


**Regió Metropolitana de Barcelona**  
TERRITORI - ESTRATÈGIES - PLANEJAMENT

Papers

**2**



**PLANEJAMENT  
I ÀMBIT  
TERRITORIAL**



ELS OBJECTIUS TERRITORIALS PER A LA REGIÓ METROPOLITANA

Text redactat per al llibre *Barcelona y el Sistema Urbano Europeo*, juny 1990

JULI ESTEBAN

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

---

## SUMARI

### **1. Els àmbits metropolitans de Barcelona**

### **2. L'ordenació de l'espai metropolità**

### **3. La Regió Metropolitana avui**

### **4. Els temes de l'ordenació de la Regió Metropolitana**

- 4.1. Establiment del sistema nodal metropolità
- 4.2. Millora i vertebració del continu edificat
- 4.3. Ordenació de les àrees clau
- 4.4. Habitatge i transport
- 4.5. Tractament dels espais d'esbarjo i les reserves medioambientals
- 4.6. Xarxes d'infraestructura de serveis

## ELS OBJECTIUS TERRITORIALS PER A LA REGIÓ METROPOLITANA

### 1. Els àmbits metropolitans de Barcelona

No té gaire sentit tractar del futur de Barcelona si prescindim de la seva realitat metropolitana. És més, es pot sostenir que Barcelona ciutat no és un fet intel·ligible si pretenem conceptuar-lo aïlladament del seu context territorial.

Sens dubte Barcelona té un terme municipal específic, però la ciutat de Barcelona és un fet que excedeix àmpliament els seus precisos límits administratius, per configurar-se com un fet plurimunicipal metropolità al qual necessàriament cal referir qualsevulla proposta o estratègia de futur.

El terme municipal de Barcelona té una superfície de 97,6 km<sup>2</sup>, i una població de 1.712.350 habitants<sup>1</sup>. Tot formant un teixit continu amb Barcelona, s'hi troben les àrees urbanes dels municipis de l'Hospitalet de Llobregat, Badalona, Santa Coloma de Gramenet, Sant Adrià de Besòs, Esplugues, Sant Just Desvern, Cornellà, Sant Joan Despí i Montgat, com a mínim. Aquests municipis tenen en conjunt una extensió de 73,4 km<sup>2</sup>, i una població de 760.315 habitants.

És a dir, que el conjunt de municipis que integren el continu edificat de Barcelona abasta una població total de 2.472.665 habitants, en una superfície de 171 km<sup>2</sup>, la qual cosa fa que tingui una densitat mitjana de 14.460 habitants/km<sup>2</sup>. La densitat mitjana en el terme municipal de Barcelona puja a 17.545 habitants/km<sup>2</sup>, mentre que en el conjunt de la corona de municipis esmentada és de 11.624 habitants/km<sup>2</sup>.

Ambdues densitats són expressió d'una intensíssima ocupació urbana, la continuïtat de la qual en el territori posa a prova alguns esforços d'individualització municipal que van més enllà de raons d'ordre sentimental.

Una distància més gran de l'àrea central metropolitana i la presència de dos importants «buits» que van poder preservar-se de l'ocupació urbana —el Delta del Llobregat i la Serra de Collserola— permeten de

diferenciar una segona corona de municipis que, si bé manté intensos fluxos de relacions amb l'àrea central, significa menors intensitats d'ocupació de sòl municipal i, conseqüentment, menors densitats mitjanes.

Caldrà distingir les següents àrees supramunicipals: Delta del Llobregat, Vall Baixa del Llobregat, Vallès-Collserola, Vallès-Besòs i Baix Maresme, les quals sense pretendre una precisa delimitació podrien considerar-se compostes pels següents municipis.

*Delta del Llobregat:* el Prat de Llobregat, Sant Boi, Viladecans, Gavà i Castelldefels. Són tots ells municipis situats al marge dret del riu Llobregat i que participen territorialment d'un fet tan significatiu com és el Delta, amb les seves especials característiques morfològiques i hidrogràfiques. La seva superfície en conjunt és de 117,5 km<sup>2</sup>, i abasta una població total de 256.896 habitants, la qual cosa fa que la densitat mitjana territorial sigui de 2.186 habitants/km<sup>2</sup>.

*Vall Baixa del Llobregat:* municipis que com Molins de Rei, Sant Feliu de Llobregat, Santa Coloma de Cervelló, Sant Vicenç dels Horts, el Papiol, Pallejà o Sant Andreu de la Barca i Castellbisbal, es disposen a ambdós marges del riu Llobregat en el seu penúltim tram. Deixant de banda que podrien ser inclosos en aquest llistat altres municipis, el conjunt dels esmentats abasta una superfície de 98,1 km<sup>2</sup> i una població de 108.929 habitants, amb una densitat mitjana de 1.110 habitants/km<sup>2</sup>.

*Vallès-Collserola:* municipis que componen l'àrea vallesana occidental més propera a Barcelona, si bé amb el massís de Collserola com a important element separador. El pas de l'autopista A-7 —o tercer cinturó de Barcelona— és un dels referents d'aquest grup de municipis entre els quals caldrà esmentar Rubí, Sant Cugat del Vallès, Cerdanyola, Ripollet i Montcada i Reixac. Es tracta d'una subàrea que té una superfície de 137,3 km<sup>2</sup> i 197.448 habitants, la qual cosa significa una densitat mitjana de 1.438 habitants/km<sup>2</sup>.

*Vallès-Besòs:* la Llagosta, Santa Perpètua, Mollet, Sant Fost, Montornès, Parets, Montmeló, Martore-

---

<sup>1</sup> Totes les dades de població corresponen a 1989. Dades obtingudes per rectificacions del padró de 1986.

lles... formen una subàrea que s'estructura sobre un dels principals canals naturals d'accés al centre metropolità. La superfície del conjunt de municipis esmentats és de 68,4 km<sup>2</sup> i la població de 105.721 habitants, de la qual cosa resulta una densitat mitjana de 1.546 habitants/km<sup>2</sup>.

*Baix Maresme*: franja costera amb especials qualitats climàtiques i ambientals i amb reforçada proximitat a Barcelona des de la posada en servei de la primera autopista catalana el 1968 —també el primer tren, el Barcelona-Mataró de 1848, va recórrer aquests paratges—. De tot això, en resulta una clara vocació residencial i la relació consegüent amb les àrees d'activitats centrals. El Masnou, Alella, Tiana, Premià de Mar i de Dalt, i Vilassar de Mar i de Dalt, entre altres municipis, formarien part d'aquesta subàrea. Sense pretensions de delimitació precisa, podríem considerar que aquesta subàrea té una superfície de 55,9 km<sup>2</sup> i 79.918 habitants, amb una densitat mitjana de 1.430 habitants/km<sup>2</sup>.

En el seu conjunt, els esmentats grups de municipis constituïrien, amb el continu edificat primerament esmentat, l'àrea metropolitana més depenent d'una àrea central sensiblement identificable amb el municipi de Barcelona. Cal assenyalar al respecte l'estudi sobre la distribució de la mobilitat per treball a la Regió Metropolitana de Barcelona<sup>2</sup> que determina les àrees corresponents als mercats i submercats de treball i on es posa de manifest que l'àmbit esmentat correspon aproximadament a l'àrea amb una clara dependència del mercat de treball del terme municipal de Barcelona.

D'altra banda, cal assenyalar que les subàrees definides tenen una densitat de població referida al territori total municipal que varia entre 1.100 i 2.200 habitants/km<sup>2</sup>, que denota una considerable homogeneïtat del grau d'urbanització municipal mitjà. La superfície total d'aquestes subàrees de la segona corona abasta els 477,2 km<sup>2</sup> i la població és de

788.912 habitants. Per tant, l'àrea metropolitana immediata més relacionada amb Barcelona en els termes descrits abastaria en el seu conjunt la superfície de 648,2 km<sup>2</sup> i 3.261.577 habitants.

Sens dubte no es tracta d'una proposta de delimitació i hi ha raons per discutir la inclusió o no d'alguns municipis en els àmbits descrits. No obstant això, cal assenyalar que a concepcions d'aquesta escala corresponen delimitacions com la de l'àmbit de l'extingida Corporació Metropolitana, o de l'Entitat Metropolitana del Medi Ambient, que és la més gran de les institucions metropolitanes existents a hores d'ara.

La primera d'elles, amb una superfície de 476 km<sup>2</sup> i 27 municipis, es va definir el 1953 i llavors contenia una població de 1.672.000 habitants que serien 3.031.720 actualment. La segona és una creació de 1987, conté 32 municipis, té una superfície de 585,36 km<sup>2</sup> i 3.083.353 habitants.

Hi ha hagut doncs des de fa temps un cert consens pràctic en la consideració d'una àrea metropolitana d'aquesta dimensió. Sens dubte es tracta d'una divisió molt discutible. El fenomen metropolità adquireix una riquesa molt més gran si es considera en una extensió una mica més àmplia. No obstant això, es tracta d'un àmbit que, a més dels avantatges obvis de tenir durant molt temps una institució amb competències metropolitanes, es mantenia dins els límits del que és concebible com a ciutat.

Els àmbits no allunyats dels 600 km<sup>2</sup> de superfície i que inclourien els 3.000.000 d'habitants que poden determinar-se al voltant de Barcelona permeten i exigeixen un punt de vista suficientment pròxim com perquè la gestió metropolitana es desenvolupi majoritàriament amb paràmetres de caràcter urbà, més que territorials. El conjunt metropolità és pot considerar, doncs, com a ciutat fragmentària, discontinua, multiforme..., però necessitada de ser entesa com un tot en què les decisions, fins i tot de petita escala, poden tenir repercussions de notable amplitud per la intensitat dels fluxos que donen vida al seu complex entramat.

<sup>2</sup> Manuel Esteban. Servei d'Informació Territorial. Àrea metropolitana.

Una mica més enllà d'aquest àmbit es troba la corona de ciutats «madures»<sup>3</sup>, de diferent pes demogràfic, però amb les característiques de la seva capitalitat comarcal i de no haver quedat massa afectades pels creixements derivats del fenomen migratori centrat a Barcelona. Per això han gaudit d'un procés bastant equilibrat de creixement i s'han configurat com a centres de serveis d'àmbit comarcal.

Mataró (101.352 habitants), Granollers (50.000 habitants), Sabadell (190.625 habitants), Terrassa (161.625 habitants), Martorell (16.445 habitants), Vilafranca del Penedès (27.508 habitants), i Vilanova i la Geltrú (46.848 habitants), representen individualitats urbanes —a vegades augmentades per la suma dels teixits de municipis contigus (les Franqueses amb Granollers, Barberà amb Sabadell)— que constitueixen subcentres metropolitans, que no poden ser ignorats per cap enfocament que pretengui un tractament rigorós del fenomen.

Penso que és a partir de la presència metropolitana d'aquestes ciutats «madures» que s'arriba a convenir la determinació d'una certa regió metropolitana composta per les comarques a les quals pertanyen els esmentats municipis i dels quals són capitals històriques o ciutats rellevants.

Amb purs criteris d'intensitat d'ocupació urbana es determinaria com a Regió Metropolitana l'anomenada Regió I, que està composta per les comarques del Barcelonès, Baix Llobregat, Vallès Occidental, Vallès Oriental i Maresme. Si adoptem també criteris espacials i de previsió de metropolitanització futura, convindrà incorporar a les consideracions de caràcter regional les comarques de l'Alt Penedès i el Garraf.

<sup>3</sup> «Madures» per contraposició a ciutats «recents» resultat de creixements ràpids. Vegeu «Macrocefàlia barcelonina o ciutats catalanes?», Joan Busquets, *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme*, setembre 1981.

Les referències quantitatives bàsiques d'aquestes àrees comarcals són les següents:

**Taula 1. Superfície, densitat i població a la Regió Metropolitana, per comarques**

	Superfície km <sup>2</sup>	Població habitants	Densitat habitants/km <sup>2</sup>
Barcelonès	143,2	2.385.952	16.662
Baix Llobregat	486,4	606.729	1.247
Vallès Occidental	618,9	658.178	1.063
Vallès Oriental	812,9	241.593	297
Maresme	396,9	286.253	721
<b>Total Regió I</b>	<b>2.458,3</b>	<b>4.178.705</b>	<b>1.670</b>
Alt Penedès	514,0	67.224	131
Garraf	261,6	78.415	300
<b>Total Regió Metropolitana</b>	<b>3.234,5</b>	<b>4.324.290</b>	<b>1.337</b>

En resum, les xifres corresponents als diferents àmbits considerats són les següents:

**Taula 2. Superfície, densitat i població a la Regió Metropolitana, per àmbits**

	Superfície km <sup>2</sup>	Població habitants	Densitat habitants/km <sup>2</sup>
<b>Municipi</b>			
de Barcelona	97,6	1.712.350	17.545
Continu urbà	171	2.472.665	14.460
Àmbit CMB (1974-88)	476	3.083.353	6.478
Ciutat Metropolitana	648,2	3.261.577	5.032
Regió Metropolitana	3.234,5	4.324.290	1.337
Catalunya	31.895	5.978.638	187

A títol de breus referències comparatives cal assenyalar que el municipi de Madrid té una superfície de 607 km<sup>2</sup> i 3.200.000 habitants, mentre que la Regió Metropolitana, coincident en aquest cas amb la província i àmbit de la comunitat autònoma, és de 7.995 km<sup>2</sup> i 4.750.000 habitants. El municipi de París té una superfície de 105,4 km<sup>2</sup> i 2.000.000 d'habitants, mentre que la Regió de l'Île de France, referència per al Schéma Directeur d'Aménagement Territorial, abasta una superfície de 12.000 km<sup>2</sup> i 10.300.000 habitants.

## 2. L'ordenació de l'espai metropolità

La primera delimitació d'un àmbit metropolità va ser motivada per l'elaboració d'una proposta d'ordenació del seu espai territorial. L'anomenat Pla d'Ordenació Urbana de Barcelona i la seva Comarca de l'any 1953 es va referir a l'àmbit de 27 municipis, que posteriorment va ser el territori de la Corporació Metropolitana de Barcelona (1974-87), i al qual es va referir també el Pla General Metropolità de 1976, en tant que revisió de l'anterior pla.

Tantmateix, els treballs de l'esmentada revisió, iniciats a mitjans de la dècada dels seixanta, ja van posar de manifest la insuficiència d'aquest àmbit territorial per abordar determinats problemes. D'aquests treballs va sorgir el 1966 el que es va anomenar *Plan Director del Àrea Metropolitana de Barcelona*, que va aprovar-se el 1968, com un avanç del Pla Provincial, i que després es va desenvolupar en un document de més gran ambició que es va anomenar *Plan del Àrea Metropolitana de Barcelona: Una estratègia de ordenació territorial 1974-90*.

L'àmbit comprès en aquests treballs que es refereixen a l'«Àrea Metropolitana» va ser el que en el capítol anterior hem anomenat Regió Metropolitana (tantmateix, cal assenyalar que actualment el terme «comarca» no es correspon amb l'ús d'aquest substantiu que es va fer en el Pla de 1953, abans esmentat, i que àrea metropolitana és la denominació que s'ha adoptat per identificar l'àmbit de menys de 600 km en el qual actuen les diverses institucions metropolitanes existents a hores d'ara).

El Pla Estratègic Barcelona 2000 i el Pla Estratègic Econòmic i Social de Barcelona són propostes que es generen fonamentalment en el municipi de Barcelona, i encara que el seu objectiu no és pròpiament l'ordenació territorial o urbanística, inevitablement són presents en el seu discurs les implicacions metropolitanes de Barcelona.

Les propostes relatives a les grans infraestructures: port, aeroport, TAV, etc., tenen molt a veure amb l'espai metropolità; altres propostes, com consolidar

el patrimoni natural de les àrees forestals metropolitanes, la creació de nous centres o el desenvolupament d'actuacions d'habitatge en el territori metropolità, requeririen en bona lògica ser assumides i desenvolupades per organismes metropolitanos.

En termes específics d'ordenació territorial, el Pla Estratègic fa també diverses recomanacions per al Pla Territorial de la Regió I. La redacció del Pla Territorial Parcial de la Regió I és un mandat de la llei de 1987 del Parlament de Catalunya que va suprimir la Corporació Metropolitana i va crear diferents entitats metropolitanes sectorials amb diversos àmbits d'actuació. Aquest Pla Territorial es concebeix separatament del Pla Territorial General de Catalunya, que porta ja uns quants anys en procés de redacció i ha de ser formulat per una específica Comissió d'Ordenació Territorial Metropolitana que, sota la presidència del Conseller de Política Territorial de la Generalitat, reuneix representants dels departaments de la Generalitat, les comarques i els municipis.

Sembla que es tracta per tant de desenvolupar la discussió del fenomen metropolità i d'elaborar les seves propostes d'ordenació a escala regional. Una de les propostes d'aquest pla ha de ser l'establiment d'àmbits metropolitanos o simplement supramunicipals a l'efecte de redacció de planejament urbanístic. S'ha de considerar l'escala regional adoptada —encara que millor si s'amplia amb les comarques de Ponent— com a suficient per al tractament de gran part dels problemes de caràcter metropolità, però és molt discutible, d'altra banda, l'assignació a aquest Pla d'objectius «territorials», i especialment criticable en aquest sentit la seva elaboració al marge del Pla Territorial de Catalunya, la redacció del qual va ser iniciada bastant abans.

Si les dimensions de Catalunya permeten fins i tot que alguns fenòmens metropolitanos, com és ara l'ús dels espais d'oci de cap de setmana a les platges i la muntanya, s'estenguin a bona part del seu àmbit amb puntual periodicitat setmanal, resulta una mica incomprendible l'adopció d'una escala metropolitana per a la consideració d'aspectes de tanta transcendència territorial com les infraestructures bàsiques

energètiques o de distribució dels recursos hidrològics, les previsions de desenvolupament socioeconòmic o les mesures de protecció dels recursos naturals, per a les quals és obvi que seria desitjable tenir punts de vista més amplis que els que proporciona el territori metropolità.

Una altra objecció metodològica és la independència de la formulació d'aquest pla de l'elaboració del Pla Intermodal de Transport, aquest sí fonamentalment metropolità i que està referit al mateix àmbit, el qual ha de ser redactat per una Comissió totalment diferent, encara que creada per la mateixa llei.

L'ordenació metropolitana se situaria doncs entre dos nivells de tractament dels problemes urbanístics i territorials bastant clars:

- D'una banda, el nivell definit pel planejament urbanístic municipal, que comprèn determinacions que reconeixen drets i expectatives a determinades àrees de sòl, i des del qual es desenvolupen diversos tipus d'actuacions molt concretes.
- D'altra banda, el nivell pròpiament territorial que requereix un àmbit suficient per a ser formulat i que fins ara únicament s'ha concretat en alguns plans de caràcter sectorial referits a l'àmbit de Catalunya, com és el cas del Pla General de Carreteres.

El nivell de planejament metropolità hauria de situar el seu discurs propositiu entre els dos nivells esmentats, tot aportant la lògica del fenomen metropolità, que d'una banda serà correctora de propostes d'ordenació concebudes des de l'òptica municipal, i d'altra serà formalitzadora de propostes d'ordenació territorial en un àmbit caracteritzat per la intermunicipalitat dels problemes.

### 3. La Regió Metropolitana avui

La configuració geogràfica i física de la Regió Metropolitana de Barcelona és d'una considerable claredat. Assenyalarem com a fet que dóna caràcter la presència del mar al llarg d'una línia de costa de 110 km, entre el riu Tordera i el riu Foix, que són els límits amb les províncies de Girona i Tarragona, respectivament.

