat primera, després del continu urbà metropolità, del corredor litoral Barcelona-Girona obliga el planejament territorial i urbanístic a preveure una exigència del sòl que cal controlar en relació amb un territori acotat.

En aquest nivell metropolità, el Pla General de Mataró afronta entre altres les següents matèries rellevants:

- a) *El sistema de comunicacions i transports*, en relació directa i lineal amb Barcelona i en relació amb la resta del territori metropolità, on se superposa una estructura de semicorona respecte a les ciutats mitjanes, amb una estructura paral·lela i en xarxa que es configuren a partir de la direccionalitat del litoral metropolità.
- b) *Les àrees dinamitzadores* a què fa referència el PTMB, integrant-les a la ciutat com a característica essencial del planejament.
- c) *El valor de l'espai lliure* (en terminologia especialitzada: espai agrari), com a equilibri territorial íntegre d'un àmbit metropolità. El PTMB aporta per a un nivell bàsic del control de l'ocupació del territori a llarg termini la definició, amb gran encert, de les illes metropolitanes i els espais oberts en tot l'àmbit metropolità.

2.3. Mataró respecte a la resta de Catalunya i més enllà d'aquest territori

El mateix Pla Territorial General de Catalunya reconeix el «sistema de proposta» de Mataró i rodalia

com un dels àmbits més reduïts que forma part del sistema de reequilibri metropolità, dins de «l'estructura territorial de la proposta».

La dimensió d'aquest sistema urbà, en relació amb la ciutat de Mataró, que és la setena ciutat de Catalunya, evidencia un paper fonamental en tots tres nivells territorials que s'exposen en aquest treball.

Dins d'aquest tercer nivell territorial català, Mataró com a gran ciutat del Maresme incideix en diferent mesura en cada un dels sistemes de proposta que el PTGC identifica en la comarca amb quatre intencionalitats ben diferents:

- Tiana-Vilassar: Sistema d'expansió i articulació del sistema central metropolità, inclòs en la delimitació de l'àrea central metropolitana.
- Cabrera-Caldes d'Estrac: Sistema de reequilibri metropolità, on s'inclou Mataró.
- Arenys-Pineda: Sistema costaner.
- Malgrat-Tordera: Sistema d'articulació en àrees funcionals territorials.

A part d'aquest últim, que s'obre sobre el delta del Tordera, els altres tres sistemes resulten «encon-gits» (si val l'expressió) en relació amb el criteri que preval de localització dels sistemes de proposta, en sòl planer amb pendent no més gran del 20%. Aquesta política de caràcter territorial relacionada directament amb «l'ocupació del sòl», tant pel que es refereix al «sòl útil» com pels nous conceptes d'espais oberts i illes metropolitanes, són qualificadors que condicionen enormement un Pla General de Mataró. Les condicions naturals que unifiquen la mateixa comarca: una plana allargada entre el mar i la Serralada de Marina, afecten directament el territori municipal, que tan sols va del mar a la carena.

El sistema de reequilibri metropolità que han de jugar Mataró i el seu entorn, el Pla General no l'afronta tan sols amb un reequilibri entès només amb criteris de mobilitat, cohesió i lïndars de

població, relacionats tots ells amb l'ocupació d'un territori més o menys planer. El Pla General de Mataró entén el reequilibri territorial en totes les vessants que ofereix el mateix territori, no en termes exclusius d'ocupació del sòl. En aquest sentit integral del territori, no hauria de ser entès com a dos polígons complementaris: sòl planer i sòl amb nivells d'altimetria superiors. Per tant, Òrrius i Dosrius entrarien com a peces fonamentals en el sistema proposat pel reequilibri metropolità.

En aquest sentit, tenen un paper fonamental les dades de creixement d'aquests darrers anys de la ciutat de Mataró, en relació amb l'ocupació del sòl i les previsions d'acord amb un procés extrapolat a 10 o 20 anys.

A part d'una situació geogràfica de la comarca del Maresme en sentit longitudinal entre mar i muntanya, observem la pluralitat de funcions declarades en els sistemes de propostes inclosos en la comarca i la situació estratègica entre dos delimitacions d'àrees centrals: la de Barcelona i la de Girona.

Mataró, a part de mantenir un paper fonamental en el subsistema immediat i metropolità, també juga un paper de frontissa –en la realitat decantat per la pressió metropolitana– en aquesta franja litoral entre la Selva i el Barcelonès. Les potencialitats del model, pel que fa a l'estructura general del territori i dels usos bàsics que la revisió del Pla preveu, permetrà sens dubte reforçar aquest paper de ciutat pont, o millor dit de «ciutat en camí» entre dues àrees centrals configurades, o de ciutat capital, que la mateixa estructura lineal de la comarca afebleix en l'actualitat.

Els temes que afronta el Pla General respecte a l'àmbit català, evidentment són els mateixos que abans s'especifiquen per a l'àmbit metropolità al qual està immers. Els mateixos elements són els que prenen la doble funció respecte als diferents nivells d'encaix territorial.

Figura 1. Estructura general i orgànica del territori. Pla General d'Ordenació de Mataró, 1977

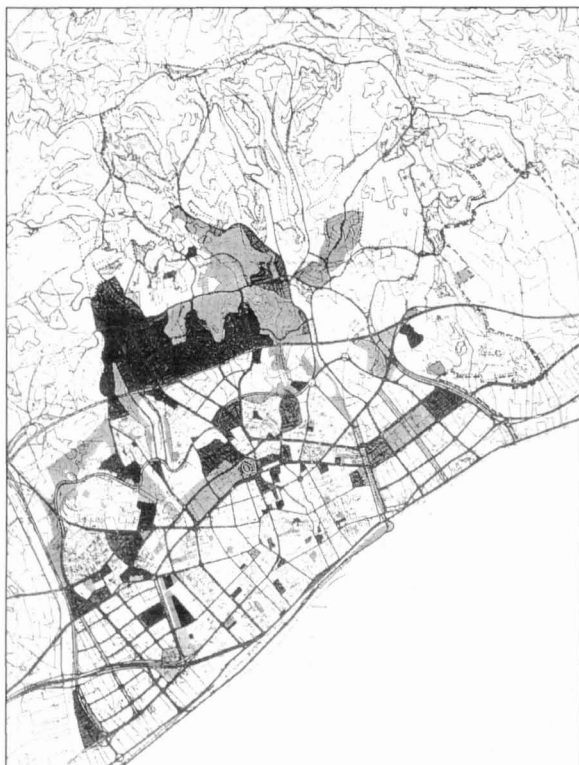
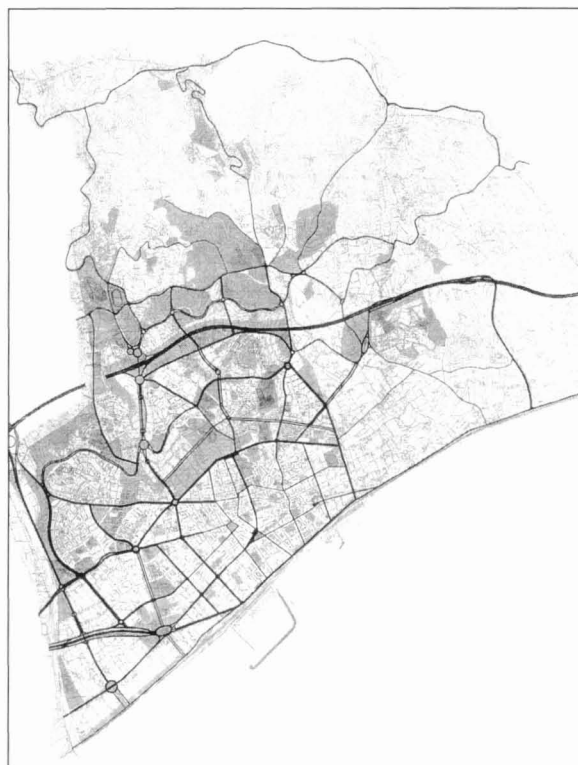


Figura 2. Estructura general i orgànica del territori. Planejament vigent a Mataró, any 1994



3. L'evolució de la ciutat de Mataró en relació amb el Pla General de 1977 i les seves modificacions

3.1. El Pla General de 1977 en el context actual

El Pla General Municipal d'Ordenació de 1977 s'aprova inicialment en dues etapes. La primera el novembre de 1974, abans de la nova Llei del sòl de maig 1975, i la segona amb el Pla adaptat s'acorda a l'abril de 1976. S'aprova definitivament el febrer de 1977.

Des de la primera aprovació inicial del Pla, aquest ve condicionat per un caràcter extensiu en les mesures de creixement, propi del moment, i de densificació de la trama urbana existent. Ha estat un Pla caracteritzat per un potencial edificatori sobrant a la ciutat consolidada, i excessivament

generós en la delimitació i els paràmetres del sòl urbanitzable per als condicionants d'una topografia difícil a la part alta de la ciutat.

És un Pla que afronta decisivament l'estructura i les mesures dels sistemes públics que donen suport a les propostes de creixement que planteja.

És un Pla que de forma explícita no defineix la localització dels «centres direccionals» del moment, però fa una reserva atrevida i innovadora d'espais per a serveis, equipaments i parcs urbans entorn a la variant que presumeix de ser dels àmbits més extensos en forma unitària, destinats clarament a tenir serveis i accessibilitat de caràcter públic.

Ens trobem amb un Pla General que ha estat la pauta bàsica del creixement de la ciutat en aquests darrers anys, on s'han acceptat els criteris i les determinacions fonamentals de l'estructura

general i orgànica del territori, bàsicament amb la zonificació dels grans sistemes, els usos bàsics preestablerts i l'estructura i jerarquia viària (figures 1 i 2).

El model territorial del Pla de 1977 ha estat el punt de partença d'unes modificacions del pla en àmbits que envolten la ciutat consolidada, que han permès d'avançar-se a un nou model de Pla, al mateix temps que fa possible un control del creixement expansiu de la ciutat.

És important constatar que vuit anys després de l'aprovació definitiva del Pla General (1977), és a dir passats els dos quadriennis del pla, comptàvem tan sols amb un Pla Especial d'àmbit general (PE del Catàleg i del Patrimoni Arquitectònic, 4 de maig de 1983), un PERI (Mas Sant Jordi, 11 de febrer de 1981), sis estudis de detall i cap pla parcial aprovat definitivament de manera executiva. Això ens demostra clarament que vuit anys després de l'aprovació definitiva, el Pla va ser bàsicament l'instrument per a la tramitació de les llicències en sòl urbà.

La crisi socio-econòmica de principis dels anys vuitanta aturava sistemàticament projectes i inversions per a la ciutat. És a partir del tercer quadrienni (1985), que hi ha iniciativa urbanística i es desencadena el procés de desenvolupament en el creixement i la millora urbana de la ciutat.

El planejament tramitat i executat, malgrat el fre espontani dels primers quadriennis i les condicions de prioritzar i programar el creixement per part de la mateixa Administració Pública, ha demostrat uns correctes estàndards de previsió en el desenvolupament i la tramitació del planejament derivat, que cal tenir present en un procés de revisió del Pla.

3.2. Les determinacions i els condicionants de les modificacions del Pla General

El desenvolupament de la ciutat en els dos quadriennis últims ha estat condicionat per les modifi-

cacions del Pla General, que han anat perfilant i controlant el procés de creixement en els diferents àmbits de la ciutat, i alhora han anat predeterminant un model de Pla que porta a la seva revisió.

Les modificacions del Pla constitueixen diversos documents i determinacions que s'agrupen de forma natural sobre el territori, predefinint quatre àmbits diferenciats:

a) *Àmbit de la riera d'Argentona* (aprovació definitiva, 2 d'agost de 1991/text refós 3 d'octubre de 1991).

- Redefinició del traçat de l'eix Granollers, des de l'encreuament amb la variant de la N-II fins al mar.

- Desafectació d'indústries existents, per possibilitar el desenvolupament del sector Pla d'en Boet II (sector 5).

- Nou accés al port a la part de Llevant.

- Nou encreuament el·líptic a nivell a l'entrada de Mataró: carretera N-II, autopista A-19, Avgda. Lluís Companys, Camí Ral i nou accés al port.

- Definició de nous usos i edificabilitats en el sòl urbanitzable programat, delimitant un nou sector de gran indústria i terciari en el Rengle.

- En aquest àmbit de la riera d'Argentona s'esmenta la modificació de l'àmbit del Sorral, que té l'objectiu de qualificar una gran zona d'equipaments esportius al pla de Can Palauet, i modificar l'ús industrial del Pla General a usos d'equipaments privats, serveis i terciari. Aquesta modificació està en tràmit de l'acord d'aprovació definitiva.

- També en aquest àmbit territorial s'ha tramitat inicialment la modificació del Pla General que delimita el Pla Especial de la Depuradora i el sector industrial les Hortes del Camí Ral, que resulta de la unificació dels sectors 2 i 3 del Pla General, una vegada delimitat el sector de la depuradora.

b) *Àmbit plaça Granollers-variant N-II* (aprovació definitiva, 3 de juliol de 1990).

- La nova entrada des de la variant de la N-II, al nord de la ciutat.

Figura 3. Desenvolupament del Pla General d'Ordenació de Mataró, 1977-1994



- L'avinguda d'Europa com a nou eix residencial i terciari, i de suport als nous desenvolupaments urbans que donen continuïtat a la trama dels barris existents, dotant-los al mateix temps de nous jardins i equipaments.
- Nous mecanismes de gestió per a l'obtenció de sòl per als nous parcs de Can Boada, la Llàntia i el Nou Parc Central.

- Continuïtat de la Ronda Exterior entre la Ronda Rocablanca i la Ronda del Dr. Turró.

- c) Àmbit entorn a la Ronda de Dalt i la variant de la N-II (aprovació definitiva, 15 de juliol de 1993).
- Adaptació del traçat de la variant al planejament urbanístic.

- La Ronda de Dalt com a suport de la nova façana de la ciutat, i connexió dels diferents barris de la part alta de la ciutat.
- Definició de nous límits i paràmetres d'edificabilitat i cessions públiques, per possibilitar el desenvolupament dels sectors d'equipaments entorn a la variant.
- Ajust dels límits i continuïtat dels diferents plans parcials aprovats prèviament a la modificació.

d) Àmbit residencial entorn a la riera de Sant Simó (aprovació definitiva, 13 de desembre de 1990 i 17 d'agost de 1992).

- Modificació del sòl urbanitzable programat a no programat dels sectors 16, 17, 19, i 21, del Pla General, com a control del creixement de la ciutat, prioritzant l'eix Avgda. d'Europa, i potenciació de l'activitat agrària actual.
- Modificació de la normativa del Pla General en els sectors 19, 20 i 21, creant una nova zona de desenvolupament residencial d'intensitat III en el sòl urbanitzable, que redueix densitats d'habitatges i d'edificabilitat.
- Introducció de nous usos terciaris a l'àmbit zonificat d'indústria del sector 20.

e) *Modificacions concretes en sòl urbà* (aprovació definitiva. Text refós, 11 de novembre de 1993).

- Modificacions concretes de la normativa urbanística referent als patis interiors d'illa al

sector general (preservació del verd privat existent en alguns patis del centre de la ciutat), al sector d'indústria urbana, referent a una nova zona de «ciutat jardí» que s'adaptava al Pla Parcial de Santa Maria de Cirera, anterior al Pla General.

- Delimitació de quatre sectors de remodelació (zona 5), i un Pla Especial (Enher-Avgda. del Maresme).
- Set modificacions d'ordenació de la zona de sector general i una de la zona d'indústria urbana que passa a sector general, incloent en algun dels casos delimitacions d'unitats d'actuació a efectes de possibilitar la gestió de l'àmbit.
- Zonificació de tres equipaments i una zona verda, com a reconeixement de l'ús actual.
- Tretze modificacions d'alçada en el sector general, relacionades amb l'adaptació al Pla Especial del catàleg i de reconeixement d'ambients i tipologies característics de la ciutat.

El conjunt d'aquestes modificacions és una pauta clara per l'inici de la revisió del Pla General. Totes elles es caracteritzen per una iniciativa anticipada de control i millora per part de l'Ajuntament del desenvolupament posterior del Pla mitjançant el planejament derivat. Totes aquestes modificacions es tramiten en el període del trienni 1990-1993.

Aquest darrer quadrienni ha estat un període d'un procés accelerat de planejament, motivat per

Taula 1. Sòl urbà a partir de les modificacions del Pla General de 1977

	Total de superfície dels sectors delimitats (en m²)	Percentatge de sòl delimitat tramitat	Percentatge de sòl delimitat consolidat
Sectors residencials de millora urbana	165.952	100	78,4
Sectors de transformació i remodelació	164.666	72,5*	66,5
Sectors industrials de creixement i reindustrialització	93.712	100	100
Total	424.330	89,4	78,6

* No tramitat el 27,5 % del sòl delimitat, coincidint amb indústries en funcionament.

l'eufòria del moment, i que a l'actualitat s'ha entrat en un període de consolidació de l'obra urbanitzadora i de recessió respecte al planejament; per tant, situa el procés de la revisió del Pla en un moment òptim.

3.3. El desenvolupament del Pla General de 1977 a partir de les modificacions del Pla

D'acord amb aquestes modificacions, enquadrem una anàlisi del Pla de 1977 que quantificarà el grau de consolidació de les previsions d'aquest segons el desenvolupament de planejament derivat en el sòl urbà i el sòl urbanitzable programat.

Les magnituds referents al sòl urbà poden veure's en la taula 1.

El total del sòl dels sectors en sòl urbà és de 424.330 m². D'aquest s'ha tramitat 379.152 m² de sòl, corresponent al 89,4% i s'ha consolidat 333.429 m² de sòl, corresponent al 78,6%.