Com a elements centrals, el pla de Barcelona en el qual s'assenta el continu edificat, i al seu costat la gran extensió del delta del riu Llobregat. A ambdós cantons, els espais litorals del Maresme i el Garraf, com a perllongació del pla de Barcelona el primer, amb la seva connexió estrangulada pel massís que dóna nom a la comarca el segon, si bé amb la immediata previsió d'una autopista d'enllaç.

Garraf, Collserola i la serralada de Sant Mateu, el Corredor i Montnegre, són els massissos que separen les àrees metropolitanas marítimes de les interiors. Entre les dues, els rius Llobregat i Besòs marquen els canals bàsics de comunicació.

Sobre el riu Llobregat s'articula la comarca del Baix Llobregat, i els «dits» del Besòs, que són els rius Ripoll, riera de Caldes, Tenes, Congost i Mogent configuren el centre del Vallès. Al SO completaria el territori la comarca del Penedès, i al NE, la part del Vallès Oriental de la conca del Tordera. El corredor pre-litoral format per aquestes comarques conté les principals vies de comunicació en sentit paral·lel a la costa. Finalment, el massís pre-litoral, amb el Montseny com a principal protagonista, tanca la Regió Metropolitana cap a l'interior.

Pel que fa al desenvolupament urbà i infraestructural de la Regió Metropolitana cal assenyalar els següents comportaments i expectatives.

*Àrea central.* Sotmesa a una forta terciarització, amb problemes greus de pèrdua de residència per la competència d'altres usos. Planteig de les àrees de nova centralitat com a pauta de desconcentració del terciari. Importants operacions de recuperació urbana: Ciutat Vella, Vila Olímpica...

*Continu edificat.* Pèrdua de població en gairebé tots els municipis. Escassa disponibilitat de sòl pel creixement. Processos de terciarització —edificis d'oficines, hotels— i de complementació d'àrees industrials. Existència d'una proporció apreciable de polígons i teixits, que poden ser àrees a remodelar a mig termini. Important efecte de la construcció dels cinturons de ronda en la vertebració de les perifèries.

*Segona corona.* En gairebé tots els municipis s'han mantingut taxes de creixement positives fins ara, que han estat molt altes en alguns municipis receptors de migracions intrametropolitanes: Castelldefels, Sant Cugat del Vallès, Parets, Alella, Mollet, Sant Fost. Configuren àrees sotmeses actualment a un fort procés de desenvolupament industrial i residencial. Especial importància del desenvolupament industrial en el Vallès, i del residencial de segment alt a Sant Cugat i el Maresme. Processos més pausats però sostinguts a les àrees del Baix Llobregat. Hi ha sol disponible per al creixement, especialment en el Vallès. És una àrea en què es barregen actualment les principals iniciatives que no tenen cabuda en la primera corona: centrals integrades de transports de mercaderies, ampliació del parc tecnològic, nous establiments comercials de gran superfície. És l'àrea que necessitaria més atenció des d'una òptica metropolitana, en aquests moments.

*La corona de subcentres.* Rosari d'àrees urbanes relativament equilibrades i individualitzades. Totes elles amb creixements moderats però constants al llarg de l'última dècada. Constitueixen veritables subcentres metropolitans, i en aquest sentit tenen un bon desenvolupament del seu centre urbà, que inclou serveis d'àmbit supramunicipal. Es disposen segons un esquema de comunicacions radial respecte a l'àrea central, de la qual es troben a distàncies que varien entre 20 km (Sabadell) i 50 km (Vilafranca). L'autopista del Garraf i el túnel de Vallvidrera posaran les connexions de Terrassa i Vilanova, amb el centre metropolità al nivell de les altres ciutats d'aquest grup. És en l'encertat tractament d'aquesta corona —que té previst un quart cinturó que l'articuli viàriament— on es juga bona part de les possibilitats de futur de la Regió Metropolitana.

*Els trams finals.* Més enllà de les àrees fortament implicades en els subcentres esmentats, el fenomen metropolità es perllonga amb diversa intensitat sobre els eixos infraestructurals bàsics del territori: L'eix coster de l'Alt Maresme, que ha sofert un fort procés d'ocupació residencial. L'eix interior pel qual passen els principals canals de comunicació amb França, amb Cardedeu i Sant Celoni com a principals fites

urbanes. Menys to metropolità tenen, evidentment, les penetracions cap al Nord: Aiguafreda, Sant Feliu de Codines, Castellterçol, Sant Llorenç, Vacarisses, que participen ja clarament d'una altra geografia. La part del Penedès, no directament implicada en l'eix Sant Sadurní-Vilafranca, composta per municipis amb molt poca població i amb un clar caràcter agrícola.

L'ordenació de la Regió Metropolitana és en aquest moment la que resulta de la suma dels plans generals dels municipis que la componen. Cal assenyalar el ja esmentat Pla General Metropolità de Barcelona (1976) que comprèn 27 municipis, i el Pla de la Comarca de Sabadell (1976), que en comprèn 8. La resta de plans, la major part d'ells revisats dins la dècada dels vuitanta, són d'un sol municipi.

Aquests plans municipals, si bé s'ha de suposar que han estat sotmesos a un esforç de coordinació per part de l'autoritat urbanística de la Generalitat, és clar que tenen una insalvable dificultat per generar propostes d'escala metropolitana i que el resultat global de les previsions de sòl per al desenvolupament urbà no respon —almenys aparentment— a una idea clara de desenvolupament territorial.

No obstant això, s'ha de reconèixer que es tracta en general de plans mesurats en el sentit que són resultat de revisions de plans anteriors, freqüentment excessius en les seves propostes urbanitzadores.

En qualsevol cas el planejament urbanístic existent és una variable de pes per a qualsevol pretensió d'ordenació de la Regió Metropolitana. Tant pel cost que sol haver tingut la seva tramitació de redacció i aprovació com pel perill que suposa entrar en un procés general de variacions de les expectatives urbanístiques del sòl, caldria fugir de la idea de qualsevol procés de revisió d'abast metropolità. Una altra cosa és que des d'una òptica metropolitana hi càpiga la introducció d'ajustaments i correccions a les previsions de sòl municipal.

La introducció d'elements d'escala metropolitana o territorial s'ha produït únicament des de les actuacions sectorials d'infraestructures, amb la lògica excepció

de l'actuació que la Corporació Metropolitana va desenvolupar dins el seu àmbit.

La vialitat corresponent a les actuacions del Ministeri d'Obres Públiques o de la Generalitat, de la qual existeixen diversos projectes —autopista del Garraf, autopista Mataró-Malgrat, autovia del Llobregat—, constitueix un evident factor d'ordenació territorial que per raons fàcils d'entendre peca massa sovint d'excessiva sectorialitat. Encara que en el mateix terreny de la sectorialitat cal esmentar el Pla General de Carreteres de Catalunya aprovat per la Generalitat l'any 1984, que pel seu caràcter de proposta global aporta al territori una xarxa viària general que constitueix una referència d'ordenació no menyspreable.

Planejament municipal i previsions en matèria de carreteres, però també àrees naturals protegides —o a protegir—, i sens dubte, els requeriments i potencialitats —sovint no clarament determinats— de les infraestructures més especialitzades, com ara l'aeroport, el port o el sistema de ferrocarrils, constitueixen la part fonamental d'un entramat al qual s'han de referir les propostes d'ordenació metropolitana.

Els plans estratègics formulen objectius i accions relatives als aspectes esmentats. Vialitat, ferrocarrils, metro, aeroport... i també àrees forestals són, entre altres, objecte de propostes d'actuació que tenen el valor que els confereix el seu ampli consens ciutadà. Són propostes que l'ordenació de la Regió Metropolitana hauria de verificar i dotar de forma d'acord amb les altres sol·licitacions i circumstàncies d'aquest territori.

#### **4. Els temes de l'ordenació de la Regió Metropolitana**

L'ordenació dels elements específicament metropolitans hauria de ser el resultat dels treballs de la Comissió d'Ordenació Territorial Metropolitana. Se suposa la necessària existència d'un pla territorial l'àmbit del qual, com ja s'ha comentat, no hauria de ser inferior al de Catalunya, en tant que territori amb un nivell de govern que acumula la part més gran de competències de tipus territorial. D'altra banda, hi ha

i hi haurà els Plans Generals Municipals amb un nivell de determinacions establertes molt concretament per la legislació urbanística.

El nivell metropolità correspon a un estrat de determinacions que únicament cal a les àrees territorials on es produeix aquest fenomen. Fenomen que es basa essencialment en la intermunicipalitat dels problemes i en la ruptura de l'ordre geogràfic tradicional que constituïen els nuclis urbans aïllats i les seves vies de comunicació, inserits ambdós en un àmbit de domini rural. És aquest un estrat de determinacions que necessàriament se situara, pel que fa a la seva escala, entre les propostes d'ordre territorial i les ordenacions urbanístiques municipals.

A la regió de Barcelona els principals problemes d'ordenació metropolitana són, probablement, els que presentem a continuació.

##### **4.1. Establiment del sistema nodal metropolità**

La configuració metropolitana comporta el desdibuixament i la posada en crisi del sistema nodal articulat exclusivament sobre els centres urbans dels municipis. La consecució d'un nou ordre metropolità exigeix la determinació de nous elements que originin un sistema nodal que correspongui a l'escala i la configuració metropolitanes.

Aquest sistema no serà òbviament substitutori o contradictori en relació al format pels centres urbans existents, sinó que el complementarà des de la lògica de les relacions metropolitanes.

La determinació del sistema nodal pot tenir diferents nivells de concreció en la definició de cada element. Hauran de fer-se des de propostes de contingut molt precís fins a simples reserves estratègiques de sòl.

Formarien part d'aquest sistema elements de diferents característiques:

- Àrees de nova centralitat o centres direccionals. Tot partint de la proposta realitzada en el terme

municipal de Barcelona, es pot citar com a possibles elements d'aquest tipus: Pedrosa-l'Hospitalet, Catalana-Sant Adrià, Gran Via-el Prat, Aeroport-el Prat, Montigalà-Badalona, ERT-Montgat, Mas Rampinyo-Montcada, PTV-Cerdanyola, centres menors sobre la variant de la carretera a Sant Boi, Viladecans, Gavà, Castelldefels, centres menors sobre els accessos al Segon Cinturó a l'Hospitalet, Esplugues...

— *Centrals integrades de mercaderies i centres intermodals.* Cal esmentar les possibles àrees de la Zona Logística del Port, Castelldefels (Porta de Ponent), la Llagosta (Porta del Besòs), Castellbisbal (Porta del Llobregat), així com altres a determinar sobre el traçat de l'autopista A-7.

— *Reserves de sòl en àrees de nova accessibilitat.* Les previsions de vialitat —vies interpolars, Quart Cinturó i d'altres infraestructures de comunicacions— confereixen un alt valor estratègic a determinades peces de sòl, que haurien d'estar assenyalades per al seu pas a domini públic en el moment d'execució de la infraestructura, encara que aleshores la seva destinació no estigués totalment precisada.

#### **4.2. Millora i vertebració del continu edificat**

Les àrees ocupades pels teixits urbans són objecte d'atencions prioritàries per part de cada municipi; no obstant això, determinades propostes requereixen necessàriament una visió més àmplia.

Una anàlisi sistemàtica dels teixits defectuosos presents en aquesta primera corona ens pot posar de manifest opcions de remodelació ineludible o recomanable a mig termini, que requereixen un punt de vista metropolità tant pel que fa a la determinació de la destinació del sector —manteniment o canvi dels usos— com per articular les implicacions amb altres variables supramunicipals: noves àrees residencials, vialitat i transport.

Té específica importància el fenomen típicament metropolità de l'alta proporció de teixit perifèric que

requereix tractaments d'ordenació i requalificació només abordables des de plantejaments amb la suficient amplitud territorial i utilitzant sovint els efectes positius d'intervencions d'escala metropolitana en vialitat o equipaments.

És clar que aquest tipus de propostes —remodelació i tractament de perifèries— es produiran predominantment a l'àrea que correspon a la primera corona de municipis.

#### **4.3. Ordenació de les àrees clau**

La peculiar configuració del territori metropolità i el grau de desenvolupament aconseguit pels processos d'ocupació de sòl atorguen singular transcendència al paper que algunes àrees juguen o poden jugar en el conjunt. Són àrees en què els objectius metropolitans han de traduir-se en propostes bastant precises d'ordenació, en les quals ressaltin els trets fonamentals de la relació entre les diferents escales dels problemes presents.

Poden ser esmentades les àrees següents:

— *Àrea sobre el riu Besòs.* S'estén entre Montcada i Granollers, que és un pas obligat per a tot tipus d'infraestructures. Està sotmesa a un intens desenvolupament i, pel fet de tenir una notable disponibilitat de sòl, té un ampli ventall d'expectatives que convindria sotmetre a criteris de racionalitat metropolitana.

— *Àrea del Llobregat.* És una àrea clau, especialment en el tram exterior al Pla General Metropolità, des de Sant Andreu de la Barca i Castellbisbal fins a Esparreguera, ja que és canal de pas d'infraestructures i punt d'encontre de l'eix de l'A-7 (paral·lel a la costa) amb el de la N-II (fins a l'interior). Cal afegir que és on es produeix l'encontre del Baix Llobregat amb el Vallès i amb l'Alt Penedès.

— *Delta del Llobregat.* Àrea de gran valor ambiental i geogràfic, per l'ús de la qual competeixen una agricultura sempre fràgil, les grans infras-

tructures i els grans equipaments i serveis a l'aglomeració. L'ordenació metropolitana pot establir les pautes de la seva necessària compatibilitat.

— *Cerdanyola-Sant Cugat-Rubí*. Componen una àrea a cavall de l'A-7, i la sortida del túnel de Vallvidrera, que està sent objecte d'un intens desenvolupament i té molta disponibilitat de sòl, en bona part ja compromès. Cal afegir que per l'estat i les característiques d'algunes actuacions no és probablement una àrea en què l'ordenació metropolitana pugui introduir ajustaments massa importants.

#### **4.4. Habitatge i transport**

Aquestes són variables fonamentals la gestió de les quals des d'organismes metropolitans només s'espera que pugui dur-se a terme a mig termini en una petita part. No obstant això, l'ordenació metropolitana ha d'abordar necessàriament la definició del model residencial i la seva relació amb les previsions de transport públic.

De tot això han de sortir propostes en forma d'esmenes o ajustaments a les qualificacions de sòl residencial —i també al sòl destinat a activitats industrials—, recomanacions per a polítiques de creació de sòl urbanitzat i habitatge públic, i propostes relatives a les xarxes i nivells de servei del transport públic que hauran de ser vehiculades per mitjà del Pla Intermodal de Transports.

Avancem que en aquest terreny s'hauria d'apostar per la corona de subcentres metropolitans —amb les seves àrees immediates— com a principals receptors del creixement residencial metropolità. El fet de disposar totes elles de servei ferroviari, en principi millorable —proposta d'un exprés regional— i el ser ciutats amb bones condicions d'estructura i serveis les fa candidates a un augment del seu pes poblacional i a la formació d'una corona de ciutats qualificades i distintes, unides algun dia pel Quart Cinturó, constituint així un arc intermedi que donaria la mesura territorial de tota la Regió Metropolitana.

#### **4.5. Tractament dels espais d'esbarjo i les reserves mediambientals**

L'escala metropolitana és l'adequada per a la consideració de les reserves i recursos mediambientals en relació amb els espais d'esbarjo dels ciutadans. La regió abasta àrees suficientment extenses com perquè hi quedin incloses peces significatives del territori, sense que d'altra banda es perdi una visió suficientment pròxima com per permetre propostes de tractament personalitzades.

Cal afegir que el tractament en aquest nivell també possibilita una observació suficientment detallada del comportament intermunicipal dels ciutadans en allò que es refereix a les seves activitats d'esbarjo.

Les propostes de l'ordenació metropolitana se centraran en quatre aspectes:

— *Parcs forestals*. Normalment ja qualificats com a tals en els planejaments municipals i en alguns casos amb planejament i òrgans de gestió específics —Collserola, Montseny—. Les propostes d'ordenació metropolitana seran les que resultin d'una visió sistemàtica del conjunt de parcs, amb propostes específiques de tractament de les àrees que encara no han estat objecte d'actuació.

— *Espais lliures fluvials*. Incorporació de la presència dels rius a l'ordenació metropolitana. En la perspectiva d'una millora de la qualitat de les aigües, formulació de propostes d'ús i tractament dels espais fluvials.

— *Costa*. Propostes relatives al front coster com a recurs ambiental i d'activitats d'esbarjo, bàsic a la Regió Metropolitana.

— *Àrees agrícoles*. Formulació de propostes de supervivència de l'activitat agrícola com a qualificadora del paisatge i com a conservadora de buits d'interès ecològic i estratègic.

#### **4.6. Xarxes d'infraestructura de serveis**

Al medi metropolità és on es fan més paleses les dificultats i les contradiccions en l'establiment de les diverses xarxes de serveis: aigua potable, sanejament, electricitat, gas, eliminació de residus. La densitat de línies o conduccions i les seves relacions conflictives amb els usos i el paisatge donen lloc a situacions indesitjables, que augmenten i s'agreugen per la independència amb què actuen la majoria dels gestors o concessionaris d'aquests serveis.

És clar que el tractament d'aquests problemes passa per l'establiment de directrius d'ordenació que optimitzin les condicions d'utilització dels possibles canals de pas, i situïn les plantes dels serveis en els punts on minimitzin els conflictes amb els altres usos presents en el territori. L'escala d'ordenació metropolitana té el suficient abast per comprendre els requeriments funcionals de prestació dels distints serveis, a la vegada que manté la proximitat necessària per a què les propostes d'ordenació tinguin el grau de concreció adequat per resoldre els problemes de compatibilitat especial entre les distintes conduccions i entre aquestes i els altres usos.

D'això es desprèn que l'ordenació metropolitana és selectiva quant als seus objectes. No ha de pretendre una proposta totalitzadora que integri l'ordenació pròpiament municipal, ni assumir decisions que corresponen a consideracions territorials de gran escala.

El desenvolupament de la Regió Metropolitana s'orientarà per tant a partir dels diferents nivells de proposta i a les interaccions entre elles. Cal subratllar a més que les actuacions que concreten aquest desenvolupament comptaran amb la intervenció de nombrosos agents públics, privats i mixtos, sovint amb interessos i lectures sectorials que motivaran formulació d'alternatives o variacions d'algunes determinacions adoptades en la seva ordenació.

S'ha de ser conscient per tant que, a més dels diferents nivells, escales o objectes que defineixen el conjunt de l'ordenació, la seva execució serà fragmentària i seguirà processos no lineals. Sens dubte, tot això serà més complicat com més alt sigui el grau de metropolitanització del territori.

És pertinent per això esperar, com a producte tan necessari com la pròpia ordenació dels elements metropolitans, la provisió d'un procediment de seguiment territorial accessible i eficient que faci realment possible un procés de planejament continu i participatiu per a totes les institucions, agents i ciutadans amb interessos legítims en aquest territori.

No és senzill improvisar la fórmula ni els detalls tècnics d'un procediment d'aquest tipus, però és bastant clar que es tracta d'un objectiu irrenunciable si es vol que l'enorme riquesa d'iniciatives que el medi metropolità genera pugui constituir-se en permanent factor de millora i desenvolupament, alhora que d'equilibri i ordre territorial.



NOTES A UNA PROPOSTA PER REVIFAR EL PLANEJAMENT  
METROPOLITÀ DE BARCELONA

Febrer 1990

MANUEL RIBAS PIERA

*Catedràtic d'Urbanisme de l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona*

---

SUMARI

**1. De l'àmbit metropolità  
i l'àmbit nacional català**

**2. De l'estratègia del planejament territorial**

NOTES A UNA PROPOSTA PER REVIFAR EL PLANEJAMENT  
METROPOLITÀ A BARCELONA

L'objecte d'aquestes notes<sup>1</sup> és fer alguns comentaris a les darreres iniciatives per a rellançar el debat sobre el planejament metropolità a Barcelona.

**1. De l'àmbit metropolità  
i l'àmbit nacional català**

Vull començar amb la que per mi és la gran objecció. Per què seguir amb l'atenció posada només en un tros del territori nacional? Abans eren els famosos i injustificats 27 municipis<sup>2</sup>, ara és la Regió I. I per què? No serà que ha arribat el moment de negar-se a fer cap altra interpretació de futur sobre el territori que no sigui abastant —d'una manera o altra— tot l'àmbit del Principat? Molts ja sabeu que fa temps que penso així. Ara diré perquè.

Els problemes del planejament territorial canvien totalment si es miren, no pas des de Barcelona sinó des de Catalunya endins. La polarització de la polèmica política entre els dos principals estadants de la barcelonina plaça de Sant Jaume ha embrutat molt aquella afirmació.

Catalunya és prou petita per poder pensar-la globalment. En aquesta suposició és clar que el territori d'això que en diuen la Regió I concentraria bona part de les mesures d'un pla global. Però si el pla no és global concentrarà el 100% de les seves accions. Aleshores gairebé la meitat dels coneguts sis milions se sentiran amb greuge comparatiu, projectats a les «tenebres exteriors», al *mare ignotum*, al *finis urbis Cataloniae*. I es preguntaran perquè, i no hi haurà resposta per a ells.

Sé que exagero, però només una mica. Si les comarques de muntanya<sup>3</sup> s'han espavilat, al menys

sobre el paper dels diaris, una miqueta, si els habitants de les ciutats grans i mitjanes de l'interior s'han esforçat per esdevenir ciutadans de Catalunya i no simples «pagesos» (habitants dels *pagi* rústics), ha estat en bona part fruit d'un esforç encomiable, i contra tota lògica economicista. Aquesta ja fa temps que va anunciar que calia «tancar comarques».

**2. De l'estratègia del planejament territorial**

Fer realitat aquesta manera de pensar, si fos compartida, no és tractar del «marc del territori metropolità» com diu el punt primer de l'apartat 3 de l'escrit *Criteris i primers objectius* (gener 1990) que hem rebut, ni tampoc (punt segon de l'apartat 3) de l'estructura oberta del fenomen metropolità<sup>4</sup>. És més que això. És considerar el fenomen metropolità de Barcelona (i el de Tarragona, el de Girona-Costa Brava, i tant de bo que ho fos el de Lleida-Segrià-Pirineu) com un episodi, el més important de tots, d'un procés planejat de transformació territorial (que vol dir, abans, transformació social; però aquesta no és tasca directa d'urbanistes ni d'arquitectes).

Si en els documents rebuts ja no se'ns parla més dels 27 municipis, sinó de la Regió I, per què no abandonar la política de les subdivisions concèntriques al voltant de Barcelona i anar directament a l'únic límit per damunt de tota sospita, que és el del territori nacional?

Crec fermament que el Decret 177/1987 de 19 de maig és un seguit d'errors cabdals, perquè tant el Pla Territorial Parcial (que amb el nom ja paga) com l'intermodal de Transports i la planificació hidràulica o hidrològica (sobre un territori que exclou els Pirineus) són escandaloses repeticions de pedres amb les quals ja ens vam entrebancar no fa pas massa anys. Per tant, per què els cavallers de la taula rodona metropolitana ens hem de fixar ara en el Pla Territorial Parcial i estructures connexes? Per què no fixar-nos en un altre pla que el Parlament té encarregat a termini —per ara incomplert—, que és el Pla Territorial Nacional de Catalunya?

<sup>1</sup> El text present és un extracte de l'original. Es reproduïen només aquells apartats que fan referència a la qüestió dels àmbits territorials del planejament, tema d'aquesta monografia.

<sup>2</sup> Conec els treballs de verificació sobre mobilitat residència-treball que contradiuen la meua afirmació i reforcen l'àmbit dels 27 municipis. No dubto de la seva veracitat i objectivitat. Però penso que els resultats a 30 anys d'una imposició arbitrària no proven que la imposició fos racional. I a més, penso que un pla no és només seguir el corrent, sinó quelcom més.

<sup>3</sup> Gravíssim problema que no hauria de dissociar-se del fet metropolità costaner perquè només en aquest trobarem una bona ajuda per a resoldre aquell.

<sup>4</sup> Vegeu el text de Juli Esteban, «Ordenació territorial de la Regió Metropolitana de Barcelona: criteris i primers objectius», publicat en el número 1 d'aquesta col·lecció (pàgines 35-39).

Jo crec que els esforços han d'anar cap aquí. Potser és tasca no abastable des de la Mancomunitat de municipis metropolitans i aquesta és una limitació greu per a l'esmentada Mancomunitat, però no per pensar què hauríem de fer entre tots.

Si hom segueix jugant «a la contra» o al «marcatge» del Pla Territorial Parcial, hom segueix mereixent la crítica, ni que sigui manipulada, de fer política concentracionària i fins i tot desconsiderada davant del fet nacional català. Si, en canvi, d'una definitiva vegada ens decidíssim a ocupar-nos del Pla Territorial Nacional crec fermament que començaríem a

veure-hi clar, i que no se'n seguiria cap dany per a Barcelona (si és el motor de tot) i que aquesta no seria cap posició antimetropolitana, Déu nos en guard!

M'agradaria molt més un Pla Estratègic Catalunya 2000. Es tracta de vitalitzar i fer arrencar tot el territori, tant el que ja és com el que encara és —afortunadament— buit, per tal que no sigui —desafortunadament— més buit cada any que passa. Només amb aquesta òptica ampla, posant de costat problemes de signe contrari, s'encarrilarien els de les àrees congestionades que anomenem àrees metropolitanes.



SOBRE QUINS ÀMBITS SÓN MÉS ADEQUATS PER A LES  
DECISIONS TERRITORIALS

Barcelona, juny 1990

LLUÍS CASASSAS

*Catedràtic de Geografia de la Universitat de Barcelona*

---

## SUMARI

1. Uns mots introductoris
2. L'anàlisi dels fonaments geohistòrics
3. La ciutat no és una construcció estàtica ni un cos inert
4. El canvi del concepte de ciutat
5. Una nova interpretació de l'estructura territorial
6. El reconeixement d'una realitat manifesta
7. L'anàlisi de les transformacions
8. Sobre els obstacles i els seus remeis
9. Perquè es pot parlar de tipus nous de ciutats
10. Quins obstacles i quins remeis

## SOBRE QUINS ÀMBITS SÓN MÉS ADEQUATS PER A LES DECISIONS TERRITORIALS

«L'home pot donar un sentit a la vida i organitzar-la amb la seva voluntat»

BORIS PILNIAK

### 1. Uns mots introductoris

Manuel Ribas Piera, el mes de febrer de 1990, fent referència a l'àmbit de planejament de Catalunya que considera millor es preguntava: «Per què seguir amb l'atenció posada *només* en un tros del territori nacional?»<sup>1</sup>.

Comença aquesta reflexió amb les paraules de Manuel Ribas perquè, possiblement, només es podrà trobar solució als problemes de l'ordenament territorial de Catalunya si s'esguarda *tot* el seu territori com *una sola* entitat, analitzada, no tan sols des dels factors físics, anomenats comunament factors «geogràfics», que tenen una indubtable importància a l'hora de tractar de la unitat de Catalunya, sinó, sobretot, des dels aspectes humans col·lectius. Referint-se a aquests, Salvador Llobet va escriure:

«Més que a les circumstàncies físiques, la unitat catalana es deu al factor humà, a la vida comuna a través de molts segles, a la llengua pròpia, a uns camins (...) que han contribuït a formar un conjunt geogràficament unificat i solidari»<sup>2</sup>.

Llobet, glossant aquestes idees en un altre lloc parlava del «paper unificador de la xarxa hidrogràfica» de Catalunya, substrat de la seva unitat política amb el centre a Barcelona, punt de confluència dels principals cursos fluvials.

I, finalment, per acabar aquesta mena d'introducció feta a tocs de cites bibliogràfiques, es transcriuen, malgrat la llargada, les línies que serveixen de tesi central al meu llibre escrit el 1977:

«Hom pot resumir dient que, avui, Catalunya és una unitat econòmica i que el seu cap és Barcelona.

Sembla que aquesta teoria pot esdevenir el canemàs en el qual es fonamenti tot el desenvolupament de l'obra present. I caldria afegir que voler potenciar el desenvolupament d'una part de Catalunya, mal sigui la més populosa i dinàmica, desconeixent les necessitats de la resta, és condemnar tot Catalunya, cap i cos, al raquitisme, a l'esterilitat i a la mort, potser per congestió.

Voler bastir una Àrea Metropolitana de Barcelona, amb el nom que hom vulgui donar-li, desconeixent que la veritable àrea de Barcelona, l'única àrea de Barcelona, la constitueix la totalitat de Catalunya, és voler anar a contracorrent de la història, és voler desconèixer la realitat física i econòmica, és condemnar-se a no comprendre els moviments humans que s'han succeït a Catalunya, és doncs, reduir-se a no comprendre res»<sup>3</sup>.

Ara bé, si es volgués insistir en els motius pels quals es vol reafirmar la tesi de la visió global i interdependent de Catalunya, potser seria interessant de recordar en quin moment els homes que han habitat les terres actualment catalanes han estat ja conscients de llur unitat i de pertànyer a una col·lectivitat de membres que es condicionen mútuament, perquè, la «visió global» no és un fet recent ni la seva constatació una invenció actual.

### 2. L'anàlisi dels fonaments geohistòrics

Sense voler-se endinsar en les presumpcions més obscures dels períodes més remots de la història d'aquestes terres, sembla que es pot afirmar que des del moment que Roma introduí modificacions importants a l'organització existent abans de la seva arribada—organització de base tribal que emmarcava un món de petites ciutats—, començà a enfortir-se el paper director de Barcelona, tant en l'economia com en les funcions típicament urbanes de protecció, de refugi i de centre organitzador de les activitats generals del país.

<sup>1</sup> Ribas Piera, M.; *Notes a una proposta per a revifar el planejament metropolità de Barcelona*. Escrit presentat a la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea metropolitana de Barcelona. (Barcelona, juny 1990).

<sup>2</sup> Llobet, S.; «Cataluña», dins *Geografía Regional de España* (M. de Teran i Ll. Solé, directors), Ariel, Barcelona, 1969.

<sup>3</sup> Casassas i Simó, Ll.; *Barcelona i l'espai català*, Biblioteca de Cultura Catalana, núm. 30, Curial, Barcelona, 1977. És el resum de la tesi doctoral.

Escatir fins a quin punt fou intens i eficaç, sobre tot Catalunya, aquest paper dirigent de Barcelona potser és una tasca dels historiadors. Ací el que interessa és cercar els aspectes primordialment geogràfics que propiciaren la creació d'un feix de relacions presidit per Barcelona.

No s'intenta de negar que, a la consolidació d'aquest paper dirigent, contribuïren uns factors físics coneguts que, ratlles amunt, s'acaben d'anunciar: Barcelona està situada en l'únic eixamplament de l'andana litoral tan estreta que s'estén des de la Tordera —quan comencen els cingles de la Costa Brava— fins a Garraf —quan les muntanyes es tornen a abocar a la mar—. En aquest eixamplament desemboquen els dos veritables rius de tot el sector, el Llobregat i el Besòs, que travessen la serra de Marina pels estrets de Martorell i de Montcada, respectivament. A més, tots dos rius travessen la serra de l'Interior per altres estrets. D'aquesta manera, tot Catalunya està en contacte fàcil amb Barcelona, port comú per a totes les seves activitats econòmiques i per a les relacions exteriors de totes les terres catalanes.

Cal insistir: no hi ha un altre punt que reuneixi aquestes condicions. Ni Empúries, que terra endins veu barrat el pas dels seus camins pels espadats de Puigsacalm i els cims del Sistema Transversal, ni Tarragona, porta de la Depressió Central on havia d'arribar per l'estret de la Roixel·la i el coll de Tarrés, per trobar els deserts humans de les Garrigues i del Segrià meridional, proveïdors de collites migrades, ni Tortosa, amb el pas dificultós de les cluses de l'Ebre.

Tant el curs de l'Anoia, que ve de les terres altes de la Segarra a desguassar prop de Martorell —a les portes de Barcelona—, com els solcs que les aigües han obert a les margues toves de la Depressió Prelitoral: tant el Cardener i el Riubregós com la riera Gavarresa, tota la xarxa hidrogràfica contribuï, doncs, a fer que cap contrada catalana no quedés al marge de la influència de la ciutat de Barcelona, i s'establí de seguida una simbiosi entre Barcelona i el conjunt del territori que avui és Catalunya, simbiosi que va incloure avantatges recíprocs entre ambdós components.

Cal tenir en compte, però, i ben present que aquest paper dels fenòmens físics, tal com ha estat dit al principi, no és l'únic determinant a l'hora de crear-se la capitalitat de les terres catalanes i d'aparèixer allò que és titllat de centralisme barceloní, fenomen constant en la història. *No hi ha un centralisme barceloní*. El que s'ha pogut constatar al llarg del temps és el domini d'unes classes dirigents i dominants sobre tot Catalunya (la dita capital inclosa), exercit moltes vegades des de Barcelona, però no sempre.

Aquest és el veritable nus de la qüestió, perquè, tal com va dir Pierre Vilar: «és impossible de separar l'estudi del moviment nacional de l'estudi dels fenòmens de classe»<sup>4</sup>.

Pel seu paper primigeni d'impulsor de la vida comuna i de receptacle de les poblacions i de llurs activitats, pel fet d'haver actuat com a àgora col·lectiva on s'han pogut debatre qüestions generals, pel seu paper constant de motor comprensiu i impulsor alhora, Barcelona constituï de seguida, més que un simple punt en el mapa, un conjunt humà on es reflectí tota la vida nacional. Realment, Barcelona ha estat sempre la gent del país sencer.

### **3. La ciutat no és una construcció estàtica ni un cos inert**

Si pensar no és tan sols seguir el corrent, sinó quelcom més, «pensar Barcelona» no és tan sols encotillar-se en l'acceptació de muralles físiques o legals, tècniques o literàries. «Pensar Barcelona» no és tan sols limitar la visió a esquemes heredats, sinó quelcom més<sup>5</sup>.

La generació d'avui, quan «pensa» Barcelona i el conjunt del territori català, no pot deixar escapar la seva cita amb el futur escudant-se en el prestigi de formulacions pretèrites.

<sup>4</sup> Vilar, Pierre; *La Catalogne dans l'Espagne moderne. Le milieu naturel et le milieu historique*, tom I, SEVPEN, París, 1962.

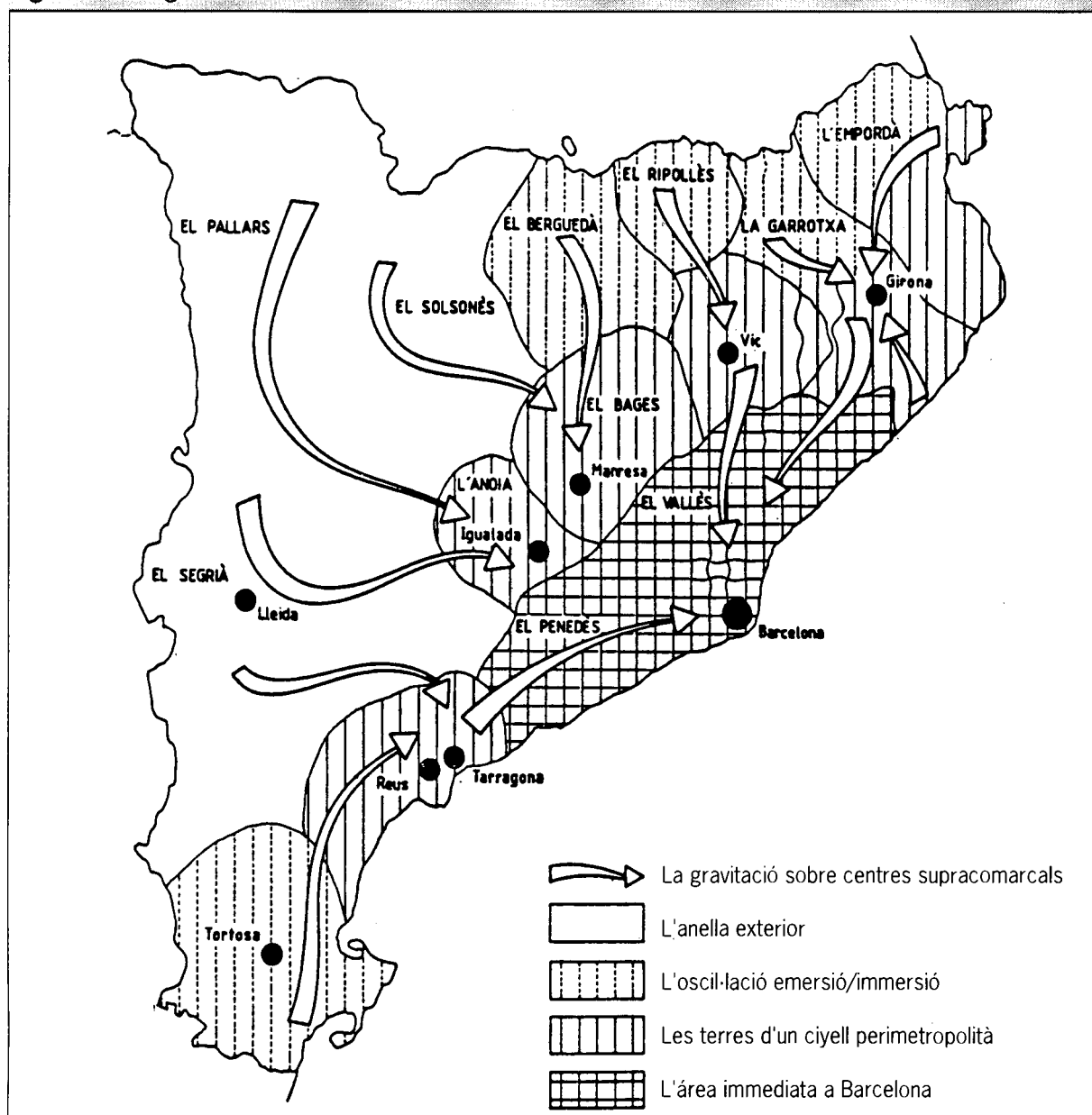
<sup>5</sup> Ribas Piera, M.; *op. cit.*

Ja a *L'Être et le Néant* hom pot llegir:

«Cap estructura primitiva no ha de seguir limitant el significat i les possibilitats d'elaboracions futures...»

Aquestes paraules, que es poden considerar un cant a la llibertat individual enfront dels encerclaments de tots els dogmatismes, es poden aplicar a l'anàlisi de tot el que s'està considerant perquè, com és natural en un assumpte tan lligat a l'exercici del poder, en les

Figura 1. Els «grans camins confluents»



opinions sobre el territori imperen molt sovint lloses intel·lectuals dictades al llarg de les centúries.