Per tant, les conclusions són que les previsions del Pla General han estat força encertades en un període de quatre quadriennis, ja que s'ha tramitat pràcticament el 90% del sòl dels sectors delimitats en sòl urbà i consolidat pràcticament el 80%. El 10% de planejament derivat en sòl urbà no tramitat correspon exclusivament a sectors en transformació on a l'actualitat són sòls ocupats per grans indústries en activitat.

Aquestes xifres motiven indubtablement a replantejar-se de nou delimitacions en sòl urbà de millora urbana, sigui en unitats d'actuació o en plans especials, i de transformació en un marc d'equilibri que mantingui l'activitat i la transformació al sòl urbà.

Pel que fa al sòl urbanitzable, el Pla General i les modificacions del Pla han delimitat 529,7 ha de sòl de sectors de sòl urbanitzable programat amb els usos que es detallen a la taula 2.

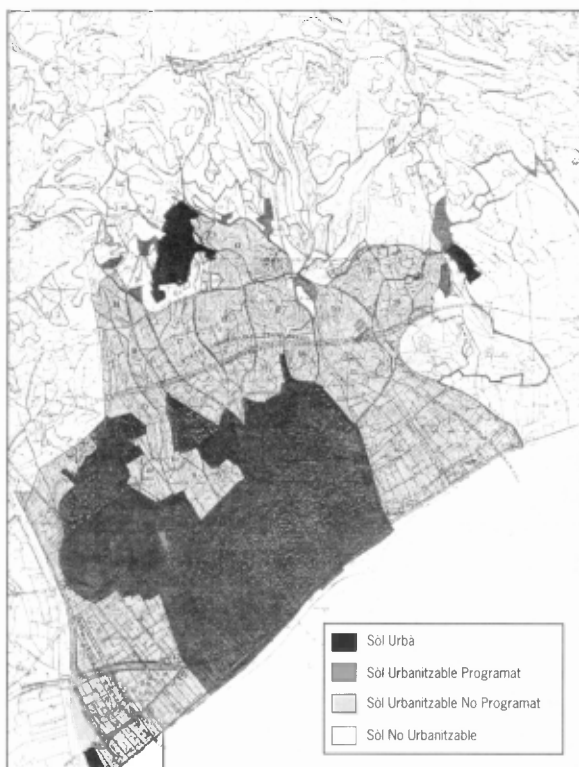
Les xifres que destaquen en aquesta anàlisi del sòl urbanitzable programat expressades a la taula 2 són les següents:

- Aquest sòl, destinat a dotacions i serveis, representa el 40% aproximadament de tot el sòl urbanitzable programat, i d'aquest només està consolidat el 20% i tramitat el 30%, aproximadament. Això representa que la revisió del Pla hauria de plantejar altres alternatives de gestió que facilitin el seu desenvolupament, un control dels nous usos i la implantació de l'edificació sobre un territori difícil.
- El sòl residencial està pràcticament tramitat, però resta per consolidar el 40% aproximadament. Això representa que el 60% s'ha consolidat en quatre quadriennis. D'aquest sòl residencial consolidat, el 60% aproximadament correspon a la consolidació de les urbanitzacions ja iniciades de baixa densitat. Per tant, el sòl real de creixement consolidat en aquests darrers 16 anys és de 40,3 ha, del total de 97,3 ha corresponents al 36,8%.
- Respecte al sòl industrial, que inclou una petita part del terciari, s'ha tramitat i consolidat el 70% aproximadament, i resta el 30% per tramitar. Aquest 30% és escàs, i difícilment pot ampliar-se la gran indústria, però sí que és permisible la petita indústria amb altres usos de caràcter terciari, tenint en compte que en el moment d'establir els usos en la revisió del Pla cal primar la indústria davant del terciari.

Taula 2. Usos previstos al Pla General de 1977 i les seves modificacions

Usos bàsics	Percentatge total	Total sòl (ha)	Tramitats		Consolidats		No tramitats	
			Sòl (ha)	Percentatge	Sòl (ha)	Percentatge	Sòl (ha)	Percentatge
Residencial	33,2	175,6	163,5	93,1	106,5	60,6	12,1	6,9
Industrial i terciari	25,3	134,2	92,3	67,8	92,3	67,8	41,9	31,3
Dotacions i serveis	41,5	219,9	61,8	28,1	20,6	9,4	158,1	71,9
Total	100	529,7	317,6	60,0	219,4	41,4	212,1	40,0

Figura 4. Classificació del sòl. Pla general d'Ordenació de Mataró, 1977



3.4. Les modificacions de la classificació del sòl

Les modificacions del règim del sòl van molt relacionades amb el model de Pla que es defineix al llarg de tot el procés d'elaboració, on els canvis més significatius estan en l'augment del sòl no urbanitzable i la disminució del sòl urbanitzable tant programat com no programat.

El sòl urbà augmenta el 40,32% el 1994 respecte al quadre dels documents d'informació urbanística de l'Avanç del Pla (1993), corresponent a la urbanització dels sectors del Pla d'en Boet II, el Rengle-riera d'Argentona i el sector de la incineradora (urbanitzats recentment), tots ells situats al marge esquerre de la riera d'Argentona.

Les dades reflectides en la taula 3 són molt significatives del procés de creixement de la ciutat de Mataró des de 1977. Hi destaquen les següents xifres:

Figura 5. Classificació del sòl. Planejament vigent, 1994. Mataró



- El sòl urbà ha augmentat des de 1977 en un 31,7%; de 505,27 ha ha passat a 740,31 ha.
- El sòl urbanitzable ha disminuït en un 62,42% en passar de 669,32 ha a 251,52 ha. Aquesta disminució es reparteix proporcionalment de la següent manera: el 40% passa a sòl urbà; el 17% constitueix la major part del sòl urbanitzable no programat; el 43% restant passa a ser sòl no urbanitzable.
- El sòl no urbanitzable augmenta un 24%, i passa de 898,43 ha a 1.179,2 ha; constitueix el 52,2% del total de tot el sòl del terme municipal.

D'una banda, l'augment del sòl urbà és molt important en relació amb una evolució normal d'una ciutat mitjana. Aquesta dada aporta un toc d'alerta respecte al creixement urbà en un futur més llunyà. El Pla pretén contrarrestar aquests resultats amb l'augment del sòl no urbanitzable.

4. El model del Pla com a resposta a les exigències d'una inserció territorial concreta i a un procés recent

El Pla General Municipal de Mataró, encara que considerat en el marc territorial de diversos entorns possibles, es concreta en un territori molt acotat i condicionat fortament pels elements naturals geogràfics.

El planejament territorial i urbanístic és l'únic instrument que pot incidir en el creixement i l'ordre d'una ciutat. Els processos socio-econòmics accelerats sovint són imparables davant del planejament; per tant, no podem parlar d'un control definitiu de la ciutat, però sí d'una incidència controlada.

Molt breument observem amb una descripció simbòlica, imatges del procés de la ciutat des de meitat del segle passat:

- 1850. L'antiga ciutat arriba al mar.
- 1910. L'Eixample del segle XIX es va consolidant.
- 1960. Els barris, les urbanitzacions.
- 1980. Un Pla General i les modificacions que intenten controlar un procés.
- 1990. La consolidació definitiva d'un model de ciutat i territori.

Com s'ha descrit en la introducció, és un pla que tracta amb delicadesa i decisió el contorn urbà de la ciutat, tant en l'aspecte de propostes de la nova ciutat com en els del valor del sòl lliure en l'equilibri íntegre del territori.

La descripció del model de Pla s'exposa temàticament i a partir d'àmbits territorials que envolten la ciutat, coincidint amb els inicials de les modificacions del Pla. Les diferents propostes puntualitzen el seu caràcter urbà i territorial, prefigurant de la ciutat de Mataró un conjunt integrat amb incidència a l'àmbit metropolità, a la resta de Catalunya, i en un procés d'integració a Europa.

4.1. La integració urbana: un mite urbanístic imprescindible: la jerarquia viària com a suport de relacions urbanes i territorials

Com abans s'ha escrit, el nou ordre de la ciutat s'inicia amb els projectes previs d'estudi d'implantació de la variant. La variant de Mataró ja no s'entén com una ronda més en forma semiconcèntrica –condicionada pel mar–, sinó que forma part d'una estructura urbana oberta que es relaciona en forma de malla amb el sistema viari bàsic de la ciutat i territori. Aquesta malla jerarquitzada i especialitzada permet la connectivitat, l'accessibilitat i la fluïdesa de les relacions entre el territori i la ciutat.

La jerarquia de l'estructura viària permet la recuperació d'eixos històrics de la ciutat, i d'altres estructuradors dels nous barris, com a eixos cívics caracteritzats per un ús al servei del ciutadà i el vianant.

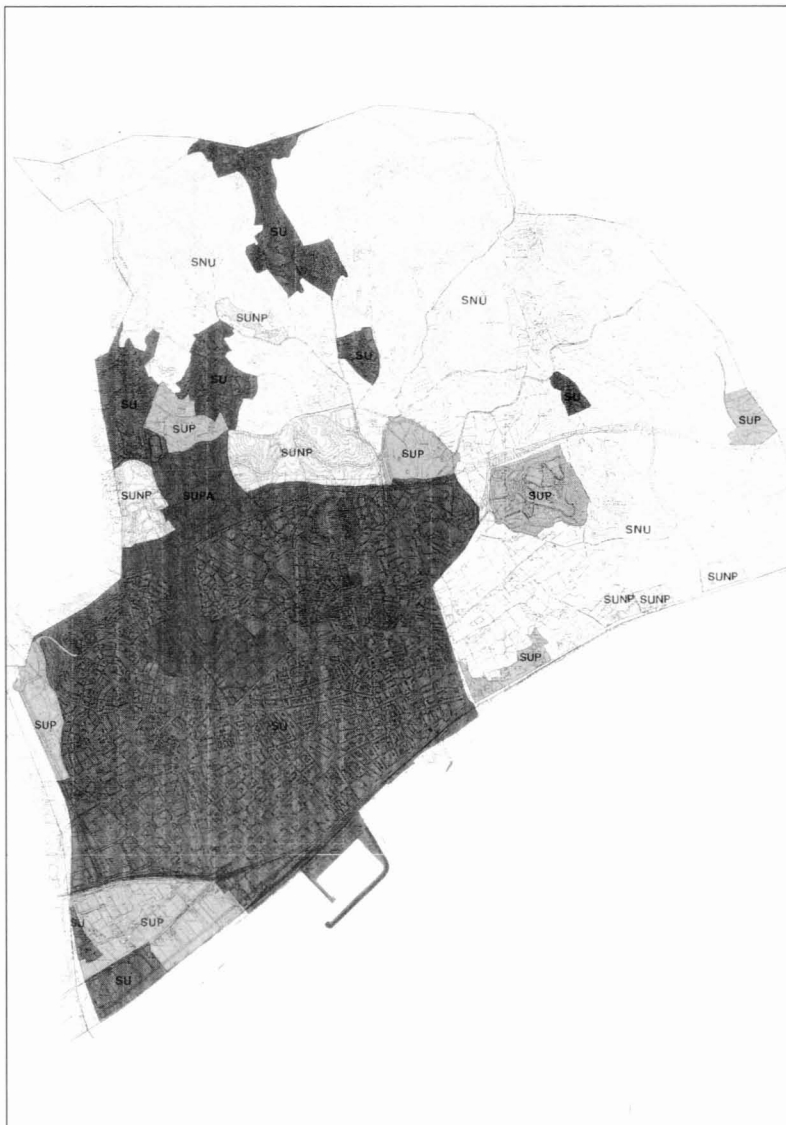
D'una banda, els barris formen part definitivament d'un conjunt urbà de ciutat única, i d'una altra permet l'ordenament del contorn de la ciutat mitjançant nous usos, entre ells l'espai agrícola i forestal.

Taula 3. Modificacions del règim del sòl al Pla General de 1977						
	PG. 1977		1994		PG. 1995	
	Ha	Percentatge	Ha	Percentatge	Ha	Percentatge
Sòl urbà	505,27	22,5	740,31	32,8	740,31	32,8
Sòl urbanitzable	669,32	29,5	401,69	17,8	251,52	11,2
Programat						
Amb pla parcial aprovat					(94,04)	(4,1)
Sòl urbanitzable	183,98	8,2	222,00	9,8	85,97	3,8
No programat						
Sòl no urbanitzable	898,43	39,8	893,00	39,6	1.179,2	52,2
TOTAL	2.257,0	100	2.257,0	100	2.257,0	100

Figura 6. Estructura general i orgànica del territori. Pla General d'Ordenació de Mataró, 1995 (revisió)



Figura 7. Classificació del sòl. Pla General d'Ordenació de Mataró, 1995 (revisió)



L'estructura urbana de la ciutat s'articula sobre els eixos transversals a partir de les «Rondes» i dels eixos verticals «Rieres», el paper de cada un d'ells s'especialitza de la següent manera:

- La *Ronda de Muntanya* (variant N-II) amb la definició d'una nova porta central a través de l'avinguda d'Europa i les altres a cada un dels extrems de la ciutat: a l'Eix riera d'Argentona i a l'Eix Sant Simó-Mata.
- La *Ronda Intermèdia* com a estructura bàsica de relació entre les zones urbanes de la part alta de la ciutat.
- La *Ronda de Mar*, amb la potenciació d'anells rodats, que recolzats sobre el Camí Ral, integren aquesta via dins la xarxa viària de la ciutat. La transformació de la carretera N-II permetrà la localització de noves activitats de serveis i lleure sobre el nou Parc de Mar, el passeig Marítim i el Port.
- La *riera d'Argentona*, eix productiu i industrial de la ciutat que aporta nous equipaments i serveis supramunicipals. L'Eix Granollers o Ronda de la riera d'Argentona és una de les portes del Vallès i la resta de Catalunya, amb una incidència catalitzadora del procés urbà de la ciutat.
- L'*eix de l'avinguda d'Europa*, nova àrea de polaritat urbana i principal eix d'accessibilitat residencial, on el seu encreuament amb la franja marítima, es caracteritza per un àmbit clar de transformació urbana concentrat a la Ronda de Barceló. La continuïtat d'aquest eix cívic al nord per sobre la variant permet d'integrar a la ciutat la zona d'equipaments, serveis, parcs i usos periurbans dels «Turons de Mataró».
- La *riera de Sant Simó*, eix lúdic-esportiu i d'espais lliures del sòl agrícola.

4.2. L'obertura de la ciutat al mar: el trasllat dels serveis ferroviaris a Ponent

L'obertura de la ciutat al mar depèn de l'acompliment de dues condicions. En primer lloc, la reconversió de la carretera N-II a ronda urbana de caràcter cívic és la condició que transforma en una primera etapa el front marítim de Mataró. En segon

lloc, cal la integració de les vies del ferrocarril, mínimes i necessàries per al transport de viatgers, al sistema d'espais lliures del front de mar.

Les contradiccions d'un planejament municipal avançat al planejament territorial comporta decisions a curt termini que cal integrar a les decisions futures de l'Administració central i autonòmica, sense perdre l'horitzó de la construcció de quatre vies de ferrocarril compatibilitzant l'excés de rodalia i el metro regional al Maresme.

La proposta dels passos soterrats al tren situats estratègicament com a urbanització a curt termini, és la que permetrà amb fluïdesa obrir la ciutat al mar. Els sistemes d'aparcaments lineals soterrats als espais públics de front de mar complementen les activitats cíviques i les relacionen directament amb els passos a la platja. El desenvolupament de les diferents unitats d'actuació i plans especials de transformació al front urbà marítim permetran un ample generós per al nou passeig de mar, que penetra a la ciutat mitjançant espais lliures de formes diverses que s'endinsen i relacionen el centre de la ciutat amb el mar tot permetent la passejada dels ciutadans.

L'activitat comercial, residencial i terciària potencial dels sectors de desenvolupament del front de mar, la futura transformació de la Ronda de Barceló, els dos passos rodats soterrats al Port (Ronda de Barceló i Lluís Companys) i la zona comercial que hi ha en aquest últim; la integració de l'estació actual al Parc de Mar, i els serveis temporals i permanents del passeig Marítim fan que aquest centre d'activitats marítim tingui una incidència territorial immediata en els municipis més propers i la resta de la comarca, amb la comarca del Vallès i amb el mateix Barcelonès.

El passeig del mar s'allarga en el front de Ponent com a sistema d'espais lliures de la zona terciària del Rengle per enfilar-se cap als recorreguts de la marge esquerra de la riera d'Argentona.

4.3. El potencial de Mataró com a ciutat industrial i terciària: una àrea dinamitzadora que s'integra a la ciutat

La revisió del Pla consolida el sòl urbanitzable industrial de creixement entorn a l'antiga carretera N-II.

Aposta a l'actualitat per una àrea dinamitzadora no aïllada en el territori, sinó integrada a la ciutat formant part d'un dels eixos històrics d'entrada a la ciutat, amb la confluència del nou eix que s'obre al Vallès i el ferrocarril. La proposta integra una nova estació i un intercanviador modal, una estació integral de mercaderies, nous serveis i equipaments de caràcter supramunicipal i un potencial de sòl industrial, terciari i de serveis suficient, per la creació d'un centre d'activitat potent, entorn a un traçat que ha fet història, i per tant d'immediata integració a la ciutat.

La proposta del Pla dóna continuïtat al Parc de Mar a través dels espais lliures que configuren un saló al mar que separa la gran indústria del nou centre d'activitats, i conflueix sobre els espais lliures del marge esquerre de la riera d'Argentera.

El sòl urbà de la revisió del Pla opta per la indústria urbana existent i per la seva reconversió. Darreament, hi ha grans indústries al centre de la ciutat que s'afebleixen i generen particions de l'activitat que la trama antiga de la ciutat no assumeix. Per tant, sense renunciar a la millora urbana en àmbits ocupats actualment per indústries grans envellides, la revisió del Pla General proposa la recuperació de l'activitat amb els mateixos paràmetres d'edificabilitat, però obté en la gestió de procés espais lliures per la ciutat que reconverteixen l'entorn més immediat de caràcter residencial.