Cap concepció del territori formulada en temps passats ni cap concepció de la ciutat heretada no poden limitar ni condicionar plantejaments nous i actuals perquè, a més, aquesta és la condició humana, la seva grandesa i la seva servitud, la de bastir cada dia el pensament nou, perquè

«la presència humana en el món —continuava Sartre— no és una forma de ser, sinó una forma de fer, d'eleger de fer-se».

Fer aquestes reflexions no és fer una marrada que allunyi de l'objectiu concret d'aquest escrit perquè, circumscriuint més el comentari en el camp geogràfic, es poden estendre a la ciutat de Barcelona i a l'organització del territori de Catalunya els mots que Pau Vila deia referint-se a les comarques catalanes:

«No existeix cap comarca immutable (...). Guardem-nos de seguir en la recerca d'un continent determinat quan està vist que aquest ha variat de forma a través dels segles»...<sup>6</sup>

I ací rau la clau de tot. Si és veritat que la funció determina l'òrgan i la forma (*form follows function*, va escriure Louis Sullivan), avui la ciutat, que és la construcció que la humanitat ha trobat per realitzar-se, per fer-se, aconsegueix una munió de funcions que no s'efectuen damunt el mateix empedrat ni queden limitades pel cercle de murs establerts. Avui, la ciutat és un fenomen en expansió ininterrompuda que irradia, a més de les funcions pròpiament urbanes, unes formes de vida concretes cada vegada més generalitzades.

Barcelona —cal tornar al cas de Barcelona— ha conferit al conjunt de Catalunya un model de vida urbà, al qual, tal com es dirà, només el sotmetiment a formes heretades impedeix el ple desenvolupament, model que es caracteritza per una oferta de possibilitats d'habitatge entesa també com una millora tant

de l'habitatge pròpiament dit com de la qualitat del seu entorn; per una oferta de llocs de treball diversificats i cada vegada més especialitzats; per una oferta de possibilitats de comoditats, de comerç diversificat, d'educació i de cultura, de sanitat, d'assessorament, d'assistència, d'esplai... Encara que, massa vegades, el domini d'estructures socials envellides hi faci existir bosses de pobresa que deixen els avantatges descrits com a meres possibilitats.

Tal com ja s'ha dit, per la disposició de les valls, pels tàlvegs i les fondalades, per l'estructura del territori, s'ha establert, *des de sempre*, una relació entre les gents de tot el país i de Barcelona, fet que ha provocat que hi hagi aparegut un sentiment viu de solidaritat i de convivència que només raonaments malintencionats assagen d'enterbolir, sense assolir-ho del tot, però.

La dita popular tan coneguda que fa referència a la centralitat universal de Roma es podria retocar lleugerament i es podria dir que, a Catalunya, «tots els camins porten a Barcelona», o bé, mirant el món des de Canaletes, es podria dir que «tots els camins que surten de Barcelona porten arreu, a trobar totes les gents que constitueixen la comunitat nacional».

Aquesta és una de les grans contribucions que ha fet Barcelona a la construcció de la societat catalana, cada vegada més civilitzada a mesura que s'ha anat urbanitzant. Avui, Barcelona s'ha constituït com

«un espai de convivència dinàmica no exempt de contradiccions, però en el qual han predominat els elements enriquidors i sinèrgics de les diferències per damunt dels efectes d'oposició i de conflicte»<sup>7</sup>.

Encara més: Barcelona, com ha passat sempre a les grans ciutats capdavanteres, ha esdevingut

«un espai de convivència i d'integració de les gents més diverses, d'origens socials i culturals diferents, de nivell econòmic i professional divers, de creences diferents i, sovint, d'origens ètnics diferents»<sup>8</sup>.

<sup>6</sup> Vila, P.; *La divisió territorial de Catalunya*. Selecció d'Escrits de Geografia, 1, Biblioteca de Cultura Catalana, núm. 31, Curial Barcelona, 1977.

<sup>7</sup> Borja, J. i Subirós, J.; *El renaixement de la ciutat*. Eurociutats. Conferència de les Eurociutats, Barcelona, abril 1985.

<sup>8</sup> Borja, Jordi, i Subirós, Josep; *op. cit.*

S'ha arribat ja a un punt en què es pot afirmar que avui no és possible parlar del futur de Barcelona ni parlar de l'endegament de la seva vida actual, de la que depèn el futur i l'endegament de la vida col·lectiva dels catalans, si es prescindeix de la seva realitat metropolitana. Avui, no té sentit parlar de Barcelona com d'una ciutat reclosa en el cercle nou de muralles format pels límits del terme municipal. Barcelona és el municipi, és clar, però és *quelcom més*.

És clar, val la pena repetir-ho, que hom pot parlar de l'existència del terme municipal específic de Barcelona (els famosos, molt concrets i ben comptats noranta-vuit quilòmetres quadrats), però és ben palès que la ciutat real de Barcelona excedeix àmpliament els seus límits administratius: la «ciutat-real» de Barcelona és un fet plurimunicipal metropolità.

Aquest conjunt metropolità constitueix, però, certament, una ciutat fragmentària, discontinua i multiforme, però que, malgrat tot, s'ha d'entendre i comprendre com un tot.

#### **4. El canvi del concepte de ciutat**

Abans de continuar parlant i pensant en el conjunt metropolità de Barcelona i en el tipus nou de ciutat que ha generat caldria aturar-se a considerar que el que ha canviat, també, és el mateix concepte de ciutat. Ací, ara, la recerca d'aquest concepte perdut s'intentarà fer des d'un punt de vista geogràfic.

I val la pena de fer-ho des de la geografia perquè el geògraf, ara, ja intervé en les discussions dels grups pluridisciplinars. Cada dia és més gran el cercle dels que comprenen, entre els geògrafs, que la vida no es troba reclosa en els seus laboratoris, sinó que es troba i s'hi ha de trobar, en el lloc on es forma dia a dia: al carrer i als llocs de treball.

Potser poden semblar fora de lloc aquestes consideracions, però és que cal recordar-ho. Fins fa poc no eren molts els geògrafs que es trobaven immersos en la vida quotidiana i, en canvi, eren molts els que acostumaven recolzar les seves opinions i orientar els seus objectius vers punts de vista obsolets

o estranyament i obscurament teòrics. Ara, en canvi, cada dia són més els geògrafs que es troben cercant explicacions i solucions i experimentant les perspectives de futur en els camps ben diversos que havien abandonat als conreadors d'altres disciplines socials i tècniques.

Una d'aquestes parcel·les retrobades és l'anàlisi del fet urbà. Fins fa pocs decennis, la ciutat s'estudiava com un element del paisatge i en la seva anàlisi s'hi privilegiaven els aspectes descriptius i morfològics i s'abandonaven a un segon pla els elements interpretatius, els problemes interns de la ciutat i els de la seva estructura interna.

Va ser cap als anys seixanta quan, al conjunt del territori de l'Estat espanyol es va deixar de tractar la ciutat com un fet geogràfic, com un ens asèptic, neutre i gairebé sense problemes, tot i que ja feia temps que s'havia començat a considerar com un fet humà i, al costat dels urbanistes, sobretot, començà a ser considerada com una opció, com una alternativa, com un objecte de gestió. És el moment en què s'introdueixen els conceptes de xarxa urbana, d'armadura urbana, d'àrea d'influència, de relacions funcionals i de jerarquia dels centres. Entre els que deien tot això hi havia Ribas Piera, que no hi estava sol.

Fou el moment en què l'anàlisi teòrica es confonia amb l'actuació urbanística, moment en el qual els geògrafs normalment hi eren absents. No fou fins molt avançats els anys setanta quan entre els geògrafs s'assistí a un renaixement dels estudis urbans, encara poc sistemàtics i amb una metodologia vacil·lant. Fou quan semblava que interessava molt més el model teòric que el problema que s'estava estudiant.

Els geògrafs es preocuparen pels problemes derivats de la creixença urbana que era deguda a moviments migratoris tan grans i de la seva conseqüència, la concentració poblacional. Eren problemes nous, perquè fins aleshores no s'havien estudiat més que pels demògrafs i els sociòlegs, mentre els urbanistes continuaven preocupats per les qüestions derivades de la congestió i de les seves conseqüències.

És veritat que els geògrafs havien efectuat estudis monogràfics relatius a ciutats concretes i, en especial, havien efectuat anàlisis de grans centres urbans, especialment Madrid i Barcelona, però la problemàtica urbana continuava principalment en mans dels sociòlegs, els urbanistes i els arquitectes.

Només ara, aquests darrers anys, els geògrafs han començat a analitzar els problemes de la ciutat en relació amb el conjunt de la societat, els problemes entre el centre i la perifèria, els problemes de les xarxes urbanes i els problemes generals del desenvolupament urbà. S'ha deixat ja l'anàlisi exclusiva dels aspectes de la morfologia urbana i s'ha arribat a considerar la ciutat com un sistema que s'ha d'analitzar en tots els seus aspectes i problemes.

Ara doncs, com es pot definir la ciutat? Segons una definició clàssica, la ciutat és un lloc d'assentament humà estable en el qual és fonamental una certa aglomeració de la població i, gairebé sempre, el predomini d'unes funcions no agrícoles d'aquella població.

Però, en mirar la realitat actual de Catalunya —com passa en molts altres indrets— es comprova que en el procés actual d'urbanització general del país resulta difícil escatir on queden els límits de la ciutat, on i com es distingeix del camp que la rodeja, en el qual ja són visibles els caràcters de la urbanització mencionada.

La vella oposició entre la ciutat i el camp que era notable a Barcelona fins després de la guerra civil s'ha transformat pel creixement del sector terciari, que ha arribat a ser el determinant.

El factor numèric o demogràfic que servia per determinar la jerarquia urbana ha perdut importància perquè la ciutat no es pot estudiar de manera aïllada, sinó com un conjunt, sistema o estructura urbana d'un territori que, en el cas de Catalunya, comprèn una bona part de la regió. Ja no es tracta, doncs, de «posar ordre» entre ciutats tancades: el que s'ha de fer, ara, és pensar en la ciutat com un ens obert en el qual tots els seus habitants puguin ser ciutadans de ple

dret i puguin trobar-hi la satisfacció de les seves necessitats.

En aquest sentit, és justa l'apreciació que fa Italo Calvino en *Les ciutats invisibles*. Explica:

«També les ciutats creuen que són obra de la ment o de la casualitat, però ni l'una ni l'altra són capaces de mantenir drets els seus murs. D'una ciutat no has de fruir les set o les setanta set meravelles, sinó la resposta que et dóna a una petició. O a la pregunta que ella mateixa et fa».

I és potser en arribar a aquest punt que val la pena de tornar-se a preguntar què és la ciutat, tenint molt present que ara s'ha de parlar per força de l'aglomeració de Barcelona en l'estructura de la qual es veu la imatge del que passa a la resta del territori. A més, ja no hi ha dubte que l'estructura metropolitana serà la preeminent en un futur que ja és actual i que actualment ja comença a ser un model vàlid per a Catalunya.

Com s'ha dit altres vegades, la gran ciutat central catalana pot ser contemplada com una realitat a tres escales diferents: la ciutat central administrativa, l'aglomeració o continu urbà i la Regió Metropolitana. Cada vegada més, l'acció municipal central té tendència a estendre's més enllà i la gran ciutat ja no és monopoli del seu municipi central, sinó que es podria definir com un terreny d'encontre i de concertació necessària no només amb els municipis veïns del seu voltant, sinó amb tota la comunitat i, fins i tot, amb el govern de l'Estat. I tot això malgrat els recels i les suspicàcies que a vegades pugui crear l'expansió de la gran ciutat i dels seus serveis.

Cal tenir en compte que el desenvolupament s'efectua al si de la ciutat central, dins d'un territori especialment organitzat. La ciutat central és un subsistema social, organitzat territorialment, capaç d'absorbir i de generar innovacions, mentre que les ciutats perifèriques, les que es troben més enllà del rodal immediat de Barcelona, són subsistemes dels quals el desenvolupament és determinat principalment per les institucions centrals mitjançant relacions de dependència.

Del que s'acaba de dir resulta evident una estructuració del territori en nuclis de nivells jeràrquics diferents, i aquesta és una situació socio-política —la de la jerarquització dels nuclis urbans— que ha de ser abandonada perquè les ciutats que no són milionàries, carregades de personalitat i de tradició, amb sectors terciaris cada vegada més vius, són ciutats de tipus nou que superen funcionalment els seus límits administratius i que volen rebutjar la seva relegació a nivells inferiors de la jerarquia.

Quin paper juguen aquestes ciutats en un país cada vegada més urbanitzat en el qual es comprova cada vegada més que és la gran àrea central la que atorga el caràcter a tota la societat catalana de finals del segle xx?

I es podria preguntar, també, quin paper juguen aquestes ciutats que es voldria situar a nivells inferiors de jerarquia i a les quals, a tot estirar, s'atorga el títol no massa excel·lent de cap de comarques, de les quals algunes vegades només es coneix la seva indefinició. Alguns autors han arribat a dir que són nuclis marginals situats en àrees també marginals «que s'haurien de tancar»!

Per què preocupar-se d'aquestes ciutats més petites, doncs?

La resposta a aquesta pregunta —resposta feta des de Barcelona— es pot trobar a *Les ciutats invisibles*, obra que ja s'ha citat abans, de l'autor italià Italo Calvino. L'autor explica que Kublai Kan, que volia conèixer el món, un món inventariat i descrit, ordenat i finit que ell havia recorregut, demanava a Marco Polo que li fes conèixer les coses que havia visitat durant el seus viatges. Marco Polo li descriu els camins i les llars dels homes.

«En un moment donat li descrivia un pont, pedra per pedra. I Kublai Kan el va interrompre i li digué: "Per què em descrius i em parles de les pedres? Només em descrius i em parles de les pedres. Només és l'arc el que m'interessa". I Polo li va respondre: "Sense pedres no hi ha cap arc"».

Sense pedres no hi ha arcs. Catalunya no és un desert on es trobin fèrtils oasis, sinó la llar comuna d'una col·lectivitat altament urbanitzada en la qual —i aquesta és la seva característica principal— les relacions verticals, el vell i anacrònic ordre jeràrquic, va sent substituït per uns feixos de relacions recíproques fonamentades en principis d'igualtat i de complementaritat, relacions entre les aglomeracions, és clar, però també entre centres més petits que, potser, són els que mantenen més viu els sentits de sociabilitat i de solidaritat. Aquests centres més petits són les pedres sense les quals no es podrien aixecar ni aguantar els arcs.

## **5. Una nova interpretació de l'estructura territorial**

Per arribar al coneixement clar de la realitat territorial actual de Catalunya s'ha d'efectuar una anàlisi completa i profunda que permeti arribar a una etapa de formulació teòrica i de determinació conceptual. S'han d'analitzar tots els indicadors que siguin reflex de tots els fluxos de relacions que existeixen entre els ciutadans: els moviments diaris de residència-treball, les trucades telefòniques, els volums de relacions de compres, la intensitat del trànsit, els moviments en raó de l'oci i el lleure, la direcció i el sentit dels fluxos bancaris i financers, la importància de les inversions industrials i comercials, la creació de llocs de treball, etc.

Evidentment, com a teló de fons no es poden oblidar ni l'estudi de l'evolució demogràfica, ni els problemes de la localització de l'activitat econòmica, ni l'estudi de la morfologia del territori i de la seva influència quan es tracta de determinar els eixos viaris i l'emplaçament de les superfícies comercials, ni, és clar, el pes que té l'evolució històrica de la comunitat.

De les anàlisis que s'han efectuat a la majoria dels països de l'occident d'Europa més veïns, que tenen estructures i organitzacions socio-poblacionals més semblants entre ells i dels que ens són més propers els hàbits mentals, els plantejgs jurídics, l'evolució econòmica i la formació intel·lectual, es pot arribar a conclusions interessants.

Evidentment, es pot afirmar que arreu domina el fenomen metropolità, que és un fet relativament recent que ha capgirat els funcionaments territorials i ha obligat a formulacions teòriques noves que abans mai no s'havien pensat.

Tot i això, però, hom assisteix, en la majoria de les grans ciutats, a un canvi de tendència, des de fa pocs anys. Aquell creixement ràpid, desordenat, caòtic i ininterromput, iniciat als anys seixanta, que portà a una explosió urbana fins aleshores desconeguda, ha deixat pas a una disminució del pes relatiu de les àrees centrals i a la progressiva suburbanització i una nova jerarquització dels espais.

A Barcelona es manifesten clarament les etapes d'aquest procés de creació i d'evolució de les àrees metropolitanes: primer, un creixement natural i accelerat de la població per la conjunció dels fenòmens de l'augment de la natalitat i de la reducció de la taxa de mortalitat; després, un procés d'industrialització ràpid i sostingut que persistí fins a la crisi dels anys setanta, apareguda per la coincidència de factors diversos; més endavant, un desenvolupament de les tecnologies del transport (és un procés que entronca amb la situació actual) que fa possible una mobilitat cada vegada més gran, per raó del treball, de les compres, de la cultura, del lleure i de l'oci, etc., tal com s'ha dit. Avui, per exemple, és ben notable que, a causa d'aquest augment de la mobilitat, s'estenen per una bona part de Catalunya la tinença i l'ús de segones residències, el desenvolupament d'alguns sectors turístics i d'esplai lligats estretament i directament al sector metropolità de Barcelona.

En dir això, no s'ha de pensar només en l'impacte causat per la proliferació dels espais edificats de nou, sinó, a més, en tot el que això comporta: vies d'accés, xarxes de distribució d'energia, creació de centres comercials nous, parcs d'estacionament de vehicles, eliminació de residus, serveis personals, etc. Tot plegat representa l'aparició de conjunts nous tan aviat propers als emplaçaments «històrics» (el Masnou, Mataró, Sant Cugat, Gelida, Capellades, Pontons, per exemple) com apareguts en sectors fins

fa poc encara considerats «naturals». És un fet que, amb alts i baixos, va continuant.

El centre de Catalunya ja no es pot entendre d'una manera estàtica, com si fos un punt. El centre de Catalunya és un itinerari.

Tot el que s'ha anat dient provocà la complexitat creixent de l'aglomeració i, com ja era previst, la seva extensió part de fora del terme municipal administratiu de la ciutat gran. A més, a causa de la mobilitat creixent de les poblacions i del poder d'atracció de la ciutat de Barcelona es pot observar que l'impacte de la mobilitat per raó del treball incrementa la interrelació existent entre la ciutat central i les àrees circumdants. Les xifres d'aquesta relació demostren l'existència d'un sol mercat de treball, que és la condició específica que caracteritza la unitat urbana: la ciutat és, sens dubte, el lloc on la gent viu i treballa.

La realitat de la importància de les interrelacions existents és, però, segons la informació obtinguda dels padrons d'habitants del 1981, més reveladora que les mateixes dades de la taula 1. Segons l'esmentat padró, el nombre d'entrades diàries d'actius a Barcelona, procedents de la resta de la Regió I, és de 175.000, mentre que el de sortides, també diàries, vers les comarques de la mateixa Regió és de 70.000 actius. És a dir, més del 25% dels llocs de treball de Barcelona són ocupats per actius procedents d'altres municipis i més del 12% dels actius de Barcelona troben feina a l'exterior de la ciutat, però a la seva àrea<sup>9</sup>.

Així doncs, tant pel nombre de persones de cada municipi de la que diuen Regió I que es desplaça diàriament a altres municipis de la mateixa Regió per anar a treballar com pel nombre de llocs de treball existents al conjunt de municipis i per la magnitud i el sentit dels viatges, es pot assegurar que hom es troba front a un fet metropolità innegable que forma un sol mercat de treball i un nucli comú de residència<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Serra i Batiste, J.; «Mercats de treball a la regió de Barcelona», *Banca Catalana*, revista econòmica, núm 76, Barcelona, setembre 1985.