D'una altra banda, també en el sòl industrial urbà el Pla proposa la modificació de paràmetres bàsics assumibles pel teixit urbà per facilitar la implantació de noves activitats que s'adaptin a la demanda industrial de la comarca.

4.4. La dimensió territorial dels serveis i dotacions: el front marítim de Llevant i el parc d'activitats dels Turons

La revisió del Pla General trenca amb el concepte viciat de «llunyà en el temps», que se li atribueix al sòl urbanitzable no programat per no ser inclòs en el programa d'actuació del Pla. Així, s'acull a la legislació urbanística antiga, que els textos refosos vigents (autonòmic i estatal) recuperen. Els concursos de caràcter privat que especifica el SUNP són el mecanisme idoni per promoure activitats de serveis i dotacions privades, d'acord amb una gestió i condicions urbanístiques consensuades a partir de les premisses que el Pla General determina per aquests usos amb localitzacions concretes.

Les posicions estratègiques dels sectors delimitats al sòl urbanitzable no programat que el planejament atorga a aquest àmbit permeten unes condicions de gestió i desenvolupament del sector singulars i favorables; per a cada proposta concreta cal fixar per mutu acord el procés, la gestió i la inversió.

De forma complementària al front marítim urbà (de transformació al centre, i de nova creació al Rengle de Ponent), el Pla General tracta de forma diferenciada actuacions integrades i concretes al territori en l'àmbit del front marítim de Llevant.

El Pla General opta per la ubicació de serveis de caràcter lúdico-turístic en aquest sector del front marítim, a partir de la iniciativa privada, que pot assumir les plusvàlues generades de localització privilegiada que li atorga el mateix planejament urbanístic. En aquest sentit, es preveu l'obtenció de patrimoni municipal del sòl a la zona de desenvolupament agrícola, relacionada directament amb les actuacions previstes pel nou Pla.

L'altra zona d'equipaments i serveis públics i privats és l'àmbit dels Turons de Mataró, que té una presència important de parcs urbans supramunicipals amb capacitat d'activitats lúdiques diverses.

La definició d'uns usos concrets, la integració arquitectònica dels edificis al paisatge, el compromís de la urbanització de l'àmbit, les cessions de sòl públic i possibles concessions per activitats d'interès general, altres despeses que se'n derivin i els mecanismes de gestió compartida són elements fonamentals que motiven els Programes d'Actuació Urbanística als Turons de Mataró.

Dins del sòl urbanitzable programat, amb aquest caràcter dotacional terciari i de serveis públics i privats, també es delimiten els següents sectors:

- El Sorrall, caracteritzat per un complex esportiu al servei comarcal, constitueix un àmbit reduït d'elevada accessibilitat, però que per les limitacions del mateix territori no admet la qualificació d'àrea dinamitzadora potent. És un àmbit on la presència del barri dens de Cerdanyola i l'espai lliure de l'entorn són determinants. L'enllaç de les dues autopistes s'implanta en un sòl escàs, condicionat per la mateixa riera, la presència immediata del turó de Cerdanyola i la zona agrícola d'Argentona.
- El Pla de Sant Simó, la situació tan propera al centre del qual motiva el seu desenvolupament i condicionament a curt termini.
- Cirera Nord, sector en procés de gestió avançat, on es preveu amb caràcter immediat situar l'hospital comarcal de Mataró i un hipermercat.

4.5. La reconversió i la millora urbana a la ciutat construïda: els polígons d'actuació com a base de la remodelació urbana i la rehabilitació del patrimoni arquitectònic

El model adoptat a la ciutat construïda té una relació amb el model de creixement de la ciutat. Les opcions preses al contorn urbà no residencial de la ciutat pressuposen un pla que s'esforça en la reconversió dels teixits urbans degradats tot creant nous espais públics, nous habitatges, comerços, tallers...

La posició de la transformació d'usos en sòl urbà és coherent amb el model d'assignació d'usos en

els eixos bàsics i àmbits característics de la ciutat que complementen el conjunt urbà: Cal Collut, Ronda de Barceló (com un potencial important d'habitatges), els sectors de front de mar amb caràcter essencialment residencial i de serveis, el sector de la Llàntia com a model de rehabilitació unitària de l'habitatge.

Una opció de millora urbana a la ciutat consolidada detecta els potencials que permeten la delimitació d'un sector de planejament que possibilita aquestes remodelacions basades en l'esponjament, i amb dotacions adequades a les necessitats diàries i actuals de l'habitatge: aparcaments, acondicionament del viari, jardins urbans, equipaments locals, etc. Mitjançant els Plans Especials de Millora Urbana al centre hi ha una voluntat de transparentar un patrimoni artístic, cultural i arquitectònic de la ciutat: els nous passeigs de muralla, l'endinsament de l'espai lliure des del mar al centre, el patrimoni arqueològic, els antics horts i jardins...

La integració del Pla Especial del catàleg de patrimoni artístic i arquitectònic de la ciutat a les determinacions del Pla, la proposta d'un programa d'actuació al centre, el reconeixement de les tipologies del centre històric i de l'exemple antic mitjançant noves zonificacions que les reconeixen en la seva història i processos de transformació són, entre d'altres, opcions noves respecte el Pla de 1977 que determinen un model del pla de renovació integral de la ciutat.

4.6. L'habitatge en una ciutat marítima de nova accessibilitat: el nou sòl residencial i la remodelació urbana

En matèria d'habitatge el nou Pla pren opcions ben clares en diversos aspectes:

- Una proposta meticulosa en l'oferta centrada a l'entorn de l'avinguda d'Europa, una vegada analitzats la demanda d'habitatge, el potencial existent al nou Pla, i el procés de planejament en els darrers 16 anys.

Figura 8. Revisió Pla General de Mataró. Criteris, objectius i solucions generals de planejament



ELS SISTEMES URBANS I L'ESTRUCTURA GENERAL BASICA

Estructura del sistema de comunicacions i transports

Viari i transport

- 1. Autopista A-19 i variant de la carretera N-II.
- 2. Autopista de Granollers, extrem nord del II cinturó metropolità.
- 3. Connexió variant-carretera d'Argentona.
- 4. Enllaç complet variant-carretera de Mata.
- 5. Nou encreuament variant-actual carretera N-II i doble carril pujada.
- 6. El Centre d'intercanvi de Mercaderies a la prolongació Camí de Sant Crist Riera d'Argentona.
- 7. La nova estació d'autobusos en el Parc Central.

Ferrovitari i transport

- 8. Ampliació de l'estació actual fins a la ronda Barceló.
- 9. Reubicació dels serveis ferroviaris al sector el Rengle.
- 10. Nova estació-baixador amb aparcament supramunicipal.
- 11. Reserva del subsòl per a la nova traça del tren entorn del Camí del Mig.

Estructura bàsica de la xarxa viària

Xarxa principal

Definició d'una estructura mallada:

- 12. Eixos verticals: les rieres amb diferent caràcter i funcions.
 - Riera d'Argentona: eix productiu i industrial.
 - Av. Europa-ronda Barceló: eix central d'accés residencial.
 - Riera de Sant Simó: eix lúdic, esportiu i de sol agrari.
- 13. Eixos horitzontals: les rondes.
 - Autopista-ronda de Mar: Transformació en una via urbana.
 - Ronda Central: Camí del Mig-Camí de la Geganta.
 - Ronda Intermedía: eix vertebrador dels actuals i dels nous barris.
 - Ronda de Dalt: la nova façana nord de Mataró.
 - Ronda Muntanya: variant carretera N-II.
- 14. Connexió ronda Bellavista carretera d'Argentona.
- 15. Accés soterrat al port des del distribuïdor sud de la ciutat.
- 16. Accés soterrat al port des de la ronda Barceló.

Malla principal interior

Definició d'una malla jerarquitzada.

- 17. Aparcaments de suport al Centre.
- 18. Aparcaments d'intercanvi entre la xarxa bàsica i principal

Malla secundària

- 19. Eixos cívics als barris.
- 20. Itineraris lúdic i de lleure en el sol no urbanitzat.

- 21. El Camí de les Cinc Sènies vertebrador de l'activitat agrària.
- 22. El Camí dels Contrabandistes entès com a carretera de cornisa.
- 23. Els passos soterrats per a vianants d'accés a la platja.

Els espais lliures i el sistema de verd urbà

- 24. Àmbit de les Cinc Sènies: espai lliure d'equilibri territorial.
- 25. El Parc del Mar.
- 26. El Parc Central: sistema bàsic d'equilibri urbà.
- 27. Els parcs sobre la variant.
- 28. Els espais lliures: entorn del Rengle-Riera d'Argentona.
- 29. Els nous jardins i parcs urbans.

NOUS SERVEIS I EQUIPAMENTS DE CARÀCTER GENERAL

- 30. Equipaments supramunicipals públics i privats a sobre la Variant.
- 31. Equipaments esportius del Sorral.
- 32. Equipament públic entorn de l'ermita Sant Simó.
- 33. Serveis turístics i equipaments complementaris.
- 34. La depuradora, a la carretera N-II.
- 35. El port: centre urbà de lleure, esportiu i comercial.
- 36. Centre de Serveis a la indústria en el sector de La Bovila.

MILLORA URBANA EN LA CIUTAT CONSTRUÏDA I EN ELS BARRIS

- 37. Delimitació de P.E. de millora urbana d'iniciativa municipal.
- 38. Delimitació d'àmbits d'ordenació conjunta.
- 39. Delimitació d'àmbits de transformació d'ús.
- 40. Manteniment del teixit urbà industrial.
- 41. Millora de serveis en les urbanitzacions.
- 42. Polígons industrials i ampliació d'usos.

ESPAIS LLIURES NATURALS FORESTALS I AGRÍCOLES

- 43. Els valors del medi ambient de caràcter paisatgístic.
- 44. Mecanismes de gestió per les activitats agrícoles.
- 45. Protecció, gestió i consolidació dels parcs forestals.
- 46. Protecció i activitat en el litoral.

NOUS ÀMBITS DE PROJECTES TERRITORIALS INTERMEDIS

- Aa. El Rengle de Ponent.
- 47. Nova secció urbana N-II.
- Ab. El front urbà central.
- Ac. El front de Llevant.
 - B. Àmbit Riera d'Argentona: l'eix industrial terciari i de Serveis.
- 48. Nou eix terciari.
- 49. Nou polígon industrial.
- C. El sector de cornisa.
- D. L'àmbit de l'avinguda Europa.

- Una proposta arriscada en l'obtenció del sòl per a habitatge social, en concepte d'equipament assistencial en alguns dels sectors de remodelació del sòl urbà.
- Una opció de millora urbana a la ciutat consolidada, detectant tots els potencials que permeten la delimitació d'un sector de planejament que possibilita l'obtenció de nous espais lliures d'esponjament i noves dotacions.
- Una diversitat d'oferta respecte a les tipologies, adequada a la demanda de la ciutat i la comarca.

El potencial d'habitatge que ofereix el Pla, 9.830 unitats, és molt gran respecte dels 4.832 habitatges que s'han construït en un període de quatre quadriennis. La proporció respecte a l'horitzó del Pla, de 10 anys, seria de 3.020 habitatges. Si aquest Pla es caracteritza per acomplir el mínim d'un horitzó de 10 anys, en les previsions d'habitatges va llargament sobrant, ja que des de dos tipus d'anàlisi de la demanda futura, els coeficients resulten els següents:

- Respecte al llindar previsible màxim (Lm), mai absorbible (5.890 habitatges): $c=1,6$.
- Respecte al llindar real màxim (Lm) del 75% (4.417 habitatges): $c=2,1$.
- Respecte a les xifres del procés recent (3.020 habitatges): $c=3,2$.

Si s'avalua la distribució dels habitatges construïts entre el sòl urbanitzable en aquests darrers anys, s'observa que al sòl urbanitzable es construeixen només el 16% dels habitatges. El procés que s'inicia entorn a l'avinguda d'Europa pot doblar aquest estàndard en un 30%, que correspon a una estimació d'uns 1.000 habitatges, aproximadament, que es construiran al sòl urbanitzable en els pròxims 10 anys.

Per tant, el Pla present dona un marge molt ampli respecte els seus potencials d'habitatge, sobre un territori clarament definit i planejat entorn a l'avinguda d'Europa i la variant.

4.7. El valor de l'espai lliure en l'equilibri territorial integrat: les cinc sènies, espai agrari de desenvolupament

La incorporació del sòl agrícola i forestal com a element d'equilibri territorial aporta al model de ciutat el valor del sòl lliure com a referència a «la ciutat sostenible». La ciutat que la revisió del Pla planteja com a hipòtesi de partida preveu els recursos naturals amb especial consideració, incorporant els elements socials, culturals i mediambientals que han de participar en el conjunt urbà de relacions.

La classificació de sòl no urbanitzable a la zona agrícola de Llevant de la riera de Sant Simó és una opció determinant, en relació amb els nous creixements de la ciutat. La proposta de desenvolupament d'un sector de millora rural consolida més la proposta en optar per la reconversió de l'activitat agrícola amb les condicions i serveis que li són propis.

El reconeixement de quatre fites característiques a l'entorn paisatgístic del municipi determina la qualificació del «sistema de parcs forestals periurbans» en els àmbits del turó de Cerdanyola, turó d'en Dori, Sant Martí de Mata i Turó d'Onofre Arnau.

El control de l'accessibilitat a l'espai natural del municipi convida a definir uns camins rurals que recolzen les activitats i edificacions en el medi natural, i uns itineraris que cal condicionar, preservar i recórrer com alternativa del lleure i el passeig.

EL MARESME: PLANEJAMENT URBANÍSTIC VIGENT
I PERSPECTIVES DE FUTUR

RAMON ROGER

*Arquitecte. Sots-director general d'Ordenament Urbanístic, Departament de
Política Territorial i Obres Públiques, Generalitat de Catalunya*

SUMARI

1. Introducció
2. Els desenvolupaments de la Marina i el valor de la terra
3. La topografia i els exemples als municipis de dalt
4. Relacions territorials
5. Població i territori
6. L'estructura interna dels poblements i les relacions d'intercanvi
7. Dades per al creixement urbanístic dels plans del Baix Maresme
8. El nucli de la comarca
9. El subsistema Arenys-Canet
10. El Maresme nord
11. Conclusions

ABSTRACT

El planejament urbanístic a la comarca del Maresme ha de fert front a les dificultats derivades de l'escassetat de sòl i dels creixements poc ordenats de períodes anteriors. Així, en bona part dels pobles de la Marina s'ha produït una situació propera a la saturació, fruit d'un creixement ràpid sobre un sòl urbanitzable escàs que les altes rendibilitats agrícoles i la pressió turística han contribuït encara a encarrir. D'altra banda, els pobles «de dalt» han crescut amb una estructura arboriforme sobre el tronc de les rieres amb els problemes que això comporta inevitablement. Així, la comarca és un dels territoris de Catalunya amb més dificultats per créixer en termes urbanístics. Enfront aquesta problemàtica, el planejament urbanístic no ha aconseguit resoldre el problema vital de les comunicacions intracomarcals (tot i les evidents millores que l'ampliació de l'A-19 i la comunicació per Parpers representen), ni tampoc ampliar la capacitat d'acollida i definir una estructura comarcal ordenadora. En canvi s'ha aconseguit mantenir importants porcions de sòl agrícola, preservar les àrees per sobre la cota de 200 metres i ordenar els creixements i les rehabilitacions locals. La consolidació d'aquests guanys i la resolució d'aquelles mancances és el repte que planteja el desenvolupament futur del planejament de la comarca.

El planeamiento urbanístico en la comarca del Maresme ha de hacer frente a las dificultades derivadas de la escasez de suelo y de los crecimientos poco ordenados de períodos anteriores. Así, en los pueblos de la Marina se ha producido una situación cercana a la saturación, fruto de crecimientos rápidos sobre un suelo urbanizable escaso que los altos rendimientos agrícolas y la presión turística han contribuido a encarecer todavía más. Por otra parte, los pueblos «de arriba» han crecido con una estructura arboriforme sobre el tronco de los torrentes, con los problemas que ello implica inevitablemente. Así, la comarca es uno de los territorios de Cataluña con más dificultades para crecer en términos urbanísticos. Frente a estos problemas, el planeamiento urbanístico no ha conseguido resolver el problema vital de las comunicaciones intracomarcals (a pesar de las evidentes mejoras que la ampliación de la A-19 y la comunicación por Parpers representan), ni tampoco ampliar la capacidad de acogida y definir una estructura comarcal ordenadora. En cambio, ha conseguido mantener importantes porciones de suelo agrícola, preservar las áreas por encima de la cota de los 200 metros y ordenar el crecimiento y las rehabilitaciones locales. La consolidación de estos avances y la resolución de aquellos defectos es el desafío que plantea el desarrollo futuro de planeamiento de la comarca.

L'aménagement urbanistique a la comarca du Maresme doit faire face aux difficultés dérivées du manque de sol et des croissances peu ordonnées des époques antérieures. Ainsi, dans une grande partie des villages de la Marina s'est produite une situation proche à la saturation, fruit d'une croissance rapide sur un sol urbanisable limité que les hautes rentabilités agricoles et la pression touristique ont contribué à rendre encore plus cher. D'autre part, les villages «de dalt» (d'en haut), se sont développés avec une structure arboriforme sur le tronc des torrents avec les problèmes qu'inévitablement cela comporte. Ainsi la comarca est un des territoires de la Catalogne avec les plus grandes difficultés pour croître en termes urbanistiques. Face à cette problématique, l'aménagement urbanistique n'a pu résoudre le problème vital des communications locales (malgré les évidentes améliorations que la prolongation de l'A-19 et la communication par Parpers représentent), ni augmenter la capacité d'accueil, ni définir une structure territoriale ordonnatrice. Par contre on a pu maintenir d'importantes portions de sol agricole, préserver les domaines par dessus la côte des 200 m et ordonner les croissances et la réhabilitation locale. La consolidation de ces progrès et la résolution de ces défauts est le défi que pose le développement futur de l'aménagement du Maresme.

EL MARESME: PLANEJAMENT URBANÍSTIC VIGENT
I PERSPECTIVES DE FUTUR

1. Introducció

Res no deixa indiferent a la comarca del Maresme, ni la seva morfologia tan especial en forma de corredor entre el mar i la serralada, ni l'evolució de la història social i econòmica des del segle XVIII. Sorprèn l'exquisida benignitat del seu clima tant com la magna transformació dels darrers decennis quan el territori s'omple d'iniciatives de nous assentaments, sintonitzant la dinàmica econòmica i el creixement urbà.

Esdeveniments i situacions fora del comú envolten els moments més àlgids del desenvolupament

territorial al Maresme, com foren les vicissituds i la participació popular al voltant del famós PLAMAT dels anys setanta al cap de la comarca, o bé els efectes urbanístics de l'anomenat Pla Comarcal de 1963, vigent de forma pràcticament general als municipis compresos entre Montgat i Argentona fins al final de la dècada dels vuitanta. Un canvi generacional i de règim polític engega la generació dels 30 nous documents municipals d'ordenació urbana amb una resposta desigual en el temps, que abasta, des del 1977 per a Mataró fins al 1993 per a Cabrils, sense oblidar la influència del Pla General Metropolità a Montgat i Tiana (taula 1).

Taula 1. Desenvolupament territorial al Maresme

Municipi	Població 1991	Superfície (ha)	Pla	Aprovació planejament	Règim sòl (ha)	
					Urbà	Urbanitzable
Alella	6.895	959	PG	1987	262,12	21,21
Arenys de Mar	11.039	645	PG	1984	201,30	145,89
Arenys de Munt	4.733	2.083	Nsb	1988	240,27	64,28
Argentona	7.848	2.522	PGr	1987	339,98	76,81
Cabrera de Mar	2.812	905	PGr	1993	178,59	71,17
Cabrils	2.966	699	PGr	1990	280,05	52,39
Caldes d'Estrac	1.463	74	PG	1984	45,95	22,48
Cal·lella	11.324	790	Nsb	1988	160,00	75,84
Canet de Mar	8.858	620	Nsb	1992	122,98	77,41
Dosrius	1.211	4.082	Nsb	1990	367,85	242,15
Malgrat de Mar	11.565	905	PG	1990	208,00	59,70
Masnou, el	18.393	330	PG	1986	164,10	35,58
Mataró	101.510	2.257	PG	1977	495,00	798,56
Montgat	7.286	283	PG	1976	81,94	100,15
Òrrius	366	557	Nsb	1982	14,83	19,89
Palafolls	3.186	1.630	PG	1987	51,24	125,01
Pineda de Mar	16.317	1.035	PG	1992	416,60	121,52
Premià de Dalt	6.550	650	PG	1987	169,45	47,52
Premià de Mar	22.699	192	PGr	1991	156,40	7,81
Sant Andreu de Llavaneres	4.183	1.190	Nsb	1978	244,80	334,41
Sant Cebrià de Vallalta	876	1.579	PGr	1983	149,62	150,58
Sant Iscle de Vallalta	513	1.772	PGr	1984	36,91	51,06
Sant Pol de Mar	2.406	749	PGr	1992	99,87	73,88
Sant Vicenç de Montalt	1.600	800	Nsb	1986	5,84	148,34
Santa Susanna	982	1.245	PGr	1982	106,74	115,14
Teià	3.773	666	PG	1990	130,00	29,17
Tiana	4.685	790	PG	1976	99,40	106,34
Tordera	8.156	8.381	PG	1984	409,50	447,74
Vilassar de Dalt	6.791	908	PG	1992	152,22	55,29
Vilassar de Mar	12.117	392	PGr	1987	92,75	60,68
TOTAL COMARCAL	293.103	39.690			5.484,30	3.738,00

2. Els desenvolupaments de la Marina i el valor de la terra

Des que al segle XVIII es va emprendre la construcció de la carretera nacional de Madrid a França i la desfeta de l'acció corsària damunt la costa va ser un fet, el creixement urbà de la Marina, conseqüència normal de l'empenta econòmica derivada del desplegament del comerç marítim i l'evolució dels mitjans de comunicació, esdevé imparable i ben aviat la nova carretera enfila una darrera altra totes les poblacions costaneres, escurçant els temps de viatge entre els nous centres de producció i intercanvi que comencen a rivalitzar seriosament amb els municipis històrics.

Les dades de la historiografia local demostren com aquesta enorme capacitat d'elaborar i comerciar va abocar aviat a la formació de capital i la transformació consegüent dels coneixements manufacturers en empresariat i producció industrial dins un mercat de mica en mica obert al món.

Així, les dades relatives als assentaments humans de la Marina descriuen un perfil de poblament jove i renovador en la indústria, el comerç i per descomptat en la forma de treball i producció agràries. Aquesta forma de fer i entendre la generació de riquesa des del recurs primari ha mantingut al llarg dels anys fortes contradiccions enfront de, per exemple, el creixement urbà vers la conservació de la terra com a element de productivitat, elements per a un debat que es manté en plena vigència.

Així, del Masnou a Cabrera, on la dilatada vigència del Pla Comarcal de 1963 permet la indiscrimina-

da configuració de creixements urbans de forma i grandària aleatòries, podem constatar com la forma resultant del territori i els usos del sòl que recull el planejament vigent han mantingut importants proporcions d'aquell pla al marge de les expectatives de creixement urbà i que ara esdevé reservat per a l'ús agrícola (taula 2).

En síntesi, municipis que pateixen d'una forta influència del creixement provinent del Barcelonès acumulen el 57% de sòl no urbanitzable. Tractant-se íntegrament de sòls planers, ben orientats tant per a l'ús agrícola com per altres finalitats patrimonials, aquesta qüestió reforça l'augment de la bona font de treball i riquesa de la producció agrària.

En aquests municipis, la resistència a la transformació dels sòls ha portat a no poques disjuncions no ja en els creixements i extensions de nova factura, sinó a la pròpia ciutat construïda; la causa principal n'és l'aplicació d'ordenances reguladores generalment inadequades als paràmetres preexistents, l'encariment dels sòls disponibles al mercat immobiliari, la tolerància política i la manca d'inversió en serveis i obres de drenatge.

Altrament, la dimensió social del fenomen d'encariment dels preus del sòl s'havia resolt amb iniciatives públiques o col·lectives de promoció d'habitatges en polígons o blocs plurifamiliars, disposats sovint en terrenys amb urbanització deficient o situació marginal dels municipis, agreujant unes relacions d'integració social sempre difícils quan els creixements de població són sobtats, quantiosos i de procedència diversa.

3. La topografia i els eixamples als municipis de dalt

Els municipis històrics amb els nuclis consolidats al nord de l'autopista han partit amb dinàmiques més tributàries de la pròpia forma del territori i la seva geografia, poc adaptable a la modernització d'explotacions agràries i sense facilitats de rec i amb el recurs fàcil de parcel·lar el bosc que en el seu dia va substituir la vinya malalta.

Taula 2. Usos del sòl del Masnou a Cabrera			
	Superfície	Urbà+ urbanitzable	Agrícola
Masnou, el	330	200	130
Premià de Mar	1.035	536	499
Vilassar de Mar	392	153	239
Cabrera	905	249	656
TOTAL	2.662	1.138	1.524

En aquest sentit, la permissibilitat del planejament dels anys anteriors als vuitanta s'ha caracteritzat en aquests municipis en la fórmula d'urbanització aleatòria per unitats cadastrals, conformant la vistosa organització arboriforme de parcel·lacions sense urbanitzar, normalment de ciutat jardí, que connecten pels rierols o camins baixos amb els nuclis principals. La poca capacitat que té aquest tipus de creixement d'establir una relació urbana oberta presenta conseqüències i dificultats en l'esdevenidor dels plans i els projectes de futur per aquesta part del Maresme.

A nivell quantitatiu, la major proporció del bosc o àrees de topografia poc accessible no permet de comparar les dades globals dels sòls urbanitzats amb els termes municipals tal i com hem fet als municipis de la Marina (taula 3). Malgrat això, és fàcil identificar per sota de la cota 200 els territoris sense explotacions agràries amb rendibilitat productiva i que no han estat objecte d'urbanització i edificació perquè es mantenen en els plans d'urbanisme com les àrees lliures que eviten l'impacte visual del continu edificat en territoris poc o molt poc aptes per a l'ús residencial amb les intensitats que s'han anat produint.

Deduït del sòl no urbanitzable les 1.800 ha i les components al sòl amb alta rendibilitat agrícola resten els percentatges del sòl lliure d'edificació amb pendent superior al 10-15%, la qual cosa dóna idea de la real saturació d'aquest territori del Maresme sud.

4. Relacions territorials

El Maresme ha patit una estructura de comunicacions territorial interna i de relació amb la resta de Catalunya poc proporcionada a la seva dimensió urbana i econòmica. Aquest fet s'accentua amb les fortes expansions local i regional dels darrers 30 anys, la poca claredat de les reserves urbanístiques, l'escassa inversió en obra pública i les resistències locals, lògiques en un context geogràfic tan comprimit.

De fet, la pròpia carretera N-II, la xarxa ferroviària o les vies de connexió amb el Vallès pels colls de Parpers i Sacreu han tingut lleus millores: la construcció de l'autopista A-19 fins a Mataró, el desdoblament de la via fèrria a Arenys o la millora del paviment a la xarxa comarcal han estat formes de solucionar problemes d'ofec, però la forma d'inversió de l'autopista amb accessos poc freqüents i de peatge no ha estat ni serà en el futur una alternativa als desplaçaments locals de poc recorregut. També l'efecte estructural de la millora de la xarxa ferroviària es limita a millorar les relacions amb el Barcelonès i queden per resoldre els passos urbans cap al nord.

No és sinó arribat el bienni 1994-1995 que, amb la posada en marxa de la prolongació com a via de pagament de l'autopista A-19 fins al Tordera o la propera inauguració del tram d'autopista de Mataró a Granollers, les relacions interurbanes i regionals es modernitzen. Podem començar a parlar de la reactivació del Maresme com una comarca millor interrelacionada, que retorna a la ciutat de Mataró a les acaballes del segle xx una posició de prevalença connectant-la amb l'origen de la història de la capital.

5. Població i territori

El conjunt de la comarca avui comptabilitza prop de 300.000 persones de dret, d'acord amb dades del padró de 1991.

Taula 3. Topografia als municipis de dalt (ha)

	Superfície	Urbà+ urbanitzable	No urbanitzable total
Alella	959	273	686
Teià	666	159	507
Premià de Dalt	650	217	433
Vilassar de Dalt	908	208	700
Cabrils	699	332	367
Territori a cota < 200 = 1800 ha			
TOTAL	3.882	1.189	2.693

Les xifres recents, des del 1970, configuren una corba ascendent amb les dades de la figura 1 i la taula 4.

6. L'estructura interna dels poblaments i les relacions d'intercanvi

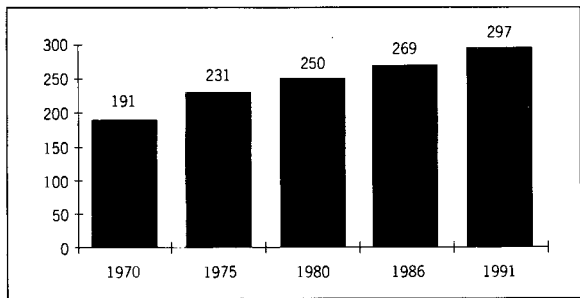
Hem apuntat en els apartats anteriors a la carència d'inversions i la manca d'estructuració regional de les comunicacions, i és precís comprendre com de forma general, però per a aquesta comarca amb més intensitat, aquest fenomen té una resposta directa en la dinàmica i l'evolució dels creixements municipals.

Mataró en primer lloc i també Arenys han estat les capçaleres dels enllaços amb Granollers i Sant Celoni al Vallès. Els processos de consolidació del model urbà de la Marina al voltant del ferrocarril i la carretera N-II o les millores que en el seu dia va representar la construcció de l'autopista reforcen el model isotròpic local de la comarca en detriment d'una configuració més densa i relacionada amb el rera país. La manca de modernització dels transversals provoca la decadència de la funció dels enclaus d'intercanvi tradicionals. La traves-

sia del Montnegre en igualtat de condicions viàries, resulta més curta per Vallromanes-Alella o per la Conreria?

També és cert que tampoc no ens trobem davant territoris amb capacitat d'acollida important i d'aquí l'especificitat d'aquest territori enfront d'altres alternatives de localització, ja que els municipis d'Arenys i en menor mesura Mataró han viscut tradicionalment colls d'ampolla per les difícils o fins i tot escasses capacitats de creixement en similars condicions a la d'altres territoris catalans. No estendrem els raonaments del que ja hem analitzat en les primeres pàgines d'aquest treball. En el futur, a l'hora de revalorar el pas de Parpers ha de considerar-se seriosament la real disponibilitat de la conca d'Arenys –on els creixements urbans entorn d'Arenys de Munt o als voltants de Caldes són difícils i compromesos en atenció a la seva orografia i manca de connectivitat local– en uns terrenys on és difícil ara la reestructuració urbana. Per contra, Mataró i l'entorn immediat pot repensar el paper metropolità de forma diversa. Globalment, la demanda de sòl per edificar en usos residencials ha tingut oscil·lacions entre el 6‰ i el 15‰ en els darrers cinc anys.

Figura 1. Evolució de la població de la comarca del Maresme 1970-1991 (milers de persones)



La forta proporció del 40% del parc d'habitatges no principal suposa 56.000 habitatges davant els prop de 150.000 censats a la comarca, i constitueix per ara un element bàsic a l'hora de calcular probabilísticament el futur increment de la població per nivell vegetatiu i l'orientació de la demanda de sòl urbanitzat en general.

Un ample ventall de municipis dins la Regió I han vist créixer el nombre de censats. Això es correspon, i el Maresme no ha estat una excepció, amb

Taula 4. Relació entre el creixement global de població comarcal i el català o el del Vallès i la Selva, 1970-1990 (en milers d'habitants)

	1970	1975	1980	1985	1990
Vallès Oriental	147	194	225	240	262
Vallès Occidental	458	545	598	620	649
Selva	71	76	82	91	98
Maresme	191	231	250	269	297
Catalunya	5.122	5.660	5.956	5.978	6.059

les transformacions d'ús del parc residencial edificat anteriorment. No obstant això, cal afegir en el cas particular d'aquesta comarca, que el conjunt de parc no principal és molt heterogeni. De fet caldria distingir clarament el tram de municipis propers al Barcelonès dels que estan situats al nord de Llanerres. En aquest darrer tram, la capacitat d'absorbir demanda de transformació a residència és menys fàcil precisament per les característiques tipològiques i constructives de molts edificis del Maresme nord, que presenten similituds més àmplies amb les zones turístiques de la Costa Brava, més difícilment adaptables, sense cost, a habitatge principal, si més no per a situacions de demanda que es correspondrien a nivells alts i mitjans-alts de renda, que són les famílies que tenen assimilat en el pressupost domèstic els costos de la mobilitat obligada.

No obstant això, vist el ritme de noves localitzacions i el creixement de la demanda per a usos residencials, cal esperar que en el futur aquesta s'adaptarà en el Maresme nord a situacions que estan per arribar, com ara la millora de les comunicacions regionals tant en viari com en transport ferroviari. Les circulacions en la línia de Mataró a Barcelona de Renfe s'apropa avui en les hores punta als nivells de saturació i, el que és més greu, la freqüència del pas de trens en ambdós sentits de marxa no permet intercalar serveis directes o semidirectes sense afectar la marxa dels combois ordinaris.

Això vol dir que el sistema costaner de rodalia acaba avui de forma efectiva a Arenys, tant per la capacitat de circulació per l'existència del tram en doble via com perquè la distància total en el temps recorregut és competitiva des de o cap al centre de Barcelona.

La prolongació de la comunicació ferroviària fins a Lloret i en doble via fins a Blanes, prevista pels plans urbanístics, ha de comportar forçosament una nova filosofia del trànsit, un canvi important en l'actual distribució del transport ferroviari amb origen i destinació a Barcelona, afavoridor de l'articu-

lació del transport dins la comarca si imaginem que el centre d'atracció principal el situem en la pròpia ciutat de Mataró. Del que no hi ha dubte és que apropar Lloret o Blanes en doble via a Barcelona en un màxim de 45 minuts, o a Mataró en 20 minuts varia les hipòtesis que fins ara presideixen l'explotació en rodalia del tram ferroviari entre Mataró i Barcelona. Les noves necessitats d'ampliació de la xarxa es poden derivar posant en servei una nova línia preparada per grans freqüències i posició de les estacions més centrades en el territori i dotades de serveis d'aparcament associats. Una nova línia que per la seva posició serviria a Mataró per la primera ronda.

Aquest projecte no tan sols és factible en la mesura que cal adequar les previsions de noves infraestructures del transport a la satisfacció de la demanda actual i futura, sinó que sembla oportú per tal d'establir a costos raonables una bona accessibilitat de les parts extremes del territori metropolità, potenciant la consolidació del desenvolupament del territori de la Baixada Tordera i reforçant aquest com a subsistema urbà que complementi amb usos productius les localitzacions urbanes de la resta de municipis del Maresme per compensar la recessió dels llocs de treball industrials, que en aquesta comarca és un fet bastant inqüestionable i preocupant en termes de política regional.

Cal entrar en la consideració d'aquest argument des de diversos punts de vista. No tan sols els preus del sòl han estat un estímul negatiu a les inversions de nova localització. De fet, és cert que no existeix en tot el Maresme sud i tampoc a la franja costanera del Maresme nord, cap sòl preparat per admetre grans o mitjanes implantacions a cost competitiu amb altres situacions catalanes, i fins i tot veïnes dins la Regió I.