<sup>10</sup> Serra i Batiste, J.; *op. cit.*

**Taula 1. Població activa i llocs de treball (any 1981)**

	Població activa ocupada		Llocs de treball	
	Xifres absolutes	%	Xifres absolutes	%
Barcelona	562.000	31,8	666.000	37,7
Resta de la Regió I	667.000	37,8	563.000	31,9
Resta de Catalunya	538.000	30,4	538.000	30,4
Total	1.767.000	100,0	1.767.000	100,0

Dades obtingudes del padró d'habitants de 1981.

La Regió I és la que va definir la Ponència de la Divisió Territorial l'any 1936. Estava integrada per les comarques del Baix Llobregat, el Barcelonès, el Maresme, el Vallès Oriental i el Vallès Occidental, les de la Regió Metropolitana de Barcelona actual.

L'informe del 1981 de les Nacions Unides deia que una

«aglomeració urbana és la població continguda en un territori determinat i habitat amb uns nivells urbans de densitat»,

i que una

«regió metropolitana inclou altres zones amb menor densitat de la població però que resten sota la influència directa de la ciutat».

Aquestes definicions escauen perfectament a allò que s'esdevé al sector central de Catalunya —es tracta d'un «sector central» funcional i sociològic, no estrictament geomètric—, sector on, certament, s'ha esdevingut un fet detectat i reconegut al llarg dels anys.

## 6. El reconeixement d'una realitat manifesta

Tàcitament o explícitament, tothom ha convingut que al voltant de la ciutat de Barcelona s'havia de formar, s'estava formant o s'ha format un sector metropolità. No és un reconeixement admès quan no es podia ignorar la grandària inusual de la ciutat d'ara, sinó que ho ha estat ja en altres moments més allunyats

— El tractament especial que els germans Santiago i Nicolau Rubió atorguen al sector immediat

a Barcelona en redactar el *Regional Planning* (1932), que consistia, com deia el seu nom, en un pla de distribució en zones del territori català i que es pot considerar, a Catalunya, com el primer intent de planificació territorial global:

— Les afirmacions formulades per Pau Vila a *La fesomia geogràfica de Catalunya* (1937):

«El fet cabdal del poblament en l'actualitat és el fet de la concentració humana en els nuclis industrials de les terres baixes. Aquest fenomen té la seva màxima manifestació en les terres compreses dins l'anomenat "vuit ferroviari"»,

o sigui, les terres compreses entre la Serralada Pre-litoral i la Mediterrània i entre Sant Viçenc de Calders i Maçanet-Maçanes.

— L'espai comprès per la definició de la «comarca de Barcelona», el 1953, amb la finalitat de resoldre, mancomunadament, els problemes greus que s'havien plantejat a Barcelona i als municipis continguts i que calia resoldre sense demorança. Calia, segons el pla, regular el creixement de Barcelona, evitant el desenvolupament sense mesura de la ciutat i encaminant la població i les indústries cap a altres sectors de la «comarca», «zones industrials i residencials de creixement localitzat no indiscriminat». Aquesta «comarca de Barcelona» comprenia 27 municipis dels quals, a

més dels pertanyents al Barcelonès, n'hi havia de les del Vallès, el Baix Llobregat i el Maresme. Tot i que aquest pla demostrà ben aviat que havia arribat tard i que calia més espai per endegar una bona política territorial del conjunt barceloní, l'àmbit fou ratificat vint anys més tard pel decret que creà l'Entitat Metropolitana de Barcelona, coneguda després com la Corporació Metropolitana de Barcelona.

— El pla director sol·licitat per la Direcció General d'Urbanisme (1972) reconeixia l'existència d'una àrea metropolitana de Barcelona que comprenia des del Penedès al Montseny i des del Garraf al Maresme, o sigui, la superfície compresa dins el «vuit ferroviari català» que era l'àrea que el 1937 Vila havia definit com el sector més dinàmic quant a la població i el més empenedor econòmicament, motor del conjunt català. Es pretenia, amb l'establiment i el reconeixement de l'àrea, afavorir l'aparició de les economies externes, poder disposar d'una abundant mà d'obra especialitzada i dels tècnics qualificats necessaris, tenir centres d'investigació, regular una xarxa viària suficient i racional, etc. El requisit bàsic era la plena acceptació del concepte nou de ciutat.

— Tant la Corporació Metropolitana de Barcelona (tenia 476 km<sup>2</sup> i 3.032.000 habitants al moment de la seva dissolució) com les entitats metropolitanas que foren creades per les Lleis d'Ordenament Territorial de 1987 es fonamentaven en l'acceptació del fet metropolità de Barcelona i en el principi de la necessària regulació dels serveis comuns i de l'acceptació del pla com a hipòtesi operativa.

L'anàlisi d'aquestes aportacions descrites justifica clarament l'existència «d'un cert consens» sobre l'existència d'una àrea a l'entorn de la capital catalana on existeixen les característiques de metropolitanitat.

La supressió més recent de fronteres físiques, mantingudes moltes vegades per interessos locals i per salvaguardar la inaccessibilitat, protectora d'aquells interessos; l'augment de les comunicacions,

la velocitat, la seguretat viària, la capacitat de càrrega que han permès els avenços tècnics en curs; la disminució progressiva de les diferències culturals i ideològiques entre les parts diverses del territori català, encara que no de les diferències econòmiques i de tracte; l'establiment de formes comunes de compra, estalvi, inversions, d'abocar-se al lleure, etc., propicien una relació més gran entre les ciutats i les viles de Catalunya, que actuen, junt amb Barcelona i complementant-la, com a veritables motors i catalitzadors de les transformacions que s'esdevenen.

## 7. L'anàlisi de les transformacions

Aquestes transformacions que esdevenen i que han esdevingut en el territori català porten, en primer lloc, a l'articulació de l'àrea metropolitana de Barcelona en un conjunt complex i real, a l'interior del qual, però, es formen subàrees de gran cohesió, veritables subsistemes al seu torn d'estructura interna no simple.

Sembla que no seria allunyar-se de la realitat dir que aquestes subàrees es poden agrupar de la manera següent:

- a) Àrea immediata a Barcelona.
- b) Àrea del Besòs, ja a la Depressió Pre-litoral, entre Montcada i Granollers.
- c) Àrea central del Vallès, que comprèn la part tradicionalment més industrial, des de Caldes a Sabadell i a Terrassa.
- d) Àrea del Llobregat, que s'estén des de Sant Andreu de la Barca, Castellbisbal i l'estret de Martorell fins a Esparreguera.
- e) Àrea del Delta Occidental que, al voltant de l'eix format per la carretera 248, comprèn Sant Boi de Llobregat, Viladecans, Gavà i Castelldefels.
- f) Àrea del Vallès de Collserola, que comprèn l'allargassada ciutat lineal formada per Rubí, Sant Cugat del Vallès, Cerdanyola, Ripollet, fins a Montcada.

Més enllà, encavalcant-se, a voltes, amb les àrees descrites, perquè ni en el territori existeixen fets

«naturals» que impedeixin les interrelacions, s'estén la corona de ciutats que configuren altres subcentres metropolitans, entre els quals sobresurten nuclis que són o actuen com a veritables mercats de treball que, tot i la seva evident dependència del centre barceloní, tenen àrees pròpies més o menys cohesionades. Entre aquests centres cal assenyalar Mataró, Sant Celoni, Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell, Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú<sup>11</sup>.

Les àrees respectives d'aquests centres són sovint el pont d'enllaç amb les terres situades més a l'interior, com és el cas de Girona, Vic, Manresa, Igualada, Valls i altres.

La complexitat de l'àrea metropolitana de Barcelona encara és més evident si hom compta amb l'actuació, ja present o prevista per a un futur immediat, de les noves centralitats o centres direccionals en construcció. N'hi ha molts, però n'hi ha prou amb assenyalar el de Pedrosa, a l'Hospitalet de Llobregat; la Catalana, a Sant Adrià de Besòs; l'Aeroport de Prat del Llobregat, Montigalà, a Badalona, Masrampinyo, a Montcada; els accessos al segon cinyell, etc.

De fet, tant a la formació d'aquestes noves centralitats com a la consolidació social dels barris perifèrics han contribuït els nous mitjans col·lectius de comunicació, ràpids i freqüents que, ensems que responen a la modificació profunda de l'organització de l'espai català, contribueixen i ajuden a la seva transformació.

En realitat, les transformacions abans esmentades ja permeten i obliguen a acceptar el principi de la unitat urbana de Catalunya, unitat urbana que poca cosa té a veure amb la vella idea de la Catalunya-ciutat d'inspiració noucentista, que feia giravoltar a l'entorn de l'eix de la capital tot el conjunt de Catalunya, sinó que és l'expressió d'un conjunt urbà nou lligat per feixos d'innombrables interrelacions sinallagmàtiques, que pressuposen l'existència de fluxos diversos i l'establiment de relacions fonamenta-

des en la igualtat teòrica i jurídica entre els seus membres.

Perquè el canvi més gran que ha ocorregut no és el tècnic, ni el demogràfic, ni l'urbanístic. El canvi més gran és un canvi en la mentalitat de les gents: el vell principi jeràrquic i encotillat, els pobles l'han substituït ara per un principi d'igualtat i d'interdependència lliurement assumida. Aquest és el fet principal.

Reconèixer aquest fet atorga sentit a les paraules d'Oriol Nel·lo, que porten a una molt definida manera de fer. Diu Oriol Nel·lo:

«És necessari, en primer lloc, abandonar qualsevol vel·leïtat antiurbanística i potenciar la realitat urbana catalana. Aquesta potenciació, que no ha de representar, ni poc ni molt, el debilitament de cap altra política sectorial, requereix l'acció conjunta i coordinada de les autoritats locals, regionals i estatals». (Nel·lo hi afegeix «i europees»)<sup>12</sup>.

Vist això, només cal preguntar-se: què vol dir «la realitat urbana»? Potser es pot respondre a aquesta pregunta si es torna a considerar que més enllà d'aquestes grans metròpolis es troben àrees d'atracció d'algunes ciutats importants —ja se n'ha esmentat alguna— que organitzen territoris de diversa entitat demogràfica i de composició econòmica, centres que es caracteritzen per estar supeditats a algunes d'aquestes ciutats: són centres com Reus, Lleida, potser Manresa, potser Tortosa, etc.

No es pot dubtar que aquests centres juguen un paper que es podria anomenar «regional clàssic», i que tenen una tendència innata a convertir-se en guies dels seus entorns. Però, si com assenyalaria Roger Brunet darrerament, volguessin monopolitzar la gestió territorial, arribarien a esterilitzar la vida de les comunitats de base, que són les unitats municipals.

És per això pel que no deixa de representar cert perill per a la democràcia més directa, elevar aquests

<sup>11</sup> Esteban i Quintana, M.; *Distribució de la mobilitat pel treball a la Regió Metropolitana de Barcelona*, Mancomunitat de Municipis, Barcelona, maig 1989.

<sup>12</sup> Nel·lo, O.; «Les ciutats en la construcció d'Europa», *Eurociutats. Conferència de les Eurociutats*, Barcelona, 1989.

centres en veritables directors col·lectius per damunt de les formes d'associació voluntària dels ciutadans. Convindria, algunes vegades, reduir el seu paper, sense menystenir la seva importància, «a la cura dels seus problemes, dins dels límits fixats per les exigències del desenvolupament de l'Estat i de l'autonomia de les comunitats infraregionals», tal com va afirmar Jacques Levy.

El que passa, possiblement, és que no existeix una necessitat veritable de construir entitats situades en un ordre jeràrquic vertical i, en canvi, el que s'hauria d'intentar és la identificació de les xarxes formades per les relacions que existeixen entre associacions dotades d'autonomia, plenes de contingut, amb una organització viva i plena de voluntat.

Finalment, seguint l'anàlisi de l'estructura actual del territori català, es troben unes entitats encara més petites. Són unes entitats amb els caràcters de sistemes urbans que no deuen la seva existència a cap acte administratiu, sinó, d'una banda, a la presència de nuclis relativament grans que exerceixen una projecció molt forta sobre el conjunt del sistema, i, d'altra, a raons històriques i a les interdependències que hi ha entre els nuclis que formen el sistema.

Giuseppe Dematteis, en analitzar aquestes entitats noves, definia els seus trets fonamentals de la manera següent: Són com

«regions fonamentades en el que no existeix i ocupen un nivell inferior al dels Estats o al de les regions administratives. Tenen, doncs, una dimensió intermèdia entre la regió administrativa i el municipi».

Dematteis continua desenvolupant la seva idea:

«Aquesta nova entitat territorial d'aquest nivell agrupa alguns nuclis, antics ens de nivell local, i constitueixen "el nivell local nou" que respon adequadament a l'exigència política d'una demanda perifèrica de reconeixement de la diversitat».

Brunet també segueix el mateix camí quan afirma el caràcter de les entitats territorials noves, d'avui, i valora el seu pes com a medi eficient en el procés constant de la decadència de l'Estat. Davant dels recels que desperta entre els ciutadans la concentració del poder a mans de l'Estat omnipresent, omnipotent i omnicompetencial, i dels recels de les regions clàssiques que volen imitar l'Estat, sembla que les poblacions es complauen a reafirmar la seva personalitat dins d'unitats més petites amb les quals, molt sovint, s'arriben a identificar.

Aquestes entitats, cada vegada més, són considerades com l'espai de les relacions que els homes estableixen entre ells.

Ara bé, aquestes unitats no poden existir sense la consciència de pertinència i sense l'exigència de participació. Les regions «clàssiques» poden ser fruit de decisions polítiques, fruit de la necessitat de control de la societat i de la necessitat de funcionament del sistema econòmic i de l'aparell administratiu. Per això, doncs, poden existir sense l'adhesió col·lectiva de tipus cultural, de tipus personal i autònom que és indispensable en l'agrupació de caràcter municipal o supramunicipal.

## 8. Sobre els obstacles i els seus remeis

Els canvis que es requereixen per arribar al reconeixement de les entitats noves supramunicipals (les àrees metropolitanes en són exemples paradigmàtics) són considerables. Però aquests obstacles no han de ser insalvables.

Juli Esteban ha escrit recentment:

«No té gaire sentit tractar del futur de Barcelona prescindint de la seva realitat metropolitana. És més, es pot sostenir que Barcelona-ciutat no és un fet intel·ligible si pretenem conceptuar-lo aïlladament del seu context territorial»<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> Esteban i Noguera, J.; *Els objectius territorials per a la Regió Metropolitana de Barcelona*. Informe presentat a la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea metropolitana de Barcelona, Barcelona, juny 1990. Document primer del present quadern (pàgines 9-20).

Més endavant, aquest autor afirma que la configuració geogràfica física de la Regió Metropolitana de Barcelona és de considerable claredat i, en definir-la, no fa sinó incidir en els límits que s'han considerat des de Pau Vila: la mar, al llarg d'una línia de costa de més de cent deu quilòmetres; el Pla de Barcelona, seu del continu urbà edificat; els espais litorals del Maresme i el Garraf; la Depressió Pre-litoral, que Juli Esteban anomena «àrees metropolitanes interiors»; les valls del riu Llobregat fins a Esparreguera, i les del riu Besòs i el ventall dels seus components (Congost, Mogent, riera de Caldes, Ripoll, riu Sec, Tenes, etc.). Esteban exposa algunes dades que val la pena de recordar. Són les que es resumeixen a la taula 2.

Aquestes «corones» constitueixen el veritable centre metropolità. En ell s'ha desdibuixat i esmorteït el sistema, conegut fins ara, que s'havia articulat exclusivament sobre els centres urbans dels municipis. Aquesta ja no és la visió territorial de Catalunya que correspon a la realitat. Malgrat dir això, hom no ha de pensar que el sistema metropolità existent li sigui contradictori i substitutiu. El sistema metropolità complementa, o podria complementar, el sistema nodal municipal existent i li atorga, o podria atorgar-li, una vitalitat nova. A la vista de tot el que ha estat exposat, hom es podria preguntar: és que els territoris de més enllà de la Regió I es poden considerar urbans? És que aquells territoris es poden considerar inclosos en un sistema metropolità que cobreixi la superfície total de Catalunya?

## 9. Perquè es pot parlar de tipus nous de ciutats

Tots els canvis importants que s'han efectuat a Catalunya l'últim quart de segle han tingut repercussions notables de tipus territorial. Només s'ha de pensar, tal com sempre s'ha assenyalat, en els grans moviments migratoris, la distribució cada vegada més desigual de la població i dels llocs de treball, el buidament progressiu de les àrees agrícoles, l'aparició d'una necessitat urgent de sòl industrial, la generalització dels medis de transport ràpids i relativament barats. Tot comportà l'enfortiment del fenomen urbà que, els darrers decennis, ha superat els límits administratius dels termes municipals *no*

*només a les ciutats més grans i a les mitjanes*, sinó també a d'altres titllades de petites en les quals també s'ha desenvolupat la indústria i s'hi han diversificat i especialitzat els serveis.

Aquest és un canvi molt gran des del punt de vista qualitatiu, ja que ha fet que la ciutat nova creada d'aquesta manera ja no sigui una ampliació de la ciutat tradicional, sinó una manera nova d'assentament humà, en el qual s'esborren les diferències entre món rural i món urbà, entre els quals ja no existeixen clares dicotomies, sinó que apareixen, en ells, àrees urbanitzades que ja no són ni ciutat ni camp, sinó un conjunt d'espais urbans i d'espais que encara estan lliures, aspectes diferents d'una mateixa ciutat.

Li passa igual amb l'oposició centre-perifèria que feu gastar tanta tinta als geògrafs de fa vint-i-cinc anys. Ara ha aparegut un tipus nou de ciutat que, possiblement, podria qualificar-se de *ciutat-regió*, o *ciutat-comarca* o *ciutat-aglomeració petita*... ciutat que és la manifestació d'un ús nou i d'una concepció nova de l'espai.

Deia Paul Claval, quan tractava d'aquesta qüestió, que s'ha experimentat un canvi que no s'havia fet mai: el canvi dels espais de la vida diària.

La ciutat s'ha instal·lat a l'espai rural sense abandonar cap bri de la seva especificitat. La ciutat és un model cultural que actua sobre el conjunt de la societat. Aquest és el procés d'urbanització que caracteritza la Catalunya actual, com caracteritza el conjunt del món occidental, almenys a Europa.

D'aquesta manera han nascut les noves entitats territorials urbanes on es desenvolupa la societat nova. Aquests sistemes urbans, veritables sistemes gairebé tancats pel que fa referència als mercats de treball, confereixen a l'estructura territorial d'avui un ordre policèntric en el qual, és clar, s'ha de reconèixer la preeminència dels centres metropolitans més grans.