A la suma de la molt bona rendibilitat dels sòls agrícoles, els factors de l'estirada de la demanda residencial o la pressió turística per la bona qualitat de les platges, singularment entre Arenys i Montgat, cal afegir-hi les qüestions més punyents, com ara

l'absència fins fa pocs mesos de comunicacions viàries mínimament correctes, situació resolta per cert de forma poc interessant i menys competitiva per al transport de mercaderies a causa de la forma d'explotació decidida per a l'actual A-19.

Per tant, i malgrat el que això pot representar d'inconvenient respecte del factor cost del transport en general, res no sembla desmentir que el fenomen de creixement industrial, amb la presència de bones comunicacions per carretera, almenys resoltes per la pròpia existència de l'autopista, si es focalitza als municipis de Palafolls, Tordera, Fogars o Maçanet, pot aportar al Maresme un equilibri molt valuós també per a la resta del territori català. També en aquest sentit cal valorar l'impacte de la nova relació urbanística i econòmica que s'obrirà properament amb la inauguració cap al Vallès des del sistema central del Maresme, de la nova autopista de la Generalitat i les repercussions que això té i tindrà en el futur per a la capitalitat de Mataró.

7. Dades per al creixement urbanístic dels plans del Baix Maresme

La saturació urbana i el caràcter del parc edificat als municipis del Baix Maresme permeten plantejar la possibilitat de creixement net per a la incorporació d'un cert percentatge de residència no ocupada com a principal, o bé per la successiva incorpo-

ració dels nous sòls edificables per la consolidació dels sòls urbanitzables en urbanització de fet, per impulsar el mercat immobiliari de noves edificacions.

En qualsevol cas, com que els plans actuals acoten el total disponible a una xifra inferior a les 200 ha, no és possible disposar capacitats més enllà de la satisfacció del creixement vegetatiu d'una població local que ja supera les 80.000 persones. Això fins i tot comptabilitzant els processos de reompliment de buits edificables ja urbanitzats.

Altrament dit, la forma del teixit urbà i la quantitat de població resident no permet abordar ni una reorientació dels usos del sòl o reformes urbanes als terrenys ja edificats, ni és desitjable intensificar els paràmetres d'aprofitament i densitat a les superfícies de sòl urbanitzable en revisions futures dels plans vigents.

Globalment parlant, el Maresme manté, excepció feta de l'àrea central de Mataró, unes densitats oscil·lants entre els 50 i els 200 habitants per hectàrea. Aquesta xifra sembla reduïda en termes comparatius amb altres poblacions mediterrànies, però si mesurem el grau de capacitat d'absorció de creixement de les àrees urbanitzades, el Maresme té l'estrany privilegi de ser dels territoris menys dotats i amb menys possibilitat de créixer en forma i termes absoluts.

Taula 5. El teixit urbà al Baix Maresme

	Població	Sòl urbanitzat + sòl residencial	Habitatges potencials
Alella	6.895	12,70	225
Cabrils	2.966	48,30	565
Masnou, el	18.393	8,10	290
Montgat	7.286	57,00	700
Premià de Dalt	6.550	34,90	320
Premià de Mar	22.699	4,70	150
Teià	3.773	18,60	180
Tiana	4.685	86,60	1.850
Vilassar de Dalt	6.791	45,20	605
Vilassar de Mar	12.117	32,08	1.250
TOTAL	92.155	348,18	6.135

En aquest sentit valorem la poca articulació real dels teixits urbans entre els diversos nuclis de població, també l'essencial d'una topografia amb difícils o inexistents solucions «a través», per no estendre'ns en el fet, de sobra conegut, de la disposició dels centres històrics dels municipis de muntanya tan sols connectats amb el pas d'aigües, que fan al mateix temps d'avinguda i passeig urbans, àrea d'aparcament i vial.

Les característiques de via de pagament de l'autopista A-19, definitivament consolidada com l'única possible gran via comarcal, jugà un paper ineficaç en les comunicacions de curta distància en el sentit de travessia. Com alternativa d'intercomunicació dels municipis des de Tiana fins a Cabrera, on es manté una situació anacrònica dels trànsits dependents permanentment de l'actual carretera N-II, i on les vies històriques mar-muntanya de mica en mica han estat edificades i s'hi ha posat semàfors, no existeix altra possibilitat que la renovació i execució de l'antic camí dels sis pobles, element d'estructuració «secundari» que esdevé fonamental i alhora inspira la reserva de transport públic alternatiu a la traça ferroviària de Renfe.

8. El nucli de la comarca

Les 800 ha de Cabrera, les prop de 1.500 ha d'Argentona i les 2.000 ha de Mataró que estan per sota de la cota 200 constitueixen el nucli central i més potent des del punt de vista de territori, població i serveis de la comarca del Maresme.

També des del punt de vista de les comunicacions, les noves condicions d'accessibilitat a què hem fet referència, tant pel que fa al transport en automò-

bil com el de la present i futura estructura de ferrocarril afavoreixen la consideració de la potencialitat i el reforç del paper de centre comarcal i polaritat metropolitana de primer ordre.

Aquesta perspectiva ens ajuda a definir els nivells de relació en el conjunt del sistema urbà i econòmic de Catalunya, relacions que s'implementen amb les xarxes de comunicació i transport, però que es consoliden a partir de la capacitat col·lectiva local d'assumir i liderar els canvis i processos en els quals la tradició i el coneixement acumulats i la capacitat d'innovació tecnològica i de formació sumen una component positiva.

Així, la construcció per part de la Generalitat de l'autopista cap a Mataró i les millores futures o en curs a la comarca veïna del Vallès, estimulen intercanvis precedents amb els sistemes centrals de la Regió I, però al mateix temps reconduïxen una tradició perduda de pas a través en la geografia de la costa i apropen el Maresme central fins i tot amb àrees econòmiques de gran dinamisme com és l'Osona i la vall del riu Congost.

És clar que la immillorable posició de la ciutat no té el suport d'un territori ampli ni en l'estricta entorn ni en els subsistemes nord i sud que l'envolten, ja que els quilòmetres quadrats de Llavanes fins a Calella no són precisament grans contenidors, com a territori obert i capaç d'assimilar un nombre important d'esdeveniments urbanístics.

A més, la pròpia capital comarcal disposa d'un terme municipal desproporcionadament petit, que no arriba sinó a la meitat del tram final de la conca de la riera d'Argentona, si bé s'estén cap a Mataró

Taula 6. Sòls urbanitzables amb pla parcial vigent, 1985-1994			
			Habitatges
Mataró	SUP11	Can Serra	772
	SUP12	Figuera Major	428
Argentona	SUP1	Can Barrau	227
Cabrera	SUP4	Mas Terrillo	82
	SUP5	Can Pou	109

i la conca de la seva riera doblant en superfície les hectàrees que ocupa l'actual nucli urbà.

Tant el règim urbanístic vigent en els municipis de Cabrera, Argentona i Mataró, com el debat que centra avui la revisió del pla mataroní, en els sòls de reserva edificables de Llevant de la riera de Valldeix o fins i tot la difícil integració de Dosrius en el sistema intern –malgrat la millora de comunicacions de l'eix de la riera d'Argentona fins al Camí Ral–, fan preveure almenys en circumstàncies normals, una política de sòl i gestió del creixement exclusivament vegetatiu de la població resident. La ciutat mateixa ha tingut alts i baixos en el seu esponjament urbà i la relació oferta/demanda de sòl urbanitzat.

No ha estat fins entrat l'any 1985 que des de l'Administració pública s'han impulsat desenvolupaments urbanístics com el pla de la Figuera Major (1985), de l'Institut Català del Sòl, i Can Serra (1987), per l'Ajuntament, que inicien un canvi d'òptica molt important en la gestió del sòl edificable, orientat fins a l'aprovació del Pla General de l'any 1977 a processos de densificació en àrees perifèriques o eixamples d'habitatge públic, o bé en substitució dels edificis en carrers del centre urbà per aplicació d'ordenances poc restrictives.

Taula 7. Sectors residencials de futura execució

		Habitatges
SUP07	Can Boada	975
SUP08	El Miró	1.800
SUP09	Les Valls	725

En síntesi, en el darrer decenni, un total de 1.618 habitatges han estat acumulats al potencial total del subsistema pel mecanisme de la nova urbanització de sòl. Aquest valor, equivalent a menys del terç del total d'habitatges construïts per aquest mateix període, dóna idea de la proporció de sòstre que continua els processos tradicionals de reompliment de trames consolidades anteriorment o bé la substitució de parc construït en solars a densificar.

En els darrers dos anys, l'Administració local mataronina ha impulsat la promoció de plans parcials d'ordenació residencials en la nova porta urbana de l'avinguda d'Europa, nascuda de la prolongació de l'autopista A-18 com a ronda urbana pel nord de la ciutat.

Els tres plans residencials i en fase de gestió i reparcel·lació però sense la vigència legal definitiva, no aportaran a Mataró una transformació urbanística de gran escala territorial per quan omplen uns terrenys de 60 ha buits d'edificació i urbanització, però sí un canvi transcendent en la nova accessibilitat des de la referida porta d'Europa, la soldadura definitiva dels barris de la perifèria nord, un important nombre d'habitatges ben situats en posició relativa molt suggerent i finalment és d'esperar que se sistematitzi el gran parc central mataroní, element emblemàtic que defineix el caràcter de canvi urbà cap a gran ciutat, a l'estil del que el parc Catalunya ha representat en el futur Sabadell, per posar un exemple prou conegut.

Taula 8. El teixit urbà al nucli central

	Població	Sòl urbanitzat + sòl residencial	Habitatges potencials
Argentona	7.848	44,6	460
Cabrera de Mar	2.812	42,5	280
Dosrius	1.211	227,0	1.300
Mataró	101.510	58,0	3.500
Òrrius	366	18,8	135
TOTAL	113.747	390,9	5.675

Aquest esperat creixement urbanístic de la ciutat aportarà des de la seva posada en marxa, i a termini raonable, la concentració de l'oferta residencial més important del Maresme de tots els temps, tot i que als efectes de reserva de creixement no ultrapassa les perspectives del vegetatiu per al decenni.

9. El subsistema Arenys-Canet

Les rieres de Llavaneres, Caldetes, Arenys, d'en Catà i Sant Pol conformen un dels territoris més difícils i closos de la comarca amb una successió de carenes i fons de vall molt propers. Són a penes 7 quilòmetres de costa que reuneixen 12 petites conques hidrogràfiques.

Poblacions importants com Canet o Arenys, que ronden els 10.000 habitants, tenen a ambdós cos-

Taula 9. Plans Parciais al subsistema Arenys-Canet

Habitatges		
Arenys	Santa Clavella	100
	Pertinar	135
Caldes	Torre Vella	100
Canet	2002	709
Sant Pol	Garrofers	450
Sant Andreu	Amarellada	200
	Pla de Sant Pere	442
Sant Vicenç	Gasull	230
	Can Rijou	100
	Can Boada	250

tats les viles de Llavaneres (4.500) Caldes-Sant Vicenç (3.000), Arenys de Munt (5.000) i Sant Pol amb 2.500 habitants.

La difícil geomorfologia ha fet impossible altra interconnectivitat que la de la carretera nacional, allà on precisament ha estat resolta amb més dificultat. La solució final de l'autopista, si bé no se situa fàcilment com a alternativa als viatges curts, sí permet una incorporació municipi a municipi envers el sistema de comunicació regional, cosa prou decisiva vista la total impossibilitat de millora de la comunicació costanera.

Els plans urbanístics d'aquests municipis engloben eixamples històrics mai resolts fins a la data, tot i que tant Arenys com Canet han tramitat els plans parcials més importants per al seu futur immediat, tots ells en relació directa amb les noves portes d'accés que obre l'autopista.

En síntesi, aquest subsistema manté possibilitats de creixement relativament importants ja que als més de 2.700 habitatges dels plans parcials aprovats cal afegir les possibilitats d'augment de l'oferta de sòl a mig termini en la mesura que la resta dels sòls, sobretot als municipis d'Arenys, amb 1.700 habitatges potencials i Canet amb 480, poden augmentar la població d'aquest àmbit en si mateix molt edificat.

Taula 10. El teixit urbà al subsistema Arenys-Canet

	Població	Sòl urbanitzat + sòl residencial	Habitatges potencials
Arenys de Mar	11.039	118,0	2.150
Arenys de Munt	4.733	64,0	180
Caldes d'Estrac	1.463	22,4	210
Canet de Mar	8.858	44,0	1.200
Sant Andreu de Llavaneres	4.183	115,0	350
Sant Cebrià de Vallalta	876	126,0	1.400
Sant Iscle de Vallalta	513	51,0	405
Sant Pol de Mar	2.406	43,5	760
Sant Vicenç de Montalt	1.600	108,0	1.150
TOTAL	35.671	691,9	7.805

10. El Maresme nord

De Calella a la Tordera el territori costaner torna a planejar tot i que els turons de Llevant, Sant Jaume, la Guardina i Montagut s'elevén propers a la zona deltaica que dominen Palafolls i Tordera amb Malgrat i Blanes. Un cop més l'organització administrativa permet difícilment l'encaix global de la zona del Baix Tordera incorporant-hi Blanes i Lloret, dos ciutats molt importants que difícilment restaran al marge de l'evolució conjunta d'aquest territori.

Tot i que Calella, Pineda i Malgrat tenen poblacions entre 10.000 i 20.000 habitants i els ritmes de creixement són realment importants en percentatge, les dificultats per a la creació de nou sòl residencial haurien de ser escasses per l'abundant oferta en àmbits intersticials, els quals, excepte el pla 1 de Pineda no aprovat, deixen sense alteració la reserva de sòls agrícoles de gran productivitat.

Existeix en aquest sistema territorial una evolució molt neta dels sectors turístic i productiu industrial basada en part important en els excedents de l'agricultura que provoquen formacions brutes de capital en situació molt favorable per iniciar noves activitats de risc.

Aquesta dinàmica edificatòria dels hotels i apartohotels que tan evidents traces deixen en el paisatge, i la configuració de sòls per a ús industrial o manufactures als indrets més insospitats, està conduint a la zona cap a un nou equilibri basat en la diversificació econòmica lligada als mercats local i regio-

nals, tot i que es compta amb la presència de localitzacions multinacionals en àrees properes.

És clara també la capitalitat secundària que presta Blanes en competència fins i tot amb la pròpia Mataró, i en aquest sentit cal una reflexió d'ampli abast sobre les conseqüències finals de l'impuls que pot prendre aquest territori com a polaritat alternativa entre el Gironès i la part central de l'àrea metropolitana de Barcelona.

No cal dir que la iniciativa de desdoblament de la via fèrria des d'Arenys a Blanes i la seva prolongació cap a Lloret poden ser grans revulsius si és que la bona qualitat del servei de rodalia pot estirar-se fins al delta de la Tordera. Amb les possibilitats que la nova estructura d'ensenyament secundari o d'assistència sanitària ha obert per a la qualitat de vida dels residents, nivells més sofisticats de serveis o el mateix ensenyament universitari caldrà nodrir-lo des de Girona, Barcelona o Bellaterra.

Tot i que el parc residencial turístic pren una forta proporció respecte al total de llits existents –un parc sempre susceptible de comptabilitzar com de retorn a l'habitatge principal–, no sembla que les característiques dels edificis i la posició urbana d'aquestes construccions respecte dels centres urbans consolidats siguin elements afavoridors d'aquesta dinàmica.

Els propis plans aprovats tenen en aquest sentit una forta capacitat d'eixample en els sòls urbanit-

Taula 11. El teixit urbà al Maresme nord

	Població	Sòl urbanitzat + sòl residencial	Habitatges potencials
Calella	11.324	62,3	1.650
Malgrat	11.565	28,2	1.300
Palafolls	3.186	46,2	1.150
Pineda	16.317	87,0	2.550
Santa Susanna	892	102,0	2.180
Tordera	8.156	372,0	3.500
TOTAL	51.440	697,7	12.330

zables per tal de garantir un procés d'oferta de sòl independent de la capacitat d'acollir el turisme, que no cal oblidar que és una de les fonts de riquesa i treball locals més importants.

Tan sols Calella va aprovar el 1987 dos plans residencials que sumen 1.600 habitatges. Palafolls, Santa Susanna i Pineda tenen en marxa diversos sectors que garanteixen creixements no massa importants. Tordera, per contra, ha aprovat i urbanitzat plans d'exemple que en conjunt sumen 545 habitatges potencials.

11. Conclusions

A través dels processos de planejament, cada un dels municipis del Maresme va ordenar i sistematitzar les múltiples casuístiques que va imposar la realitat dels anys de creixement urbà amb absència de plans o en presència d'aquests sense estructura ni estratègia urbanística definida. La realitat d'aquesta reconducció ha permès, sense abundor d'operacions emblemàtiques, aconseguir alguns aspectes positius:

a) Mantenir importants proporcions de sòl no urbanitzable de gran valor agrícola en el Baix i Alt Maresme, fins i tot en àmbits vinculats molt directament a la primera línia de costa.

b) Concentrar els nous creixements pels mecanismes del foment de la nova urbanització, evitant la substitució en massa d'edificis preexistents, amb els processos de degradació de la qualitat de vida que sempre ha provocat la den-

sificació de les trames urbanes prèviament consolidades, per l'edificació unifamiliar.

c) Acotar les parcel·lacions i l'edificació de les grans finques de bosc properes als nuclis històrics de població amb escassa o inexistent inversió en serveis urbans.

d) Preservar les costes per damunt de la cota 200 dels processos de creixement futur en sòl urbanitzable.

e) Construir l'autopista A-19 fins a Palafolls i la possible prolongació cap a Maçanet.