En aquestes entitats territorials noves (*the daily urban regions* de què ja parlà J.L. Berry), es desenvolupen

**Taula 2. Superfície, població i densitat a la Regió Metropolitana de Barcelona, per àmbits territorials**

	Extensió km <sup>2</sup>	Població habitants	Densitat habitants/km <sup>2</sup>
<b>Primera Corona</b>			
Barcelona	97,6	1.712.350	17.544
El continu edificat: àrees urbanes de Badalona, Cornellà, Esplugues, l'Hospitalet, Montgat, Santa Coloma, Sant Adrià, Sant Joan Despi, Sant Just Desvern	73,4	760.315	10.385
Total del continu edificat	171,0	2.472.665	14.460
<b>Segona corona</b>			
Delta del Llobregat (Castelldefels, Gavà, el Prat, Viladecans, Sant Boi)	117,5	256.900	2.186
Vall Baixa del Llobregat (Castellbisbal, Molins de Rei, Pallejà, el Papiol, Santa Coloma de Cervelló, Sant Andreu de la Barca, Sant Feliu, Sant Vicenç dels Horts)	98,1	108.930	1.110
Vallès de Collserola (Cerdanyola, Montcada, Rubi, Ripollet)	137,3	197.450	1.438
Vallès del Besòs (la Llagosta, Martorelles, Mollet, Montmeló, Montornès, Parets, Santa Perpètua, Sant Fost)	68,4	105.720	1.546
Baix Maresme (Alella, Masnou, Premià, Tiana, Vilassar)	55,9	79.920	1.430
Total de la segona corona	477,2	748.920	1.569
Total de l'àrea immediata de Barcelona	648,2	3.221.585	4.970
<b>Tercera corona</b>			
Granollers	14,9	50.000	3.356
Martorell	12,9	16.450	1.275
Mataró	22,6	101.350	4.484
Sabadell	36,5	190.630	5.223
Terrassa	70,1	161.630	2.306
Vilafranca del Penedès	19,6	27.510	1.403
Vilanova i la Geltrú	33,5	46.850	1.398
Total de la tercera corona	210,1	594.420	2.829
<b>Resum</b>			
Primera corona	171,0	2.472.665	14.460
Segona corona	477,2	748.920	1.569
Tercera corona	210,1	594.420	2.829
Resta de la Regió I, o sigui, la Regió Metropolitana de Barcelona (els àmbits periurbans de les respectives corones)	2.376,2	508.285	214
Total	3.234,5	4.324.290	1.337
Resta del territori	28.660,5	1.654.350	58
Total	31.895,0	5.978.640	187
<b>Dades d'algunes entitats legals recents per a la comparació amb la segona corona</b>			
Corporació Metropolitana 1953	476,0	1.672.000	3.512
Corporació Metropolitana 1989	476,0	3.032.720	6.369
Entitat Metropolitana del Medi Ambient	585,3	3.083.350	5.268

migracions pendulars diàries per raó de treball, originades per la situació dels centres comercials nous i dels centres dels serveis col·lectius.

Dematteis completà aquesta visió quan afirmà:

«a l'hora que l'automòbil i les telecomunicacions, els sistemes funcionals de treball són l'equivalent funcional del que era l'àmbit municipal quan es circulava a peu o en carreta».

Ara sembla que es pot respondre amb més claredat a la pregunta que abans s'ha formulat: la resposta dependrà de si es pot considerar una realitat existent o no la unitat urbana de Catalunya.

Doncs bé, a «la resta del territori» existeixen «àrees urbanes» ben clares que, al seu torn, són focus indubtables d'urbanització i de dinamisme. Totes elles mantenen evidents relacions de treball i de lleure amb Barcelona, a més d'altres relacions de tipus econòmic i cultural i estretes vinculacions socials.

Aquestes àrees urbanes són constituïdes per ciutats que formen unitats viscudes i percebudes amb llurs entorns o rodalia. Es poden donar alguns exemples, tenint ben clar que podrien donar-se'n molts més (vegeu taula 3).

**Taula 3. Àrees urbanes a Catalunya**

	Km <sup>2</sup>	Habitants	Habitants km <sup>2</sup>
Banyoles	260	21.500	82
Figueres	73	36.000	493
Girona	285	97.500	342
Igualada	460	51.000	111
Lleida	885	138.000	156
Manlleu	127	19.500	153
Manresa	408	89.000	218
Mollerussa	270	25.000	92
Olot	211	33.500	158
Tarragona-Reus	400	217.000	542
Tortosa	750	52.000	69
Vic	220	44.000	200
Vilanova i la Geltrú	61	49.000	803

Al costat d'aquestes àrees, es troben d'altres centres menors i centres turístics de desenvolupament més recent que, per raons històriques, econòmiques, d'emplaçament, exerceixen una gran influència cultural i urbanitzadora damunt entorns rurals. Són centres com, per exemple, Artesa-Ponts, que configura un entorn comarcal-urbà al Segre Mitjà; de Balaguer, el centre més actiu de la Noguera meridional; Berga, enllaç i unió entre les àrees pre-pirinenques, forestals i mineres, i les planes industrioses del Llobregat central; Cambrils-Salou-Vila-seca, que forma un subconjunt característic i individualitzat a l'interior de l'àrea metropolitana de Reus-Tarragona; Camprodon, centre articulador de les valls altes del Ter; Centelles-Tona, que amb Balenyà i Seva forma un subconjunt ben clar de característiques urbanes ben precises dins les terres d'Osona; Guissona, centre emergent que atorga dinamisme al sector de la Segarra nord-occidental i de l'alta Ribera de Sió; Palafrugell-Palamós, unitat turística que, amb Platja d'Aro i Sant Feliu de Guíxols, constitueix el front marítim de l'àrea metropolitana de Girona; i un llarg etcètera que podria comprendre, encara, Ripoll, Tàrraga, Torroella de Montgrí, Tremp-la Pobla de Segur, Ulldecona i d'altres.

Tot el territori català és una unitat urbana, discontinua, però cohesionada com a resultat de la presència d'un focus activador de la categoria de Barcelona. Si això és tan clar, quins són els obstacles que s'oposen que la realitat evident esdevingui un fet acceptat per tothom, fins i tot pels legisladors? Quins són els obstacles que impedeixen de veure aquesta realitat, que queda moltes vegades com esmorteïda per la resplendor que brolla de l'altra realitat, la que és més fàcil de copsar i de veure i que, d'antuvi, sembla més decisiva per a l'esdevenidor de Catalunya, la realitat de l'àrea metropolitana de Barcelona i la de la seva regió?

## 10. Quins obstacles i quins remeis

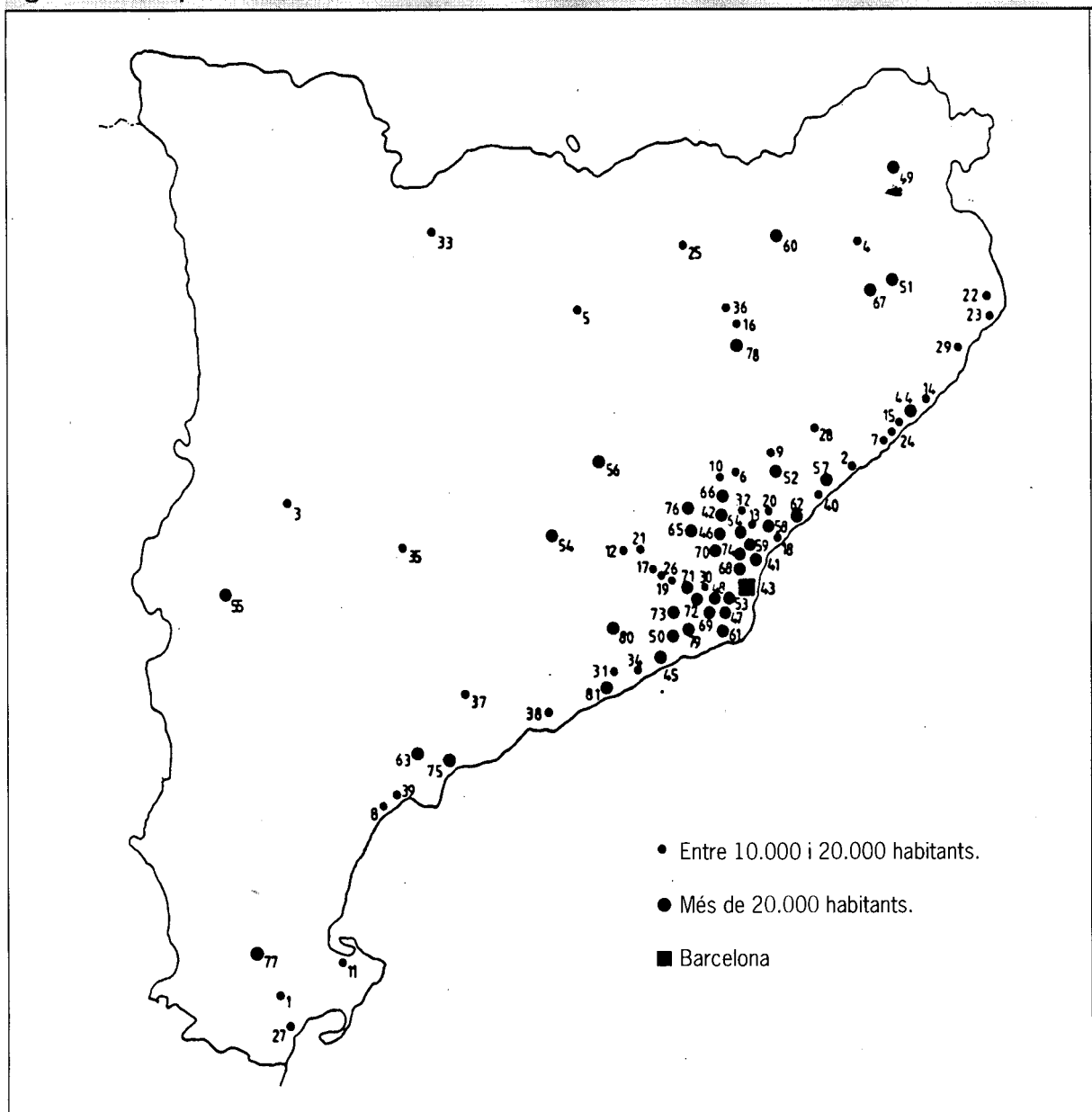
D'obstacles, n'hi ha de molts tipus. Ara no es tractaran els que tenen l'origen en la malvolença de molts i en els recels antiurbans eixits de moments històrics que no haurien de perpetuar-se. D'aquests recels se'n feia ressò Torras i Bages quan deia, per exemple:

«Als grans centres urbans moren els sentiments nobilíssims, les idees sanes, els costums senzills i l'abnegació necessària».

Tampoc no es tractaran els obstacles derivats de la rutina mental, de l'afecció excessiva a les creences heretades, afecció que limita la llibertat i la capacitat de raciocini.

Es tractaran ací, d'una banda, els obstacles provinents de l'estructura administrativa existent. Prop d'un miler de municipis (i qui sap on s'anirà a parar si proliferen algunes tendències que, pel que es veu, són ben arrelades!) en una Catalunya d'uns 32.000 km<sup>2</sup> són un entrebanc per a la modernització de l'Administració general i de la local i del conjunt de la societat catalana.

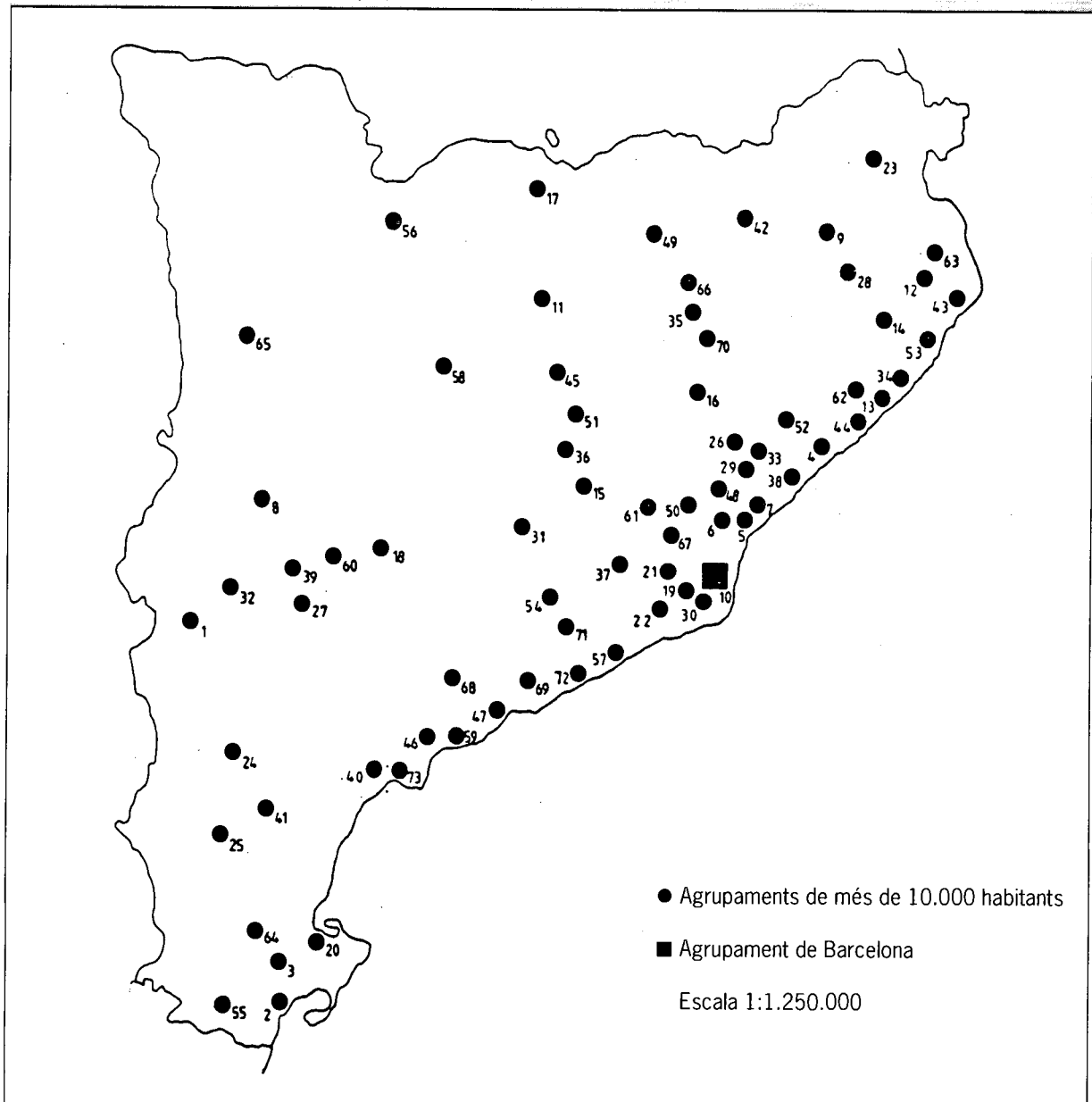
**Figura 2. Municipis de més de 10.000 habitants. 1986**



D'altra banda, la distribució desigual de la població damunt el territori encara fa més dificultosa la pràctica de la vida col·lectiva. Cal, per tant, una racionalització del mapa municipal que estableixi la creació d'entitats d'Administració local agregades, que agrupin esforços i pràctiques, i mancomunin serveis.

La realització d'aquesta reforma no serà fàcil. Encara no han estat estudiats a fons els fets i no ha estat realitzada encara una reforma que solucioni els dos grans problemes de l'Administració local: el problema d'estructuració interna de les àrees metropolitanes i del seu encaix amb el conjunt del territori, i el

**Figura 3. Agrupaments de municipis**



problema de la fragmentació municipal i dels inconvenients que comporta l'existència del minifundisme municipal actual.

Tal com es desprèn de la comparació dels dos mapes adjunts, l'establiment d'aquestes unitats municipals agregades seria la manera de fer arribar a tots els indrets de Catalunya uns instruments aptes per a la urbanització integral, que és la via indispensable cap al progrés col·lectiu. En l'actualitat, es veuen àrees extenses sense nuclis de més de vint mil habitants en uns sectors determinats. Si s'efectués aquesta reforma proposada d'agregació municipal, moltes àrees es veurien dotades d'entitats municipals o «municipalies» amb capacitat per promoure un nou abrindament i una activitat nova a les terres catalanes<sup>14</sup>.

Seria, a més, la manera d'evitar una política d'annexions que s'ha mostrat ineficax i equivocada i que no ha fet altra cosa sinó generar tendències segregacionistes centrífugues.

L'annexió ha fet desaparèixer la personalitat i la representació política de moltes col·lectivitats humanes, i això, en una via oberta cap a una societat més democràtica, no és convenient. En no tenir aquesta representació, els col·lectius exigeixen la solució traumàtica de la segregació, amb què creix el nombre de municipis i el dels problemes. La realitat actual posa en relleu la urgent necessitat de crear òrgans que coordinin les actuacions dels municipis, que planifiquin i que gestionin ensem i que respectin, però, la personalitat política de cadascun d'ells.

Els municipis, els pobles agregats, els barris i les barriades de les ciutats més grans, les caseries disperses, algunes urbanitzacions, colònies i polígons se senten cèl·lules bàsiques de la nova societat que se sent més democràtica, cèl·lules més properes al ciutadà, amb més possibilitats d'agilitzar la participació i el control. El problema actual que encara s'ha de

resoldre no és el de crear entitats més grans, més allunyades del ciutadà, afavoridores de macrocefàlies i de concentració de poder, sinó el d'enfortir els municipis per facilitar el seu protagonisme. En realitat, tots els assaigs de col·laboració intermunicipal, de suma d'esforços o de mancomunitat fets fins ara tendeixen a proporcionar l'instrument participatiu i eficaç que necessiten els municipis sense minva de les competències locals que les lleis els atribueixen.

Un exemple de la necessitat d'aquests agrupaments municipals l'ofereix l'aparició a Catalunya dels sectors metropolitans. Avui, a Catalunya, hom troba el sector metropolità prou conegut i que és l'objecte cabdal d'aquest estudi, el sector metropolità de Barcelona, però si s'observa bé el territori ja s'ha de comptar amb el que es va creant a l'entorn de Reus, de Tarragona i de Valls, que comprèn subsectors turístics (Cambrils, Salou, la Pineda), de residència (Altafulla, Tamarit, Torreforta, Vila-seca, la Canonja), i d'altres d'una forta i, potser, excessiva concentració industrial (la refinèria, la petroquímica, els polígons) i d'activitats derivades de les funcions portuàries. I potser aviat s'haurà de comptar el sector metropolità que ja s'endevina a Girona-Costa Brava, sector netament turístic, comercial i prestador de serveis, i, potser caldrà comptar amb el que s'està dibuixant, turístic i polifacètic, encara inconcret, a la regió del Segrià, que potser s'anirà estenent cap al Pirineu.

Els sectors metropolitans són exemples paradigmàtics d'aquest agrupament supramunicipal que s'ha proposat. Són moltes les veus que comprenen la necessitat de llur ordenament. La forma que han de tenir, les competències, els òrgans del seu govern, la relació amb els altres ens municipals, són, però, qüestions que encara promouen discussions i reticències. I no hauria de ser així perquè s'ha de tenir ben clara la idea i ben present una altra qüestió. Aïllats, individualment i orgullosament alineats i plenament sobirans, els municipis dels sectors metropolitans (i, en especial, els de Barcelona) no es podran escapar de l'atracció ni del poder d'apropiació de la ciutat central. S'hauria de pensar, doncs, mentre tant es fa més clara per a tothom la idea de la urbanització total de Catalunya, en la institucionalit-

<sup>14</sup> Casassas i Simó, Ll.; «De la planificació territorial a la divisió administrativa», *Espais*, Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, juliol/agost 1990.