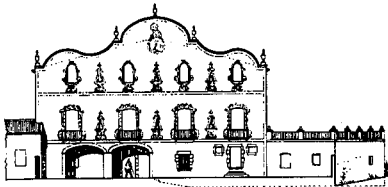
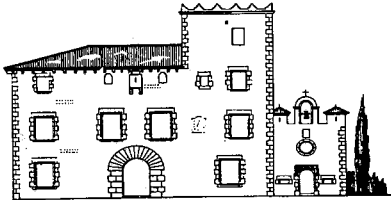
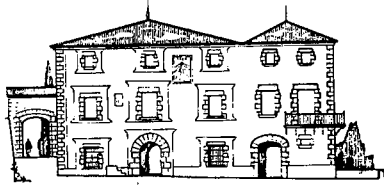
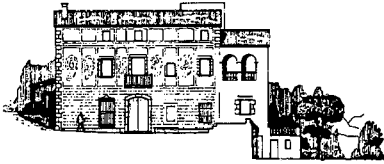
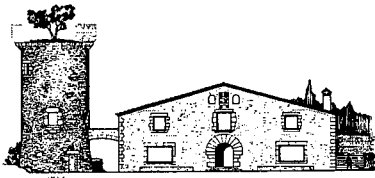
f) Garantir una creixent seguretat jurídica dels inversors per a la qualificació dels usos del sòl dels plans i la definició de compatibilitats en les activitats urbanes.

Per contra, el planejament urbà no ha permès arribar a la definició de les estratègies globals que permetin en un futur:

a) Una fàcil resolució dels futurs canals de comunicació terrestre per ferrocarril o automòbil.

b) Una jerarquia d'actuacions que augmenti la capacitat d'acollida en el conjunt de la comarca sense que això agreugi la sensació d'ofec i saturació d'edificacions urbanes.

c) La definició d'una estructura comarcal que orienti determinades inversions cap al reforçament del rang urbà i les capitalitats històriques indiscutibles.



EL MARESME: DADES BÀSIQUES

JOAN LÓPEZ
JOSÉ LUIS FLORES

Geògrafs. Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona

SUMARI

Índex de taules

1. Superfície, població i densitat dels municipis del Maresme, (pàg. 96)
2. Evolució de la població de la comarca del Maresme, 1975-1991, (pàg. 97)
3. Estructura d'edat de la població de la comarca del Maresme, 1991, (pàg. 98)
4. Composició percentual per grups d'edat de la població de les diferents àrees, 1991, (pàg. 99)
5. Moviment natural de la població de la comarca del Maresme, 1991, (pàg. 101)
6. Saldo migratori de la població de la comarca del Maresme, 1990, (pàg. 102)
7. Cens d'habitatges, 1991, (pàg. 103)
8. Població activa a la comarca del Maresme. Població resident, 1991, (pàg. 104)
9. Població ocupada per sectors. Persones que treballen al municipi, 1991, (pàg. 105)
10. Població ocupada per sectors. Persones que treballen al municipi, 1991 (percentatges), (pàg. 106)
11. Població ocupada per sectors, 1991. Persones que treballen al municipi-persones residents al municipi, (pàg. 107)
12. Ocupació laboral per sectors d'activitat, 1991. Persones que treballen a la comarca del Maresme, (pàg. 108)

13. Atur registrat a la comarca del Maresme per sectors d'activitat, març 1992, (pàg. 109)

14. Evolució del nombre de treballadors inscrits a l'INSS per sectors d'activitat a les empreses de la comarca del Maresme, 1986-1992, (pàg. 110)

15. Evolució de les inversions industrials realitzades a la comarca del Maresme per sectors d'activitat, 1985-1990 (en milions de pessetes), (pàg. 111)

16. Evolució dels llocs de treball creats per les inversions industrials realitzades a la comarca del Maresme per sectors d'activitat, 1985-1990, (pàg. 112)

17. Consum d'energia dels municipis del Maresme i distribució percentual per sectors, 1989, (pàg. 113)

18. Altres indicadors d'activitat dels municipis del Maresme, 1990, (pàg. 114)

Índex de figures

1. Divisió municipal de la comarca del Maresme, (pàg. 95)
2. Distribució de la població del Maresme, 1991, (pàg. 95)
3. Evolució de la població del Maresme, la Regió Metropolitana i Catalunya, 1975-1991 (1975=100), (pàg. 99)
4. Estructura d'edat de la població, 1991, (pàg. 100)

Figura 1. Divisió municipal de la comarca del Maresme

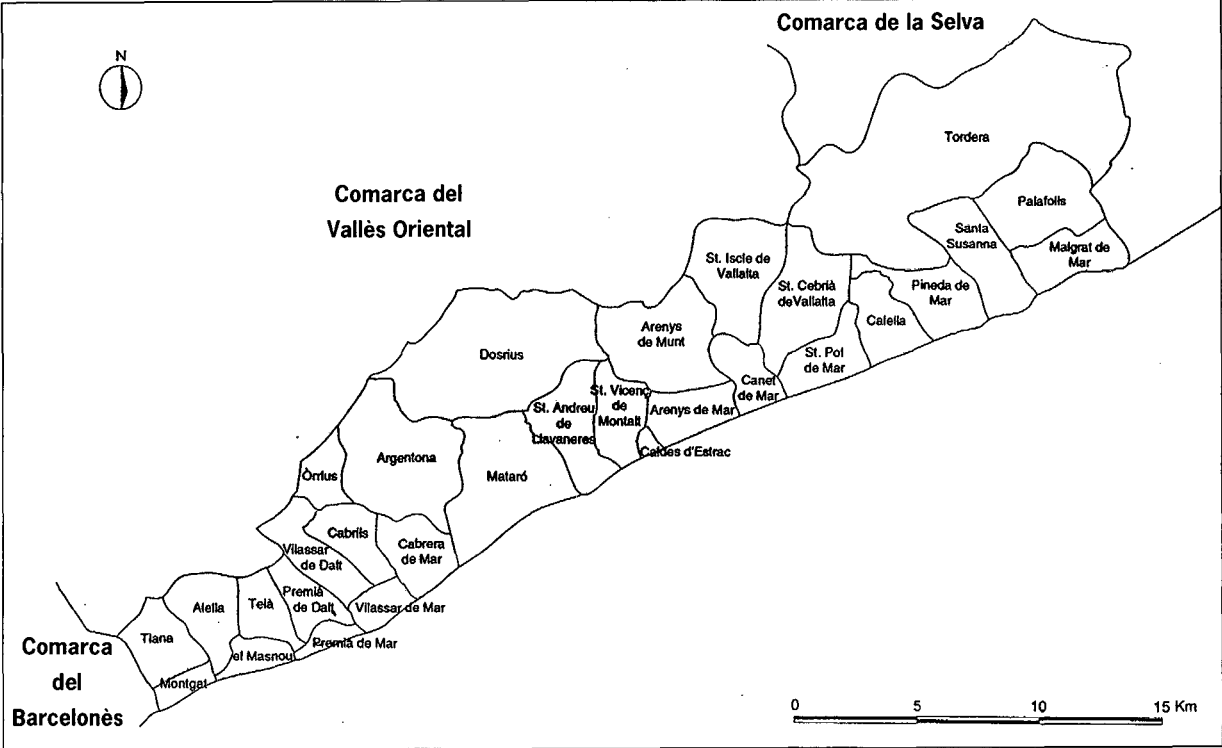
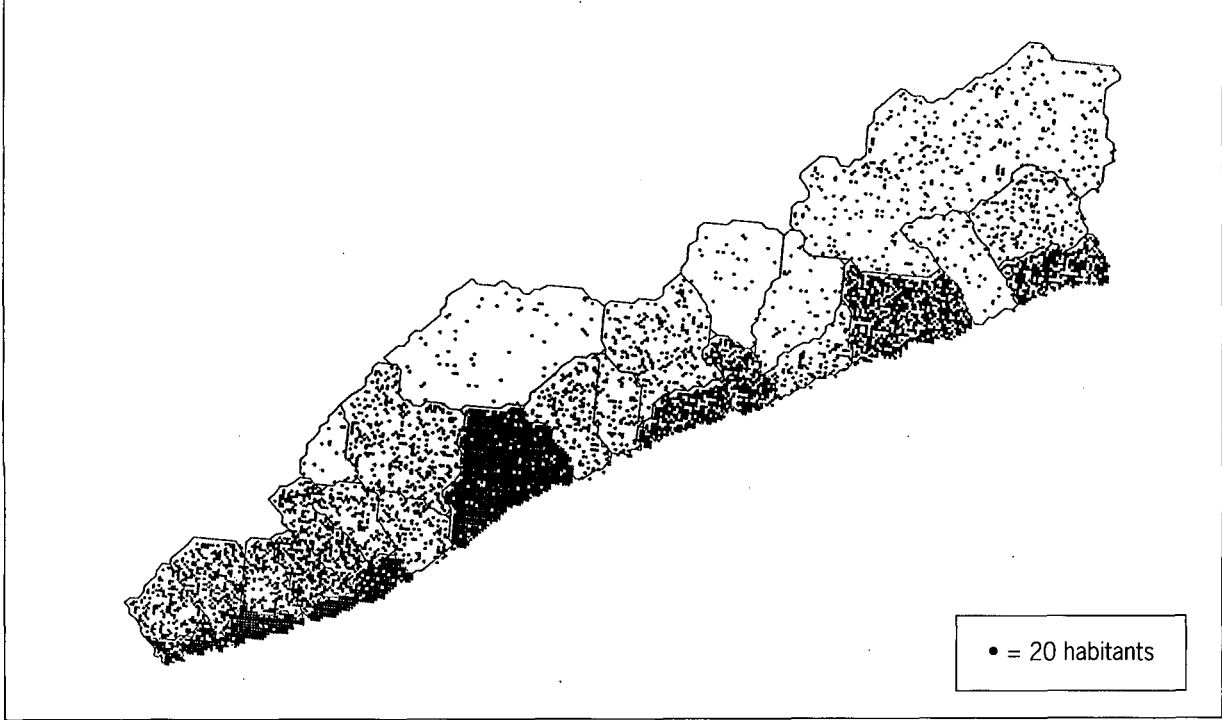


Figura 2. Distribució de la població del Maresme, 1991



Taula 1. Superfície, població i densitat dels municipis del Maresme

Municipi	Superfície km ²	Població de dret, 1991	Densitat hab./km ²
Alella	9,6	6.895	718,2
Arenys de Mar	6,5	11.039	1.698,3
Arenys de Munt	20,8	4.733	227,5
Argentona	25,2	7.848	311,4
Cabrera de Mar	9,1	2.812	309,0
Cabrils	7,0	2.966	423,7
Caldes d'Estrac	0,7	1.463	2.090,0
Calella	7,9	11.324	1.433,4
Canet de Mar	6,2	8.858	1.428,7
Dosrius	40,8	1.211	29,7
Malgrat de Mar	9,1	11.565	1.270,9
Masnou, el	3,3	18.393	5.573,6
Mataró	22,6	101.510	4.491,6
Montgat	2,8	7.286	2.602,1
Òrrius	5,6	366	65,4
Palafolls	16,3	3.186	195,5
Pineda de Mar	10,4	16.317	1.568,9
Premià de Dalt	6,5	6.550	1.007,7
Premià de Mar	1,9	22.699	11.946,8
Sant Andreu de Llavaneres	11,9	4.183	351,5
Sant Cebrià de Vallalta	15,8	876	55,4
Sant Iscle de Vallalta	17,7	513	29,0
Sant Pol de Mar	7,5	2.406	320,8
Sant Vicenç de Montalt	8,0	1.600	200,0
Santa Susanna	12,5	982	78,6
Teià	6,7	3.773	563,1
Tiana	7,9	4.685	593,0
Tordera	83,8	8.156	97,3
Vilassar de Dalt	9,1	6.791	746,3
Vilassar de Mar	3,9	12.117	3.106,9
TOTAL MARESME	397,1	293.103	738,1
TOTAL REGIÓ METROPOLITANA	3.235,6	4.264.422	1.318,0
TOTAL CATALUNYA	31.895,3	6.059.494	190,0

Font: *Estadística comarcal i municipal*, 1992, Generalitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya.

Taula 2. Evolució de la població de la comarca del Maresme, 1975-1991

Municipi	Població de dret				Evolució (percentatge) 1975-1991
	1975	1981	1986	1991	
Alella	2.652	3.381	5.287	6.895	160,0
Arenys de Mar	10.193	10.037	10.269	11.039	8,3
Arenys de Munt	4.256	4.531	4.654	4.733	11,2
Argentona	5.010	6.554	7.183	7.848	56,6
Cabrera de Mar	1.527	1.703	1.985	2.812	84,2
Cabrils	1.003	1.472	2.100	2.966	195,7
Caldes d'Estrac	1.109	1.162	1.315	1.463	31,9
Calella	10.088	10.586	11.320	11.324	12,3
Canet de Mar	7.481	8.062	8.667	8.858	18,4
Dosrius	742	737	848	1.211	63,2
Malgrat de Mar	10.544	10.972	10.799	11.565	9,7
Masnou,el	12.275	14.522	15.169	18.393	49,8
Mataró	92.143	97.008	100.021	101.510	10,2
Montgat	6.167	6.944	7.276	7.286	18,1
Òrrius	221	255	319	366	65,6
Palafolls	2.548	2.609	2.878	3.186	25,0
Pineda de Mar	10.639	11.747	13.951	16.317	53,4
Premià de Dalt	4.405	5.241	5.273	6.550	48,7
Premià de Mar	16.534	20.034	20.068	22.699	37,3
Sant Andreu de Llavaneres	2.737	2.949	3.432	4.183	52,8
Sant Cebrià de Vallalta	552	614	706	876	58,7
Sant Iscle de Vallalta	508	490	492	513	1,0
Sant Pol de Mar	2.132	2.275	2.401	2.406	12,9
Sant Vicenç de Montalt	1.027	1.191	1.516	1.600	55,8
Santa Susanna	529	509	652	982	85,6
Teià	1.977	2.258	2.873	3.773	90,8
Tiana	2.737	3.028	3.911	4.685	71,2
Tordera	7.015	7.560	7.747	8.156	16,3
Vilassar de Dalt	5.468	5.527	6.246	6.791	24,2
Vilassar de Mar	6.893	9.519	10.144	12.117	75,8
TOTAL MARESME	231.112	253.527	269.502	293.103	26,8
TOTAL REGIÓ METROPOLITANA	4.019.713	4.238.876	4.229.527	4.264.422	6,1
TOTAL CATALUNYA	5.660.362	5.956.414	5.978.638	6.059.494	7,1

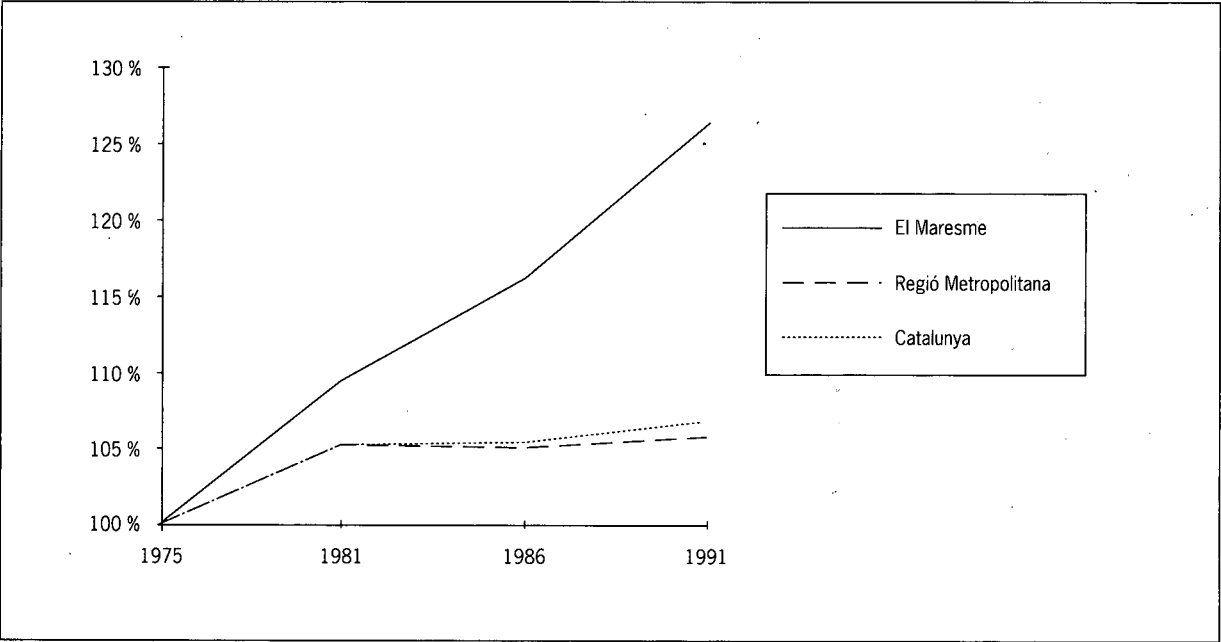
Font: Estadística comarcal i municipal, 1992, Generalitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya.

Taula 3. Estructura d'edat de la població de la comarca del Maresme, 1991

Municipi	0-14	15-29	30-44	45-64	65 i més	Total
Alella	1.441	1.534	1.777	1.380	763	6.895
Arenys de Mar	1.952	2.651	2.205	2.387	1.844	11.039
Arenys de Munt	840	1.046	964	1.040	843	4.733
Argentona	1.632	1.969	1.757	1.614	876	7.848
Cabrera de Mar	619	648	693	572	280	2.812
Cabrils	648	698	716	591	313	2.966
Caldes d'Estrac	211	315	312	319	306	1.463
Calella	2.029	2.648	2.345	2.543	1.759	11.324
Canet de Mar	1.612	2.107	1.819	1.900	1.420	8.858
Dosrius	246	271	290	267	137	1.211
Malgrat de Mar	2.091	2.979	2.277	2.616	1.602	11.565
Masnou, el	3.729	4.440	4.408	3.721	2.095	18.393
Mataró	20.526	25.985	21.608	21.098	12.293	101.510
Montgat	1.462	1.752	1.765	1.442	865	7.286
Òrrius	68	86	87	79	46	366
Palafolls	590	836	679	714	367	3.186
Pineda de Mar	3.537	4.194	3.550	3.362	1.674	16.317
Premià de Dalt	1.339	1.707	1.481	1.425	598	6.550
Premià de Mar	4.691	5.922	5.342	4.416	2.328	22.699
Sant Andreu de Llavaneres	799	1.016	926	915	527	4.183
Sant Cebrià de Vallalta	184	217	206	196	73	876
Sant Iscle de Vallalta	74	94	105	148	92	513
Sant Pol de Mar	411	544	489	579	383	2.406
Sant Vicenç de Montalt	295	366	341	415	183	1.600
Santa Susanna	200	227	236	207	112	982
Teià	834	800	1.006	748	385	3.773
Tiana	941	1.116	1.187	948	493	4.685
Tordera	1.538	2.034	1.592	1.968	1.024	8.156
Vilassar de Dalt	1.234	1.635	1.535	1.435	952	6.791
Vilassar de Mar	2.559	2.781	2.944	2.368	1.465	12.117
TOTAL MARESME	58.332	72.618	64.642	61.413	36.098	293.103
TOTAL REGIÓ METROPOLITANA	751.445	1.055.409	897.249	983.278	577.041	4.264.422
TOTAL CATALUNYA	1.076.276	1.468.443	1.267.302	1.380.151	867.322	6.059.494

Font: *Estadística comarcal i municipal, 1992*, Generalitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya.

Figura 3. Evolució de la població del Maresme, la Regió Metropolitana i Catalunya, 1975-1991 (1975=100)

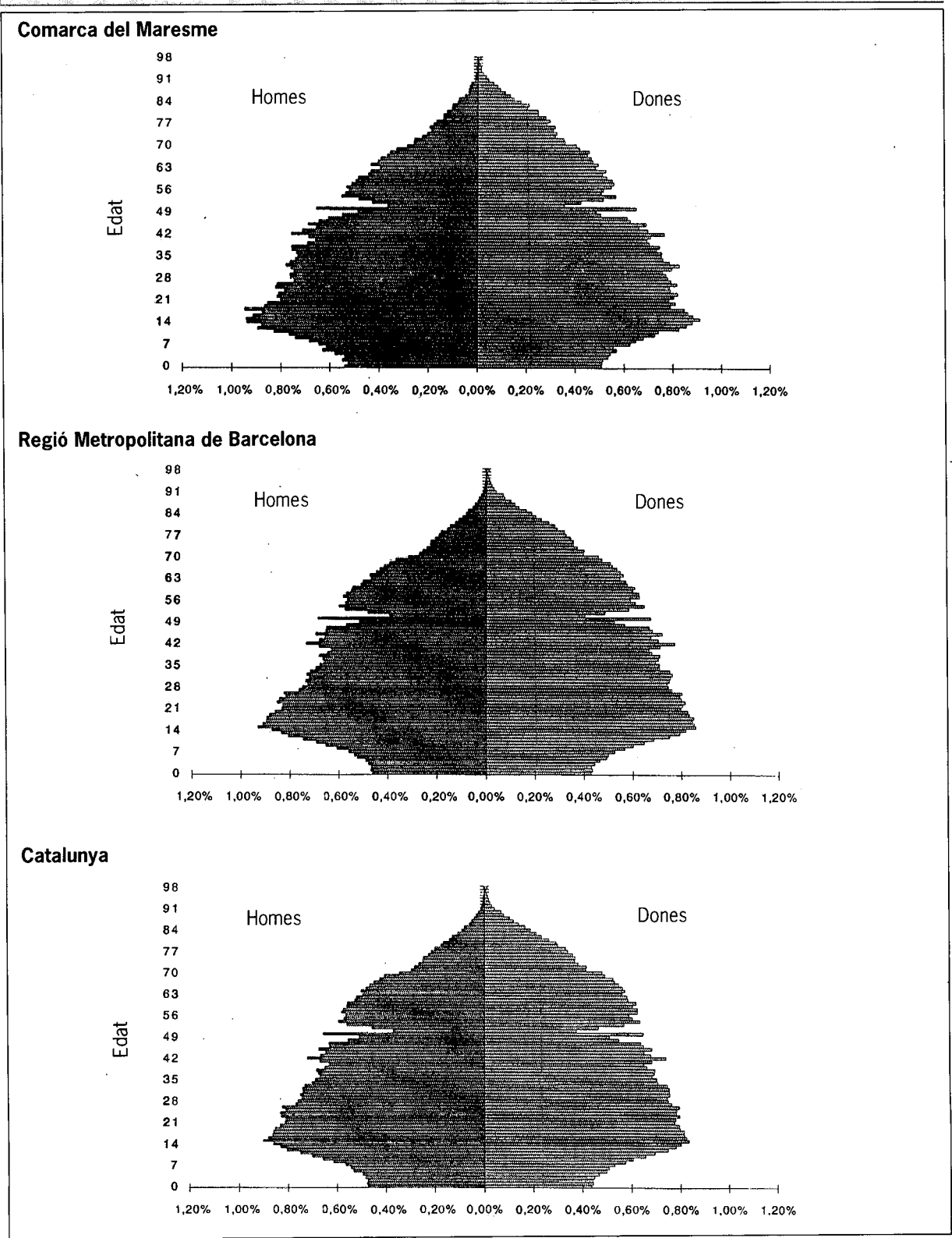


Taula 4. Composició percentual per grups d'edat de la població de les diferents àrees, 1991

Grup d'edat	Maresme	Regió Metropolitana	Catalunya
0-14	19,9	17,6	17,8
15-29	24,8	24,7	24,2
30-44	22,1	21,0	20,9
45-64	21,0	23,1	22,8
65 i més	12,3	13,5	14,3
TOTAL	100,0	100,0	100,0

Font: Elaboració pròpia a partir d'Estadística comarcal i municipal, 1992, Generalitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya.

Figura 4. Estructura d'edat de la població, 1991



Taula 5. Moviment natural de la població de la comarca de! Maresme, 1991

Municipi	Nascuts vius	Defuncions	Creixement vegetatiu	Matrimonis
Alella	65	53	12	50
Arenys de Mar	129	116	13	39
Arenys de Munt	52	59	-7	17
Argentona	78	56	22	38
Cabrera de Mar	37	15	22	20
Cabrils	33	18	15	22
Caldes d'Estrac	14	17	-3	8
Calella	132	109	23	78
Canet de Mar	81	73	8	51
Dosrius	19	5	14	10
Malgrat de Mar	129	94	35	71
Masnou, el	204	149	55	91
Mataró	966	687	279	487
Montgat	70	60	10	50
Òrrius	2	2	0	1
Palafolls	42	19	23	17
Pineda de Mar	193	130	63	70
Premià de Dalt	40	29	11	24
Premià de Mar	296	139	157	185
Sant Andreu de Llavaneres	59	21	38	28
Sant Cebrià de Vallalta	14	4	10	8
Sant Iscle de Vallalta	4	5	-1	3
Sant Pol de Mar	22	19	3	23
Sant Vicenç de Montalt	12	9	3	3
Santa Susanna	10	9	1	6
Teià	28	35	-7	13
Tiana	49	22	27	19
Tordera	95	45	50	49
Vilassar de Dalt	65	56	9	25
Vilassar de Mar	154	78	76	82
TOTAL MARESME	3.094	2.133	961	1.588
TOTAL REGIÓ METROPOLITANA	39.133	35.261	3.872	22.159
TOTAL CATALUNYA	56.161	52.111	4.050	31.088

Font: Estadística comarcal i municipal, 1992, Generalitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya.

Taula 6. Saldo migratori de la població de la comarca del Maresme, 1990

Municipi	Resta de la comarca	Resta de Catalunya	Resta d'Espanya	Total
Alella	-9	231	8	230
Arenys de Mar	-7	113	9	115
Arenys de Munt	1	24	8	33
Argentona	69	60	-10	119
Cabrera de Mar	47	67	8	122
Cabrils	30	176	-4	202
Caldes d'Estrac	-4	44	1	41
Calella	-157	14	34	-109
Canet de Mar	0	61	18	79
Dosrius	89	47	5	141
Malgrat de Mar	10	34	49	93
Masnou, el	-66	401	12	347
Mataró	-163	52	60	-51
Montgat	-1	94	9	102
Òrrius	7	1	0	8
Palafolls	19	23	14	56
Pineda de Mar	156	126	58	340
Premià de Dalt	-12	167	-6	149
Premià de Mar	-13	465	-24	428
Sant Andreu de Llvaneres	27	140	17	184
Sant Cebrià de Vallalta	8	20	-4	24
Sant Iscle de Vallalta	0	15	2	17
Sant Pol de Mar	-14	23	0	9
Sant Vicenç de Montalt	-15	66	6	57
Santa Susanna	18	51	10	79
Teià	27	135	6	168
Tiana	-7	148	-13	128
Tordera	14	14	16	44
Vilassar de Dalt	34	132	-4	162
Vilassar de Mar	-88	193	-9	96
TOTAL MARESME	-	3.137	276	3.413
TOTAL REGIÓ METROPOLITANA	-	-	-495	-
TOTAL CATALUNYA	-	-	2.255	2.255

Font: *Estadística comarcal i municipal*, 1991, Generalitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya.

Taula 7. Cens d'habitatges, 1991

Municipi	Habitatges familiars				Establiments col·lectius
	Principals	Altres	Total	Percentatges principals	
Alella	1.903	790	2.693	70,7	4
Arenys de Mar	3.468	2.572	6.040	57,4	5
Arenys de Munt	1.454	1.104	2.558	56,8	0
Argentona	2.226	1.149	3.375	66,0	13
Cabrera de Mar	793	958	1.751	45,3	1
Cabrils	860	1.219	2.079	41,4	4
Caldes d'Estrac	481	1.052	1.533	31,4	0
Calella	3.785	3.629	7.414	51,1	4
Canet de Mar	2.861	2.128	4.989	57,3	0
Dosrius	354	509	863	41,0	1
Malgrat de Mar	3.641	2.486	6.127	59,4	0
Masnou,el	5.778	2.587	8.365	69,1	1
Mataró	31.261	5.026	36.287	86,1	5
Montgat	2.340	723	3.063	76,4	0
Òrrius	109	170	279	39,1	14
Palafolls	848	888	1.736	48,8	0
Pineda de Mar	4.937	8.276	13.213	37,4	0
Premià de Dalt	1.834	1.182	3.016	60,8	3
Premià de Mar	7.171	3.376	10.547	68,0	2
Sant Andreu de Llavaneres	1.201	2.365	3.566	33,7	2
Sant Cebrià de Vallalta	284	879	1.163	24,4	0
Sant Iscle de Vallalta	176	327	503	35,0	7
Sant Pol de Mar	757	1.931	2.688	28,2	1
Sant Vicenç de Montalt	485	1.822	2.307	21,0	1
Santa Susanna	307	1.115	1.422	21,6	2
Teià	1.165	583	1.748	66,6	0
Tiana	1.394	476	1.870	74,5	4
Tordera	2.516	2.591	5.107	49,3	4
Vilassar de Dalt	2.017	766	2.783	72,5	1
Vilassar de Mar	3.760	3.596	7.356	51,1	1
TOTAL MARESME	90.166	56.275	146.441	61,6	80
TOTAL REGIÓ METROPOLITANA	1.379.375	344.996	1.724.371	80,0	1.658
TOTAL CATALUNYA	1.939.044	806.509	2.745.553	70,6	3.306

Font: *Estadística comarcal i municipal*, 1991, Generalitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya.

Taula 8. Població activa a la comarca del Maresme. Població resident, 1991

Municipi	Població de 16 anys i més	Actius			Taxa d'activitat	Taxa d'ocupació ¹	Taxa d'atur
		Ocupats	Desocupats	Total			
Alella	5.322	2.691	251	2.942	55,3	50,6	8,5
Arenys de Mar	8.909	4.146	641	4.787	53,7	46,5	13,4
Arenys de Munt	3.808	1.714	206	1.920	50,4	45,0	10,7
Argentona	6.076	3.132	445	3.577	58,9	51,6	12,4
Cabrera de Mar	2.153	1.124	105	1.229	57,1	52,2	8,5
Cabrils	2.264	1.177	140	1.317	58,2	52,0	10,6
Caldes d'Estrac	1.226	555	62	617	50,3	45,3	10,1
Calella	9.114	3.939	1.117	5.056	55,5	43,2	22,1
Canet de Mar	7.081	3.041	562	3.603	50,9	43,0	15,6
Dosrius	946	443	63	506	53,5	46,8	12,5
Malgrat de Mar	9.269	3.959	1.217	5.176	55,8	42,7	23,5
Masnou, el	14.311	7.090	1.041	8.131	56,8	49,5	12,8
Mataró	79.188	37.389	7.731	45.120	57,0	47,2	17,1
Montgat	5.691	2.707	533	3.240	56,9	47,6	16,5
Òrrius	294	151	18	169	57,5	51,4	10,7
Palafolls	2.539	1.157	227	1.384	54,5	45,6	16,4
Pineda de Mar	12.455	5.802	1.199	7.001	56,2	46,6	17,1
Premià de Dalt	5.076	2.473	345	2.818	55,5	48,7	12,2
Premià de Mar	17.506	8.203	1.681	9.884	56,5	46,9	17,0
Sant Andreu de Llavaneres	3.301	1.604	146	1.750	53,0	48,6	8,3
Sant Cebrià de Vallalta	676	347	38	385	57,0	51,3	9,9
Sant Iscle de Vallalta	437	197	19	216	49,4	45,1	8,8
Sant Pol de Mar	1.957	861	165	1.026	52,4	44,0	16,1
Sant Vicenç de Montalt	1.269	659	49	708	55,8	51,9	6,9
Santa Susanna	767	374	66	440	57,4	48,8	15,0
Teià	2.875	1.511	178	1.689	58,8	52,6	10,5
Tiana	3.649	1.844	230	2.074	56,8	50,5	11,1
Tordera	6.453	2.904	478	3.382	52,4	45,0	14,1
Vilassar de Dalt	5.429	2.435	487	2.922	53,8	44,9	16,7
Vilassar de Mar	9.336	4.685	598	5.283	56,6	50,2	11,3
TOTAL MARESME	229.377	108.314	20.038	128.352	56,0	47,22	15,61
TOTAL REGIÓ							
METROPOLITANA	3.437.005	1.579.805	287.318	1.867.123	54,3	46,0	15,4
TOTAL CATALUNYA	4.878.415	2.255.430	372.957	2.628.387	53,9	46,2	14,2

¹ Sobre la població de 16 anys i més.

Font: *Estadística comarcal i municipal*, 1992, Generalitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya.

Taula 9. Població ocupada per sectors. Persones que treballen al municipi, 1991

Municipi	Agricultura, ramaderia i pesca	Indústria	Construcció	Serveis	Total
Alella	68	304	140	717	1.229
Arenys de Mar	430	1.033	283	1.745	3.491
Arenys de Munt	123	651	176	527	1.477
Argentona	169	1.513	185	779	2.646
Cabrera de Mar	224	1.365	101	967	2.657
Cabrils	70	128	61	419	678
Caldes d'Estrac	10	43	50	251	354
Calella	104	968	325	3.153	4.550
Canet de Mar	88	960	187	1.081	2.316
Dosrius	36	474	55	121	686
Malgrat de Mar	193	1.474	377	1.689	3.733
Masnou, el	106	1.583	296	2.044	4.029
Mataró	559	17.642	2.333	15.771	36.305
Montgat	30	1.150	140	752	2.072
Òrrius	16	21	15	30	82
Palafolls	113	460	134	436	1.143
Pineda de Mar	214	2.118	781	2.167	5.280
Premià de Dalt	105	598	212	546	1.461
Premià de Mar	118	1.546	480	2.362	4.506
Sant Andreu de Llavaneres	198	264	170	550	1.182
Sant Cebrià de Vallalta	127	61	62	80	330
Sant Iscle de Vallalta	65	53	27	33	178
Sant Pol de Mar	90	137	85	307	619
Sant Vicenç de Montalt	51	120	112	206	489
Santa Susanna	106	51	35	304	496
Teià	72	338	101	337	848
Tiana	99	144	49	336	628
Tordera	192	1.044	314	898	2.448
Vilassar de Dalt	142	1.245	252	823	2.462
Vilassar de Mar	498	858	321	1.581	3.258
TOTAL MARESME	4.416	38.346	7.859	41.012	91.633
TOTAL REGIÓ METROPOLITANA	15.679	594.893	114.845	861.970	1.587.387
TOTAL CATALUNYA	82.648	813.386	184.784	1.165.727	2.246.545

Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Institut d'Estadística de Catalunya.