**Taula 4. Municipis de Catalunya amb més de 10.000 habitants. 1986****Municipis entre 10.000 i 20.000 habitants (Censos de 1986)**

1. Amposta	21. Olesa de Montserrat
2. Arenys de Mar	22. Palafrugell
3. Balaguer	23. Palamós
4. Banyoles	24. Pineda de Mar
5. Berga	25. Ripoll
6. Caldes de Montbui	26. Sant Andreu de la Barca
7. Calella	27. Sant Carles de la Ràpita
8. Cambrils	28. Sant Celoni
9. Canovelles	29. Sant Feliu de Guíxols
10. Castellar del Vallès	30. Sant Just Desvern
11. Deltebre	31. Sant Pere de Ribes
12. Esparreguera	32. Santa Perpètua de Mogoda
13. la Llagosta	33. la Seu d'Urgell
14. Lloret de Mar	34. Sitges
15. Malgrat de Mar	35. Tàrraga
16. Manlleu	36. Torelló
17. Martorell	37. Valls
18. el Masnou	38. el Vendrell
19. Molins de Rei	39. Vila-seca i Salou
20. Montornès del Vallès	40. Vilassar de Mar

**Municipis de més de 20.000 habitants (Censos de 1986)**

1. Badalona	22. Premià de Mar
2. Barberà del Vallès	23. Reus
3. Barcelona	24. Ripollet
4. Blanes	25. Rubí
5. Castelldefels	26. Sabadell
6. Cerdanyola del Vallès	27. Salt
7. Cornellà de Llobregat	28. Sant Adrià de Besòs
8. Esplugues de Llobregat	29. Sant Boi de Llobregat
9. Figueres	30. Sant Cugat del Vallès
10. Gavà	31. Sant Feliu de Llobregat
11. Girona	32. Sant Joan Despí
12. Granollers	33. Sant Vicenç dels Horts
13. l'Hospitalet de Llobregat	34. Santa Coloma de Gramenet
14. Igualada	35. Tarragona
15. Lleida	36. Terrassa
16. Manresa	37. Tortosa
17. Mataró	38. Vic
18. Mollet del Vallès	39. Viladecans
19. Montcada i Reixac	40. Vilafranca del Penedès
20. Olot	41. Vilanova i la Geltrú
21. el Prat de Llobregat	

**Agrupament de municipis (més de 10.000 habitants el 1986)**

1. Alcarràs	19. Delta Baix (Sant Feliu de Llobregat)	37. Martorell	55. la Sènia
2. els Alfacs	20. Delta de l'Ebre	38. Mataró	56. la Seu d'Urgell
3. Amposta	21. Delta Mitjà (Molins de Rei)	39. Mollerussa	57. Sitges
4. Arenys de Mar	22. Delta Occidental (Sant Boi)	40. Montbrió	58. Solsonès
5. Badalona	23. Figueres	41. Móra	59. Tarragona
6. Baix Besòs (Santa Coloma)	24. Flix	42. Olot	60. Tàrraga
7. Baix Maresme (Premià)	25. Gadesa	43. Palafrugell-Palamós	61. Terrassa
8. Balaguer	26. la Garriga	44. Pineda-Malgrat	62. la Tordera
9. Banyoles	27. les Garrigues	45. Puig-reig	63. Torroella
10. Barcelona	28. Girona	46. Reus	64. Tortosa
11. Berga	29. Granollers	47. Ribera de Gaià (Altafulla)	65. Tremp
12. la Bisbal	30. l'Hospitalet de Llobregat	48. Riera de Caldes (Mollet-Caldes)	66. Vall del Ges (Torelló)
13. Blanes	31. Igualada	49. Ripoll	67. Vallès de Collserola
14. Caçà	32. Lleida	50. Sabadell	68. Valls
15. Castellet	33. Llinars-Cardedeu	51. Sallent	69. el Vendrell
16. Centelles-Tona	34. Lloret de Mar	52. Sant Celoni	70. Vic
17. Cerdanya	35. Manlleu	53. Sant Feliu de Guíxols	71. Vilafranca del Penedès
18. Cervera	36. Manresa	54. Sant Sadurní	72. Vilanova i la Geltrú
			73. Vila-seca-Cambrils-Salou

zació dels subsistemes urbans —sistemes urbans reals o ciutats noves discontinües— i compondre una comunitat metropolitana en la qual també haurien de participar com a ens amb personalitat els districtes municipals nous de Barcelona, un cop enllestit el procés de descentralització municipal.

Aquesta organització respondria a les exigències democràtiques de control i de participació, faria possible la discussió i la realització eficaç dels projectes tècnics més convenients, permetria mantenir la personalitat i la representativitat dels ens més petits que s'hagin format al llarg de la història i seria, per dir-ho així, la clau de volta i la peça fonamental de la solució dels problemes generals de la nova organització territorial de Catalunya, prèvia i necessària per arribar a l'endegament dels problemes socials d'avui.

En canvi, sembla estrany que, en una societat tan movedissa com l'actual societat catalana, societat que al llarg dels temps ha dedicat una bona part de les seves disquisicions als problemes territorials, societat en què haurien d'aparèixer, per tant, propostes noves, hom no vegi sorgir interpretacions territorials noves que rompin esquemes ultrapassats. Una de les veus esmentades més amunt és la de Ribas Piera, qui escriu en el treball abans citat:

«Si ja no es parla més dels 27 municipis, sinó de la Regió I, perquè no abandonar la política de les subdivisions concèntriques i anar directament a l'únic límit per damunt de tota sospita, que és el del territori nacional?

Per què ens hem de fixar ara en un Pla Territorial Parcial de la Regió I? Per què no fixar-nos en un altre pla que el Parlament té encarregat a termini (...) que és el Pla Territorial Nacional de Catalunya?<sup>15</sup>».

És que es continuarà creient en una macrocefàlia, però sense apenes cos? És que s'haurà de tenir en compte el «cap» i oblidar la resta?

Algunes vegades, quan es parla i s'oposa «la Regió I» (regió urbana i dinàmica) a «la resta» (regió rural i encalmada, l'àrea del silenci), sembla que es vulgui oblidar la realitat i sembla que es pugui afirmar clarament que les noves Lleis d'Ordenament Territorial no es fan ressò dels canvis que s'han experimentat al país des de 1939.

Sembla com si es tornés a repetir una suspicàcia antiga que es manifestava en l'enfrontament entre el món rural i el món urbà. Barcelona i el seu entorn, malgrat la disminució del creixement durant els anys de la crisi, han augmentat 2.280.000 habitants en el que es porta de segle, que representa un increment del 383%, mentre que «la resta» de Catalunya, en el mateix període, ha augmentat 1.221.000 habitants, que vol dir un increment del 66%. També en aquest cas, val la pena d'insistir que, a «la resta» de Catalunya es troben aglomeracions que han crescut amb el mateix ritme que el de les concentracions més grans del sector més immediat de Barcelona ja que s'havien convertit en centres industrials expansius: Sabadell, Terrassa, Tarragona, l'aglomeració de Girona, el Maresme, potser Lleida. Els percentatges són ben diferents, però tot forma una sola unitat.

Catalunya té 187 habitants per quilòmetre quadrat, que ocupen, cal anar-ho repetint, una sola unitat que no és formada ni per dues ni per tres regions diferents juxtaposades, sinó *per una sola regió* de límits indeterminats, però real i homogènia. Tan real i tan homogènia com tantes altres regions europees de països no massa allunyats, regions amb població relativa semblant, com, per exemple, l'alta Garona (130 habitants/km<sup>2</sup>), Baviera (155 habitants/km<sup>2</sup>), Emília-Romanya (178 habitants/km<sup>2</sup>), Friül-Venècia-Júlia (156 habitants/km<sup>2</sup>), Llenguadoc-Rosselló (70 habitants/km<sup>2</sup>), Lorena (98 habitants/km<sup>2</sup>), Piemont (174 habitants/km<sup>2</sup>), Provença-Costa d'Azur (126 habitants/km<sup>2</sup>), Roine-Alps (115 habitants/km<sup>2</sup>).

Una regió, però, és un sistema articulat de ciutats en el qual una d'elles irradia un ampli sentit d'empresa, i confereix cohesió i sentit al conjunt.

A més, avui no es pot comprendre el desenvolupament

<sup>15</sup> Ribas Piera, M.; *Op. cit.*

sense el previ requisit del desenvolupament urbà: tot el desenvolupament urbà. Tot el desenvolupament postindustrial recolza en la ciutat. Aquesta és la dada fonamental que s'ha de tenir ben present.

*La regió és un sistema de ciutats.* Per això no és fora de la realitat parlar d'una regió de Barcelona que s'estén molt més enllà dels seus límits administratius municipals, que comprèn els límits administratius «regionals» i que, fins i tot, els ultrapassa, perquè té una projecció europea.

Per les herències rebudes, pel veritable compromís històric que ha contret amb tot el poble de Catalunya i també per les incomprendions i els recels que desperta, Barcelona i el seu rodal metropolità immediat han de ser els capdavanters en la lluita per l'indefugible ordenament total de Catalunya, és a dir, del sistema articulat de ciutats que ja cobreix el conjunt del seu territori.

No sembla oportú ni previsor d'entossudir-se en plans més reduïts. La tasca històrica de Barcelona radica en la defensa dels municipis més petits i a desvetllar les terres que semblen adormides, però que només estan aturades perquè ningú no s'ha preocupat de posar en marxa llur motor. Cal que aquests municipis petits ho comprenguin bé i entrin, juntament amb Barcelona, en el camí llarg i difícil que mena a l'ordenament territorial general, exercici viu de defensa comuna de llurs interessos més particulars.

Com en la societat dels humans, també entre els pobles és vàlida la màxima que, si tothom s'esforça a fer que tothom estigui el millor possible, un qualsevol, sigui quina sigui la seva grandària, també estarà, lògicament, el millor possible<sup>16</sup>.

## 11. Com a conclusió

L'anàlisi del territori català, com qualsevol altra anàlisi que vulgui ser científica, s'ha de pretendre que s'efectuï al marge de tota mena de subjectivisme.

Avui, hi ha suficient abundor de dades (de població, de l'àrea metropolitana, de la mobilitat obligada i la seva distribució geogràfica, d'indicadors econòmics, de l'ocupació, de l'habitatge, dels usos del sòl i d'inversions, de l'ensenyament, dels transports, dels serveis generals i de les infraestructures) per assolir que els resultats de l'anàlisi siguin clars i el més objectius possible. A vegades, tot i el paper influent i potser decisiu de l'informador, la informàtica pot proporcionar un coneixement objectiu força valuós.

A més, cal insistir a dir que la discussió sobre els fonaments de l'organització del territori exigeix l'actuació permanent d'un equip estable, que sàpiga mantenir-se en contacte amb la realitat, la qual tractant-se d'una realitat humana, és variable i contingent.

L'equip, és clar, no pot ser compost per homes de gabinet, monocordes i encastellats, sinó que s'ha de pensar en un equip pluridisciplinari permanent, obert a les novetats, que sempre pugui dir, com feren els autors del *Regional Planning* (1932):

«No tenim la pretensió d'haver fet, ni de lluny, un treball definitiu. No solament manquen les estadístiques, sinó que, encara que no manquessin, seria pueril pretendre de regular de cop i volta, i per sempre, un país en activitat com el nostre».

Barcelona no és solament la seu d'un poder polític, econòmic i cultural que pretén d'afaiçonar Catalunya. Barcelona no és solament el centre ordenador de Catalunya i l'impulsor de diverses organitzacions territorials que, successivament, ajudaren al domini que les diferents classes i els grups socials diferents han exercit al llarg de la història. Barcelona és quelcom més: Barcelona ha format el territori de Catalunya.

Per evitar —encara que els frens socials ho facin semblar impossible— l'aparició de desigualtats noves a l'interior de la ciutat gran, per evitar la progressiva destrucció del paisatge, per evitar el buidament irreversible de les àrees interiors de Catalunya, no es pot efectuar una determinada ordenació del territori

<sup>16</sup> Casassas i Simó, Ll.; «De la planificació territorial...».

que sigui asèptica, com si la vida catalana es desenvolupés en una innòcua solució de laboratori, i, menys encara, no es pot bastir una organització econòmica i social basada en el desenvolupament i l'agencament d'un únic sector del territori. El Pla ha de ser general i ha d'abastar tot Catalunya.

«No es pot admetre mai el caprici com a raó», va escriure l'edifici Cerdà. Per tant, la raó, i no el caprici capgirable, porta cap a l'establiment d'un model d'organització territorial molt més equilibrat, que tingui en compte el pes relatiu de les diverses àrees que componen el territori i la situació especial derivada de la capitalitat barcelonina, que vol dir de la ciutat-real de Barcelona formada per la ciutat administrativa amb tot el seu entorn metropolità.

El territori és un sistema integrat en el qual s'efectuen interaccions entre elements diversos, és un conjunt essencialment dinàmic, és un procés en contínua formació i evolució. Només cal veure com el creixement dels barris perifèrics i el de les poblacions del cinyell immediat contribueixen a la descentralització de les activitats col·lectives i, alhora, provoquen una recentralització de la vida de cada dia. L'anàlisi de tot el conjunt d'estructures del territori portarà a una visió que no serà equivocada ni fragmentària, visió necessària per a la realització del Pla General de Catalunya.

A més, es pot veure arreu que a través de la unitat territorial més petita està renaixent l'interès per la cosa pública, i això és de capital importància. El període del domini dels tècnics preocupats només per l'eficàcia sense valorar, o a penes, les aportacions humanes, s'està acabant. S'havia acusat a aquests tècnics, sovint, de no prestar atenció suficient a la dimensió social de la vida urbana que, per si sola, és de difícil comprensió i abastament. Avui, es retorna a la valoració de la política, i un dels aspectes més positius d'aquest interès nou per la cosa pública i comú és una atenció renovada vers les qüestions municipals. Actualment, la comprensió de la complexitat dels serveis està generant agrupaments municipals, sindicats d'actuació múltiple, *circondari*, agrupaments que són unions pensades per gestio-

nar, en profit de diversos municipis veïns o interessats, la majoria dels serveis sanitaris, el subministrament d'aigües, la depuració de les residuals, la recollida de la brossa, els transports, l'assessorament, etc.

I és en aquest punt quan intervé el pes de les herències històriques, que actuen de fre poderós. És cert i està comprovat que l'estructura territorial tradicional de les comunitats es resisteix als canvis: les estructures territorials són un fre a qualsevol canvi.

Però, si la resistència al canvi efectuada per les institucions territorials és tan forta, possiblement encara ho és més la resistència que li oposen els hàbits mentals que s'han heretat, la formació mental heretada i els interessos particulars.

«No hem assolit de canviar la geografia perquè no hem assolit de canviar del tot els nostres caps», va escriure un dia Raymond Rochefort. És com si una bona part del cos social tingués els ulls i el cap empantanegats en la inactivitat i conformats amb una manera de veure les coses heretada de l'educació tradicional rebuda. Això fa difícil decidir el combat entre el que vol anar endavant i el que intenta de frenar, entre el que neix en l'acció de cada dia, acció constant i innovadora, en l'acció de la realitat popular, i tot el que s'oposa, recolzat en el mur de la rutina.

S'està acostumat que sigui

«l'Estat el que fixi les regions i les entitats territorials a partir de mecanismes que modelin les relacions socials i econòmiques»,

tal com va assenyalar Paul Claval, però davant d'aquest costum, les entitats territorials noves són l'expressió de relacions nascudes d'una manera espontània, sense regulacions administratives. Reconèixer-les representaria l'acceptació del poder constituent de la sobirania popular, i és lògic que això no sigui fàcil d'acceptar per molta gent, i és lògic que s'intenti substituir l'expressió d'aquesta sobirania per disposicions que estableixen organismes territorials estratificats perfectament, recolzats en un ordre jeràrquic perfecte i tranquil·litzador.

Però aquesta organització jerarquizada s'oposa a la realitat actual quan, com s'ha dit, l'evolució de les tècniques ha capgirat les condicions de la vida diària i el propi sentit del pensament col·lectiu.

No és possible d'admetre la divisió de Catalunya en porcions privilegiades i racons negligits. Tots els problemes de qualsevol indret de Catalunya (la Ribera de Sió o el Vallès Occidental, la Vall Fosca o Barcelona, els saladars del Segrià o els aiguamolls del Prat) són problemes de tot Catalunya. Aquesta és una nació petita i tothom hi és veí de tothom. Fer comprendre aquesta afirmació i extreure'n les conseqüències precises és la tasca de Barcelona, principalment, i de tots aquells qui aspiren al gaudi de la civilitat.

És la tasca dels polítics i dels planificadors, dels juristes, dels economistes, dels geògrafs, dels fun-

cionaris i dels vianants, dels qui viuen a la ciutat o a l'habitatge dispers, de tot aquell qui es preocupa per l'avenir de Catalunya i per l'assoliment d'una societat menys complicada i més justa.

Pensar en la ferma unitat de tot Catalunya no vol dir renunciar ni una engruna al paper dirigent de Barcelona, paper que la història comuna, el seu esforç i la col·laboració de tots els catalans li han conferit.

Aquest paper dirigent, aquest paper exercit amb una responsabilitat plena, per tot el que s'ha intentat d'exposar durant el present estudi, no el podrà assumir sense la reconeixença plena de l'existència de l'àrea metropolitana de Barcelona, entesa com l'expressió actual i viva del concepte nou de ciutat, element de cohesió de la col·lectivitat i escola de ciutadania.





NOTES SOBRE EL PLANEJAMENT URBANÍSTIC A CATALUNYA, AVUI

Desembre 1990

MANUEL RIBAS PIERA

*Catedràtic d'Urbanisme de l'E.T.S. d'Arquitectura de Barcelona*

---

SUMARI

**1. Introducció**

**2. Planejament teòric**

**3. Conclusions pràctiques i «receptes» del  
planejament**

**4. A la manera d'un resum**

**Addenda (en ocasió de la presentació oral del  
text anterior)**

NOTES SOBRE EL PLANEJAMENT URBANÍSTIC A CATALUNYA, AVUI

## 1. Introducció

Al meu anterior escrit *Notes a una proposta per revifar el planejament metropolità de Barcelona*<sup>1</sup>, de febrer del 1990, han seguit les aportacions de Lluís Casassas «Reflexions a l'entorn del concepte de regió a finals del segle xx» publicat a la *Revista de Catalunya* i també el seu discurs d'inauguració acadèmica a l'Institut d'Estudis Catalans, titulat *La ciutat metropolitana i la unitat de Catalunya*<sup>2</sup>.

Per la meua banda, crec no haver estat inactiu durant aquest període: en són prova la ponència *Urbanisme d'acció i previsió*, presentada al Congrés d'Urbanisme i Territori de Catalunya, de la qual destaco els subtítols «El declinar de la utopia a Barcelona», «La nova dimensió i les ciutats metropolitanes: les àrees metropolitanes», i «Els plans generals d'ús del sòl són avui pràcticament inabordables» com a directament compromesos en la tasca que aquí ens ocupa; i encara un article publicat a *El País* (juny de 1990) amb el títol «Viejas y nuevas disputas» (que jo havia titulat «Es hora de hacer el balance: urbanismo de Cataluña») que traduïa i resumia la ponència esmentada.

He d'afegir a la llista les dues ponències, encara inèdites, dels arquitectes Nuno Portas (*Desarrollo de las áreas metropolitanas: experiencias ibéricas y europeas*) i Damián Quero (*Las grandes metrópolis en la encrucijada: aglomeraciones en declive o cosmópolis competitivas*), presentades a les jornades que van tenir lloc a Sevilla els dies 19 i 20 de novembre de 1990, com a aportacions molt vàlides per al debat general que ens ocupa.

## 2. Plantejament teòric

A la meua nota de febrer de 1990, completada amb el més extens treball de Casassas (discurs inaugural de l'IEC), dono per plantejat el problema pendent del planejament nacional i per aclarit l'error en què ens

movem, entestats en àmbits inferiors de planejament com a màxima ambició. Crec per tant evident:

- a) Que cal considerar globalment el Principat com a marc únic de tota decisió territorial, incloses les que afectin, de sortida, a les àrees metropolitanes. Així, considerar el Pla Nacional Territorial com veritable Pla estratègic.
- b) Que cal adequar els planejaments en curs o futurs a una realitat de dependència.

No he d'insistir-hi més. Només el progrés en l'acció podrà enriquir les afirmacions llançades. Ho arribarem a veure?

El que he dit supedita, però no nega, les realitats urbanes metropolitanes. Per tant, cal abordar novament el planejament de les àrees metropolitanes com a problema nostre i actual; avui Barcelona i Tarragona, potser Costa Brava central, i potser algun dia Lleida. El procés que Nuno Portas assenyalava esquemàticament a Sevilla (urbanització, suburbialització, renovació del centre, i finalment recentrament descentralitzat a les perifèries) reforça brillantment la teoria ja clàssica sobre l'estructura metropolitana:

- Estructura difusa, que estén la centralitat sobre la perifèria amb homogeneïtat de nivells però amb diversitat de caràcters.
- Gran accessibilitat com a condició mínima i *sine qua non*.
- Que es tracta d'una hipòtesi més que d'una tesi, no tant d'una estructura pura com d'una real tendència envers ella, basada en la centralitat motora del conjunt. La teoria clàssica ha evolucionat, però, recentment amb l'adquisició de noves característiques que cal tenir ben presents.
- El final del *zero growth* i el retorn al creixement, si més no qualitatiu.
- La tendència vers plans estratègics, ocasionals, de moltes guerrilles en lloc d'una gran batalla. Aquesta constatació implica:

<sup>1</sup> Vegeu-ne el text a les pàgines 21-24 del present quadern.

<sup>2</sup> Una primera versió d'aquest treball, amb el títol «Sobre quins són els àmbits més adequats per a les decisions territorials», és el tercer document publicat en aquest quadern (pàgines 25-49).

a) Plans de redacció ràpida, directament abocats als projectes i a les obres.

b) Plans d'aprovació gairebé tàcita, per acordada anticipadament, plans sobre accions acceptades per consens implícit. Cal en aquest punt vèncer els esculls: assegurar la participació amb la discussió prèvia de les afeccions o reserves convingudes; i assegurar la gestió, amb un seguiment tècnico-administratiu que no deixi mai de petja la realització de les accions o reserves consentides.

— El planejament puntual (se n'ha dit per «pedaços») i selectiu (no es pot fer tot); que és tant com emfatitzar-la importància dels preceptius programes quadriennals i l'estudi de viabilitat pressupostària i financera.

— La tendència als plans concertats, propis de la socialdemocràcia o capitalisme atenuat i controlat en el qual ens movem: en lloc de recórrer a les socialitzacions de béns, o a una gran pressió fiscal proporcionada als ingressos, es tracta ara de vendre amb condicions la realització de les accions públiques. Les condicions són:

a) Que dels Plans s'en desprenguin guanys reals que engresquin alguns promotors prepotents. Sense això no hi ha urbanisme concertat.

b) Que en el «negoci» hi participi també la Comunitat, no per mitjà de taxes i impostos, sinó amb cessions pactades prèviament. És aquesta una exigència mínima elemental.

c) Que, a més, hom controli el «negoci», tot i les cessions obligades, per tal que ningú no abusi de ningú i tots en surtin solidàriament beneficiats. Colofó final i finalista.

d) Això implica que triï el «comprador» sinó el venedor d'accions, és a dir, la Comunitat, a través dels poders legislatius i públics.

Personalment, el sistema no m'agrada, però és la moda, que vol dir la realitat actual; cal aprofitar-la i redreçar-la.

### 3. Conclusions pràctiques i «receptes» del planejament

Pel que fa al *planejament a escala nacional*, cal un Pla General total, tractat sumàriament, la part projectual del qual sigui més o menys així, com es detalla a continuació.

— Una llista d'objectius a terme mitjà.

— Una altra, d'objectius a llarg terme. Els dels apartats 1 i 2 són els documents importants.

— Una col·lecció de plànols sectorials, amb expressió gràfica i territorialitzada, quan sigui possible, dels distints objectius.

— Un plànol resum, amb superposició de les diverses accions i reserves necessàries per acomplir els objectius.

Dubto que el Pla General Parcial de la Regió I de 1936 sigui necessari o convenient, sinó és com a un dels tants que cal fer per desenvolupar, precisar o aclarir regionalment el Pla Nacional.

En canvi, sí que caldria fer, d'acord amb les noves pautes que he procurat explicar més amunt, el pla general parcialíssim de la Regió Urbana de Barcelona. Sé que la meua afirmació pot ser polèmica, però crec que en fixar l'àmbit territorial caldria tenir presents els àmbits metropolitans de Sabadell-Terrassa i de Badalona, que tenen, al meu parer, entitat suficient com per a considerar-los centres de sistemes orbitats en certa manera autònoms. Seria això una aposta més per reforçar l'estructura difusa. La discussió queda oberta, per quan toqui.

Pel que fa a l'*escala de Barcelona regió urbana*, la verificació de les característiques que enumera la teoria clàssica i que abans he recordat significa tenir en compte els següents aspectes:

El foment de l'estructura difusa, o sigui esforçar-se per tal de portar centralitat a la perifèria. En els

treballs dels anys 1963-65 somniàvem com a *desiderata* la consolidació de centres a la primera corona, Barcelona-Sants i Barcelona-Sant Andreu, per contraposar i difondre el CBD, com aleshores dèiem. Avui, ambdós són realitats prometedores, un a l'entorn de la plaça dels Països Catalans i l'altre a l'estació de Fabra i Puig-Hipercor. De la mateixa manera, caldria en un futur immediat potenciar les successives corones, focalitzant els llocs seleccionats pel planejament estratègic. En aquesta línia, ja hi ha molta feina feta i avançada.

La cultura de l'accessibilitat significa el retorn als sistemes esponjats, de retícula, anisòtrops; i paral·lelament reservar els sistemes concentracionaris de cinturons i rondes per als trànsits a través de la ciutat i per rodejar els barris, tal com recomanava en 1963 l'encara vàlid *Buchanan Report*. Hom pot exemplificar aquell model amb el previst «efecte regadora» (esponja) que crearà el Segon Cinturó a peu de muntanya, en substitució de l'actual doblet Aragó-Gran Via, clarament concentracionari, però, a l'interior de la ciutat.

El caràcter d'hipòtesi o tendencial significa que hom no parteix generalment d'un poblament homogeni, isòtrop o difús. Cal no oblidar la presència del nucli originari, la ciutat tradicional que ha donat origen, i empena al conjunt.

És a dir, que hom no pot descurar al costat del nous creixements l'etapa de renovació interior i molt particularment la renovació dels barris vells. No és obligatori tenir zones degradades! Cal allà una política d'habitatge i de sanejament, contenir les terciaritzacions excessives amb una política de control estratègic dels preus del sòl, única via per a possibilitar aquell equilibri.

Pel que fa a les «receptes» de planejament derivades de les noves característiques assenyalades, cal primer reflexionar en el terreny, gens unànimement acceptat, de la utopia urbana. La utopia demana creure-hi, treballar-hi i educar-hi a les noves generacions que hauran de fruir-la. Només així es pot parlar seriosament de les qüestions a les quals ens referim ara.

Preparar un planejament pel creixement, ja que malgrat l'evident i irreversible descens demogràfic, els nous habitants demanen cada dia major qualitat urbana, ja sigui en barris nous o mitjançant la rehabilitació dels aprofitables.

La demanda de qualitat ambiental també es tradueix en l'aparició de noves necessitats, que cal satisfer des dels equipaments. En són exemples les noves necessitats culturals (centres civico-culturals, el consum del paisatge per-urbà i metropolità) i també les actuals barreges de terciari amb secundari (parcs tecnològics, indústria fina) totalment compatibles.

És necessari preparar un pla «estratègic», de guerri- lles com s'ha dit, d'accions molt mesurades, multiplicadores i selectes. Ràpid en la redacció i en l'aprovació, en el sentit que he intentat explicar.

Cal, però, salvar, això sí, el principi de la seguretat jurídica, i per tant implicar la propietat en el procés preparatori del pla estratègic. Caldrà salvar també el principi de la participació. Sovint n'hi ha prou amb una campanya prèvia d'opinió, honestament portada i dirigida.

Les noves característiques ressalten la importància dels límits econòmics, territorials i de gestió. Assumir plenament els límits assegura alhora la factibilitat (*feasibility*) i la selectivitat del Pla. Aquí ressalta, com ja he dit abans, la importància del programa i de l'estudi econòmic-financer, dos documents que no cal innovar perquè ja figuren a la llista habitual.

Atès que no comptem amb una Administració rica en propietats immobiliàries i territorials, ni tampoc, per ara, amb un sistema fiscalment ric, la social-democràcia imperant ens portarà a buscar la col·laboració d'agents privats dins d'un quadre d'urbanisme concertat, amb les degudes garanties que he explicat més amunt. Ja Pedro Bidagor, en els anys cinquanta, es referia per expressar aquesta idea al «chaqueteo urbanístico». Hem progressat molt en aquesta direcció, i avui acceptem, per raons pragmàtiques i de possibilisme, les accions concertades que escandalitzaven a tants en el fallit intent del ministre Mortes al 1970.

Amés de les garanties econòmiques i fonamentalment de justícia social que he assenyalat abans, vull ressaltar —posats en el terreny de la concertació de la cosa pública amb agents privats— que cal molt especialment afinar el procés de selecció d'accions i omissions: Seran d'interès preferent aquelles accions que concordin primordialment amb els objectius globals del Pla Nacional, si hi fos, i a més, que llur realització representi la major quota de bé comú enfront d'altres.

#### 4. A la manera d'un resum

a) Cal un Pla Nacional d'Urbanisme i en la seva consecució cal no plànyer esforços perquè és avui la màxima assignatura pendent del planejament urbanístic de Catalunya. És el pla estratègic.

b) Cal també, dins de l'anterior, un pla modernitzat per a la regió urbana de Barcelona que tendeixi a reforçar una estructura recentralitzada a la perifèria.

c) Els plans de nivell inferior anirien temporalment en situació d'immediatesa amb els projectes d'arquitectura. Serien àgils, puntuals, intencionats, limitats i efímers perquè llur execució no es faria esperar. És a dir, a més, gestionables i gestionats.

d) Confio plenament en la discussió d'aquestes notes, per descobrir-ne els errors i refermar-ne els encerts, si n'hi ha.

#### **Addenda (en ocasió de la presentació oral del text anterior)**

Em sembla important referir-me al planejament estratègic, ben representat a Catalunya pel Pla Estratègic Barcelona 2000 i els seus objectius.

Un pla estratègic, tot i que molt sovint té objectius plenament territorials, neix d'uns camps ben diferents dels que marquen l'arrencada d'un pla urbanístic; però en cap moment no es pot dir que no tinguin res a veure l'un i l'altre.

En efecte, el pla urbanístic és el marc que el pla estratègic mai no contradirà ni vulnerarà; i a més el programa del pla urbanístic serà el repertori del qual en neix algun o molts dels objectius del pla estratègic; i, en conseqüència, també alguna o moltes de les seves iniciatives.

El pla estratègic, en canvi, és un pla de gestió, figura que fins ara no han previst mai ni la ciència urbana ni la teoria del planejament físic, i que caldrà incorporar amb rapidesa si volem ser realistes.

El pla urbanístic defineix la darrera i importantíssima tasca de la gestió d'una manera embrionària —en l'estricta sentit de la paraula— a partir del repertori i valoració d'accions i reserves contingudes a l'estudi econòmico-financer.

Però el pla estratègic, en no ser, com no és, un pla global i omnicomprensiu, té les mans lliures per fer intel·ligentment la selecció d'objectius —i per tant de les accions que se'n seguiran— només guiat per la màxima eficiència (relació cost-resultats de tota mena) i posar-los a subhasta (és un dir) entre els seus promotors, també anomenats socis. Per tant, el pla estratègic és un pla temporal de gestió i finançament (privat, semipúblic i rarament públic) d'aquelles accions escollides per a un horitzó temporal a càrrec d'un agent privat o semipúblic (vull significar amb aquest nom tota l'extensa gama de societats privades municipals, empreses mixtes, concertades o concessionàries).

Es tracta, per tant, de conjuminar l'interès privat (rendiment directe monetari) amb un objectiu d'interès públic que, com he dit, coincidirà —o al menys no entrarà en conflicte— amb un objectiu del pla urbanístic.

L'exemple més clar d'aquest afany de coincidència li dona la figura —nova— dels plans contracte, és a dir, d'aquells plans destinats a assolir objectius que hom defineix, configura, avalua i confia sota determinades condicions a l'acció executiva d'un ens contractat. Aquí també em refermo amb el que he dit a les notes precedents sobre els plans d'avui; que sovint hauran

de ser negoci o no ser, però que això no ha d'escandalitzar a ningú si el preu és controlat, mediatitzat i participat per l'autoritat corresponent. Així, doncs, i a manera de conclusió, la teoria del planejament hauria de manllevar aquesta figura política i empresarial que són els nous plans estratègics per elaborar-ne llur teoria urbanística. Serien doncs, respecte al planejament urbanístic, plans de gestió, puntuals, conjunturals o d'oportunitat, limitats i pactats.

Amb l'enunciat d'aquestes característiques m'avenço a una futura elaboració, que caldrà tenir des d'ara molt en compte a l'hora de confegir els plans urba-

nístics del futur immediat. Que aquests són, a fi de comptes, els que més ens interessin. Potser d'aquesta manera incorporariem a la nova generació de plans urbanístics les notes de flexibilitat, factibilitat i mínim cost públic que de tant de temps venim demanant, a la vista dels corresponents encarcament, complexitat i inabastabilitat dels plans clàssics que la llei vigent defineix i exigeix. Potser així també ens avançarem cap a la «sostenibilitat» dels plans en el seu aspecte energètic i ecològic, que la doctrina anglosaxona està ja predicant a partir de l'informe *Un futur per a tots* de la Comissió Mundial per al Desenvolupament del Medi.





ÀMBIT I CONTINGUT DEL PLANEJAMENT METROPOLITÀ

Gener 1991

AMADOR FERRER

*Director de Serveis de Control de l'Edificació de l'Ajuntament de Barcelona*

**1. De l'àmbit català i de les declaracions de principis**

**2. Quins són els temes metropolitans**

**3. Quin tipus de pla metropolità i quin tipus d'institució metropolitana**

## ÀMBIT I CONTINGUT DEL PLANEJAMENT METROPOLITÀ

### 1. De l'àmbit català i de les declaracions de principis

Les aportacions recents de Lluís Casassas i de Manuel Ribas Piera són coincidents en la reivindicació de tot Catalunya (Principat) com a àmbit indiscutible per a tota decisió territorial<sup>1</sup>. Tot el territori català s'esguarda com una sola entitat a aquests efectes. Està bé. No crec que ningú ho discuteixi: cal un planejament estratègic a escala nacional com a marc en el qual adoptar les grans decisions.

També queda clar que aquest planejament «supedita, però no nega les realitats urbanes metropolitanes» (Ribas Piera) i cal, per tant, abordar-les a un altre nivell de planejament. De totes maneres, aquesta constatació sembla en algun moment contradita pels propis autors en afirmar que no cal aquest planejament o que no té un interès en ell mateix.

La qüestió rau, al meu entendre, en el fet que a cada escala de planejament corresponen objectes diferents. No es tracta que només es fixi l'atenció en un tros del territori nacional, sinó que a cada possible àmbit (municipal, metropolità, comarcal, regional, nacional) li correspon un instrument de naturalesa distinta, justa, i precisament aquell que sigui capaç de donar resposta als problemes plantejats i que són específics (o exclusius) d'aquell àmbit.

Si acceptem aquesta idea, crec que es clarifica la qüestió. El problema està en la paraula «supedita». El planejament no té perquè ser formulat *primer* en l'àmbit nacional i anar baixant successivament fins a l'àmbit local, sinó que és possible desenvolupar *simultàniament* o independentment els diferents instruments de planejament, ja que els continguts són també diferents.

Això no vol dir que aquests continguts no estiguin molt relacionats entre ells. Evidentment, cal una visió integrada dels problemes. Però aquesta visió integrada ha d'estar present a cada escala: en resoldre problemes urbanístics o territorials a un determinat nivell, tenen que ser-hi implícites les idees i directrius

més generals. Aquesta és la tasca del planejador. (Per exemple: un pla general municipal pot ser redactat sense un pla comarcal o regional previ, però no pot defugir consideracions i propostes a aquesta escala que afecten al municipi.

La necessitat d'un Pla Territorial de Catalunya és ben certa i cal fer-la constar com a punt de partida —o com a declaració de principis— en tot allò que produïm. Però això no ens ha d'impedir passar a abordar la problemàtica estrictament metropolitana, o de la conurbació o àrea funcional de Barcelona, com li volguem dir.

### 2. Quins són els temes metropolitanos

En articles previs d'en Juli Esteban,<sup>2</sup> i també en el darrer d'en Manuel Ribas, apareixen alguns dels temes metropolitanos pròpiament dits. És a dir, els temes a abordar preferentment des del planejament metropolità, tenint en compte, com he dit abans, les seves implicacions a l'escala nacional, i també a la local.

Estic bàsicament d'acord amb l'estructura temàtica que apareix en el punt 4 de l'article d'en Juli Esteban *Els objectius territorials de la regió metropolitana*, de juny de 1990, i que es resumeix en cinc punts que em permeto repetir:

- Establiment del sistema nodal metropolità: àrees de nova centralitat, centrals integrades de mercaderies i centres internodals.
- Millora i vertebració del continu edificat.
- Ordenació de les àrees-clau: àrea del Besòs, àrea del Llobregat, delta del Llobregat, Cerdanyola-Sant Cugat-Rubí.
- Habitatge i transport.
- Espais de lleure i reserves ambientals: parcs forestals, espais lliures fluvials, costa, àrees agrícoles.

<sup>1</sup> Vegeu els documents segon, tercer i quart del present quadern.

<sup>2</sup> Vegeu el primer document d'aquest quadern.

Tots aquests són, en efecte, temes metropolitans, que es resoldran millor si són abordats des d'un planejament a l'escala de la regió o àrea metropolitanes de Barcelona, i que hauran de ser contrastats a altres nivells.

Es tracta de temes que, en la seva resolució, hauran de sintetitzar objectius de tipus general o estratègic, i partir de condicionants i requeriments territorials metropolitans. No podran ser resolts còmodament des de l'escala local (des d'una sola ciutat o municipi metropolità), tant per manca de les dades i mitjans necessaris com per la inadequació de l'instrument urbanístic i la incapacitat de dur a terme la gestió.

Voldria introduir, no obstant això, dues consideracions que em semblen importants. La primera, que l'escala de tractament d'aquests temes hauria de ser suficient per tal d'incidir físicament en el territori. És a dir, per introduir *critèris* d'ordre i per intervenir en la forma global de la ciutat metropolitana. En parlar de temes de l'ordenació de la Regió Metropolitana és evident que aquesta intenció hi és: caldria emfatitzar-la encara més.

En segon lloc, dins d'aquesta temàtica, hi ha uns problemes que són *prioritaris* i reclamen, avui, una solució urgent. Em refereixo a tot allò que està dificultant o impeding la funcionalitat del sistema urbà i l'accés homogeni i generalitzat de la població als «valors urbans» (l'aportació d'en Joan Trullén que es presenta en el quadern *Economia i territori metropolità* és molt explícita en aquest sentit). En altres paraules: tot allò que suposa un fre suplementari a l'ampliació de