Taula 10. Població ocupada per sectors. Persones que treballen al municipi, 1991 (percentatges)

Municipi	Agricultura, ramaderia i pesca	Indústria	Construcció	Serveis	Total
Alella	5,5	24,7	11,4	58,3	100,0
Arenys de Mar	12,3	29,6	8,1	50,0	100,0
Arenys de Munt	8,3	44,1	11,9	35,7	100,0
Argentona	6,4	57,2	7,0	29,4	100,0
Cabrera de Mar	8,4	51,4	3,8	36,4	100,0
Cabrils	10,3	18,9	9,0	61,8	100,0
Caldes d'Estrac	2,8	12,1	14,1	70,9	100,0
Calella	2,3	21,3	7,1	69,3	100,0
Canet de Mar	3,8	41,5	8,1	46,7	100,0
Dosrius	5,2	69,1	8,0	17,6	100,0
Malgrat de Mar	5,2	39,5	10,1	45,2	100,0
Masnou, el	2,6	39,3	7,3	50,7	100,0
Mataró	1,5	48,6	6,4	43,4	100,0
Montgat	1,4	55,5	6,8	36,3	100,0
Òrrius	19,5	25,6	18,3	36,6	100,0
Palafolls	9,9	40,2	11,7	38,1	100,0
Pineda de Mar	4,1	40,1	14,8	41,0	100,0
Premià de Dalt	7,2	40,9	14,5	37,4	100,0
Premià de Mar	2,6	34,3	10,7	52,4	100,0
Sant Andreu de Llavaneres	16,8	22,3	14,4	46,5	100,0
Sant Cebrià de Vallalta	38,5	18,5	18,8	24,2	100,0
Sant Iscle de Vallalta	36,5	29,8	15,2	18,5	100,0
Sant Pol de Mar	14,5	22,1	13,7	49,6	100,0
Sant Vicenç de Montalt	10,4	24,5	22,9	42,1	100,0
Santa Susanna	21,4	10,3	7,1	61,3	100,0
Teià	8,5	39,9	11,9	39,7	100,0
Tiana	15,8	22,9	7,8	53,5	100,0
Tordera	7,8	42,6	12,8	36,7	100,0
Vilassar de Dalt	5,8	50,6	10,2	33,4	100,0
Vilassar de Mar	15,3	26,3	9,9	48,5	100,0
TOTAL MARESME	4,8	41,8	8,6	44,8	100,0
TOTAL REGIÓ METROPOLITANA	1,0	37,5	7,2	54,3	100,0
TOTAL CATALUNYA	3,7	36,2	8,2	51,9	100,0

Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Institut d'Estadística de Catalunya.

Taula 11. Població ocupada per sectors, 1991. Persones que treballen al municipi-persones residents al municipi

Municipi	Agricultura, ramaderia i pesca	Indústria	Construcció	Serveis	Total
Alella	-13	-507	-38	-904	-1.462
Arenys de Mar	69	-251	-37	-436	-655
Arenys de Munt	2	37	-53	-223	-237
Argentona	3	125	-41	-573	-486
Cabrera de Mar	82	1.015	37	399	1.533
Cabrils	19	-220	-8	-290	-499
Caldes d'Estrac	-6	-96	8	-107	-201
Calella	-28	-131	66	704	611
Canet de Mar	-40	-251	-105	-329	-725
Dosrius	-3	292	16	-62	243
Malgrat de Mar	9	-73	-62	-100	-226
Masnou, el	-44	-993	-132	-1.892	-3.061
Mataró	-265	-1.248	-525	954	-1.084
Montgat	0	81	-69	-647	-635
Òrrius	1	-35	4	-39	-69
Palafolls	-6	26	-51	17	-14
Pineda de Mar	-24	224	-94	-628	-522
Premià de Dalt	-12	-221	-56	-723	-1.012
Premià de Mar	-171	-1.350	-224	-1.952	-3.697
Sant Andreu de Llavaneres	69	-177	15	-329	-422
Sant Cebrià de Vallalta	12	0	20	-49	-17
Sant Iscle de Vallalta	9	0	-4	-24	-19
Sant Pol de Mar	6	-110	14	-152	-242
Sant Vicenç de Montalt	2	-59	54	-167	-170
Santa Susanna	29	-26	18	101	122
Teià	6	-210	11	-470	-663
Tiana	14	-508	-46	-676	-1.216
Tordera	8	-229	-32	-203	-456
Vilassar de Dalt	33	309	56	-371	27
Vilassar de Mar	46	-449	45	-1.069	-1.427
TOTAL MARESME	-193	-5.035	-1.213	-10.240	-16.681

Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Institut d'Estadística de Catalunya.

Taula 12. Ocupació laboral per sectors d'activitat, 1991. Persones que treballen a la comarca del Maresme

Sector d'activitat	Ocupació	Percentatge
Agricultura i ramaderia	3.916	4,3
Pesca i piscicultura	500	0,5
Extracció i preparació de combustibles sòlids, petroli, gas natural i minerals radiactius	50	0,1
Electricitat, gas i aigua	416	0,5
Extracció de minerals i la seva transformació	1.521	1,7
Indústria química	3.370	3,7
Metal·lúrgia, maquinària, material elèctric i instruments de precisió	6.713	7,3
Material de transport	581	0,6
Alimentació, begudes i tabac	2.274	2,5
Tèxtil, confecció i cuir	19.535	21,3
Fusta, suro i fabricació de mobles de fusta	1.557	1,7
Paper, arts gràfiques i edició	1.308	1,4
Cautxú i matèries plàstiques. Altres indústries manufactureres	1.021	1,1
Construcció	7.859	8,6
Comerç i reparacions	12.652	13,8
Restaurants, cafès i hostaleria	5.048	5,5
Transports i activitats annexes	2.878	3,1
Comunicacions	539	0,6
Institucions financeres, assegurances i activitats immobiliàries	2.408	2,6
Serveis prestats a les empreses. Lloguer de béns mobles i immobles	2.466	2,7
Administració pública. Defensa nacional i Seguretat Social	3.094	3,4
Educació, investigació i serveis culturals	5.400	5,9
Sanitat i assistència social	3.208	3,5
Altres serveis	3.319	3,6
TOTAL MARESME	91.633	100,0

Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Institut d'Estadística de Catalunya.

Taula 13. Atur registrat a la comarca del Maresme per sectors d'activitat, març 1992

Sector d'activitat	Aturats	Percentatge
Agricultura i ramaderia	175	1,1
Pesca i piscicultura	5	0,0
Extracció i preparació de combustibles sòlids, petroli, gas natural i minerals radiactius	3	0,0
Electricitat, gas i aigua	31	0,2
Extracció de minerals i la seva transformació	203	1,2
Indústria química	494	3,0
Metal·lúrgia, maquinària, material elèctric i instruments de precisió	1.175	7,1
Material de transport	87	0,5
Alimentació, begudes i tabac	331	2,0
Tèxtil, confecció i cuir	4.215	25,6
Fusta, suro i fabricació de mobles de fusta	151	0,9
Paper, arts gràfiques i edició	281	1,7
Cautxú i matèries plàstiques. Altres indústries manufactureres	686	4,2
Construcció	1.455	8,8
Comerç i reparacions	1.895	11,5
Restaurants, cafès i hostaleria	1.244	7,5
Transports i activitats annexes	318	1,9
Comunicacions	42	0,3
Institucions financeres, assegurances i activitats immobiliàries	181	1,1
Serveis prestats a les empreses. Lloguer de béns mobles i immobles	442	2,7
Administració pública. Defensa nacional i Seguretat Social	642	3,9
Educació, investigació i serveis culturals	491	3,0
Sanitat i assistència social	342	2,1
Altres serveis	329	2,0
Busca primera feina	1.270	7,7
TOTAL MARESME	16.488	100,0

Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Inem.

Taula 14. Evolució del nombre de treballadors inscrits a l'INSS per sectors d'activitat a les empreses de la comarca del Maresme, 1986-1992

Sector d'activitat	1986	1992	Diferència 1986-1992	Percentatge diferència 1986-1992
Agricultura i ramaderia	-	-	-	-
Pesca i piscicultura	-	-	-	-
Extracció i preparació de combustibles sòlids, petroli, gas natural i minerals radiactius	0	0	0	0,0
Electricitat, gas i aigua	104	136	32	30,8
Extracció de minerals i la seva transformació	1.662	1.203	-459	-27,6
Indústria química	1.792	1.893	101	5,6
Metal·lúrgia, maquinària, material elèctric i instruments de precisió	3.698	3.558	-140	-3,8
Material de transport	78	121	43	55,1
Alimentació, begudes i tabac	991	1.345	354	35,7
Tèxtil, confecció i cuir	15.571	13.558	-2.013	-12,9
Fusta, suro i fabricació de mobles de fusta	757	815	58	7,7
Paper, arts gràfiques i edició	986	849	-137	-13,9
Cautxú i matèries plàstiques. Altres indústries manufactureres	694	538	-156	-22,5
Construcció	2.724	4.163	1.439	52,8
Comerç i reparacions	4.307	8.545	4.238	98,4
Restaurants, cafès i hostaleria	2.032	2.974	942	46,4
Transports i activitats annexes	1.059	1.316	257	24,3
Comunicacions	0	2	2	0,0
Institucions financeres, assegurances i activitats immobiliàries	616	1.030	414	67,2
Serveis prestats a les empreses. Lloguer de béns mobles i immobles	1.136	2.031	895	78,8
Administració pública. Defensa nacional i Seguretat Social	709	1.084	375	52,9
Educació, investigació i serveis culturals	1.874	3.302	1.428	76,2
Sanitat i assistència social	1.790	3.568	1.778	99,3
Altres serveis	540	812	272	50,4
TOTAL MARESME	43.120	52.843	9.723	22,5

Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Institut d'Estadística de Catalunya.

Taula 15. Evolució de les inversions industrials realitzades a la comarca del Maresme per sectors d'activitat, 1985-1990¹ (en milions de pessetes)

Sector d'activitat	1985	1986	1987	1988	1989	1990	Total	Percentatge sector
Agricultura, ramaderia i pesca	-	-	-	-	18,4	-	18,4	0,2
Indústries extractives	2,3	-	9,0	2,6	6,4	10,0	30,3	0,3
Indústries d'alimentació, begudes i tabac	60,2	97,0	43,7	62,8	44,4	101,5	409,6	3,7
Indústries tèxtils	770,5	1.195,1	516,0	816,9	544,0	290,9	4.133,4	37,8
Indústries de la pell i confecció	122,0	51,7	71,8	104,1	117,1	111,8	578,5	5,3
Indústries de la fusta, suro i mobles	11,9	9,7	40,0	19,6	42,8	43,8	167,8	1,5
Indústries del paper i arts gràfiques	20,6	19,9	13,5	85,0	41,7	26,2	206,9	1,9
Indústries químiques	23,5	142,6	123,7	70,0	105,1	1.047,8	1.512,7	13,8
Indústries de materials de la construcció	13,3	12,1	15,7	8,5	2,2	0,5	52,3	0,5
Indústries siderometal·lúrgiques	260,7	172,0	316,6	413,7	200,3	225,5	1.588,8	14,5
Altres indústries manufactureres	35,6	7,8	13,0	1,5	1,7	25,4	85,0	0,8
Indústria de la construcció	42,4	34,0	45,3	53,3	140,8	-	315,8	2,9
Indústries energètiques i aigua	254,0	526,5	22,0	-	-	77,1	879,6	8,1
Comerç a l'engròs	-	-	-	-	-	-	-	-
Comerç al detall	-	-	5,4	-	38,3	-	43,7	0,4
Recuperació de productes, intermediaris i reparacions	88,6	75,1	41,9	143,7	132,0	-	481,3	4,4
Hoteleria i turisme	-	-	-	-	-	-	-	-
Transports i comunicacions	-	-	-	-	-	-	-	-
Financeres, asseguradores, serveis a empreses i lloguers	-	-	1,7	-	-	-	1,7	0,0
Administració, educació, sanitari i altres serveis	11,2	10,0	13,4	9,0	375,4	-	419,0	3,8
TOTAL MARESME	1.716,8	2.353,5	1.292,7	1.790,7	1.810,6	1.960,5	10.924,8	100,0

¹ Incloses tant les noves inversions com les ampliacions.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades sobre inversions industrials facilitades per la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona.

Taula 16. Evolució dels llocs de treball creats per les inversions industrials realitzades a la comarca del Maresme per sectors d'activitat, 1985-1990¹

Sector d'activitat	1985	1986	1987	1988	1989	1990	Total	Percentatge sector
Agricultura, ramaderia i pesca	–	–	–	–	8	–	8	0,1
Indústries extractives	2	–	3	2	4	2	13	0,2
Indústries d'alimentació, begudes i tabac	37	64	35	41	28	53	258	3,7
Indústries tèxtils	527	721	381	380	414	152	2.575	36,7
Indústries de la pell i confecció	123	45	142	309	164	253	1.036	14,8
Indústries de la fusta, suro i mobles	18	17	107	13	46	52	253	3,6
Indústries del paper i arts gràfiques	7	15	12	15	13	23	85	1,2
Indústries químiques	25	49	45	48	40	157	364	5,2
Indústries de materials de la construcció	5	7	3	11	5	3	34	0,5
Indústries siderometal·lúrgiques	155	174	200	259	143	166	1.097	15,6
Altres indústries manufactures	48	12	10	1	1	19	91	1,3
Indústria de la construcció	133	170	132	215	98	–	748	10,7
Indústries energètiques i aigua	23	17	6	–	–	8	54	0,8
Comerç a l'engròs	–	–	–	–	–	–	–	–
Comerç al detall	–	–	20	–	4	–	24	0,3
Recuperació de productes, intermediaris i reparacions	54	73	35	70	84	–	316	4,5
Hoteleria i turisme	–	–	–	–	–	–	–	–
Transports i comunicacions	–	–	–	–	–	–	–	–
Financeres, asseguradores, serveis a empreses i lloguers	–	–	6	–	–	–	6	0,1
Administració, educació, sanitat i altres serveis	20	2	5	5	23	–	55	0,8
TOTAL MARESME	1.177	1.366	1.142	1.369	1.075	888	7.017	100,0

¹ Inclou tant les noves inversions com les ampliacions.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades sobre inversions industrials facilitades per la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona.

Taula 17. Consum d'energia dels municipis del Maresme i distribució percentual per sectors, 1989

Municipi	Total (MWh)	Distribució percentual per sectors				
		Primari	Indústria	Serveis	Domèstic	No hi consta
Alella	12.916	0,42	6,49	28,92	63,36	0,81
Arenys de Mar	24.717	0,64	17,40	36,71	45,25	0,00
Arenys de Munt	14.824	2,02	47,83	15,71	34,44	0,00
Argentona	21.711	0,65	44,28	12,74	40,24	2,08
Cabrera de Mar	21.475	1,68	41,63	38,85	17,08	0,75
Cabrils	10.154	3,14	12,50	21,13	60,58	2,65
Caldes d'Estrac	4.165	0,00	4,06	34,61	61,33	0,00
Calella	43.739	0,89	6,14	59,40	33,57	0,00
Canet de Mar	18.492	1,21	21,50	27,16	50,13	0,00
Dosrius	13.826	1,62	70,14	9,84	18,40	0,00
Malgrat de Mar	48.038	0,36	48,87	27,32	23,44	0,00
Masnou, el	47.819	0,13	46,36	17,69	34,36	1,47
Mataró	235.060	0,80	37,37	29,41	30,86	1,56
Montgat	24.125	0,26	52,87	15,53	18,07	13,28
Òrrius	807	11,25	1,21	20,01	67,54	0,00
Palafolls	14.319	1,52	61,26	18,91	18,32	0,00
Pineda de Mar	57.856	0,89	32,23	37,68	29,20	0,00
Premià de Dalt	18.606	12,58	36,63	15,41	34,35	1,03
Premià de Mar	42.395	0,26	36,43	18,60	42,97	1,75
Sant Andreu de Llavaneres	15.232	3,90	11,97	23,09	61,04	0,00
Sant Cebrià de Vallalta	3.326	19,19	3,34	21,24	56,23	0,00
Sant Iscle de Vallalta	1.713	16,88	29,03	15,68	38,41	0,00
Sant Pol de Mar	9.663	6,57	14,42	23,66	55,35	0,00
Sant Vicenç de Montalt	8.033	1,15	11,96	19,44	67,46	0,00
Santa Susanna	9.578	2,27	4,37	75,14	18,22	0,00
Teià	7.961	0,31	32,25	20,89	44,48	2,07
Tiana	6.664	4,67	4,03	26,22	63,40	1,68
Tordera	24.911	2,80	38,60	27,93	30,66	0,00
Vilassar de Dalt	23.160	0,90	48,62	21,56	26,39	2,54
Vilassar de Mar	25.783	5,16	16,00	26,36	50,33	2,15
TOTAL MARESME	811.068	1,56	34,22	28,33	34,54	1,35
TOTAL REGIÓ METROPOLITANA	14.007.015	0,27	47,90	26,73	22,62	2,48
TOTAL CATALUNYA	23.807.462	0,86	53,51	23,12	20,60	1,90

Font: *Estadística comarcal i municipal*, 1991, Generalitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya.

Taula 18. Altres indicadors d'activitat dels municipis del Maresme, 1990

Municipi	Línies telefòniques		Nombre d'oficines	
	Particulars	Comercials	Bancs	Caixes
Alella	2.092	363	2	2
Arenys de Mar	3.607	1.071	10	6
Arenys de Munt	1.341	390	3	2
Argentona	2.314	636	5	3
Cabrera de Mar	1.096	598	1	3
Cabrils	1.595	378	1	2
Caldes d'Estrac	856	189	0	2
Calella	3.488	2.045	13	6
Canet de Mar	2.696	791	5	4
Dosrius	600	195	0	1
Malgrat de Mar	2.767	1.219	10	6
Masnou, el	6.143	1.570	10	10
Mataró	25.966	10.481	47	52
Montgat	2.224	504	4	6
Òrrius	159	19	0	0
Palafolls	756	235	1	2
Pineda de Mar	5.096	1.522	9	9
Premià de Dalt	1.962	461	0	3
Premià de Mar	7.081	1.766	12	10
Sant Andreu de Llavaneres	2.143	592	3	3
Sant Cebrià de Vallalta	570	65	0	1
Sant Iscle de Vallalta	161	38	0	0
Sant Pol de Mar	1.216	324	3	2
Sant Vicenç de Montalt	1.469	367	1	2
Santa Susanna	509	229	0	1
Teià	1.178	226	1	2
Tiana	1.471	190	1	1
Tordera	1.904	564	7	4
Vilassar de Dalt	1.930	673	3	3
Vilassar de Mar	4.866	1.405	8	8
TOTAL MARESME	89.256	29.106	160	156
TOTAL REGIÓ METROPOLITANA	1.312.267	510.574	2.433	2.461
TOTAL CATALUNYA	1.792.734	702.148	3.753	3.960

Font: *Estadística comarcal i municipal*, 1991, Generalitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya.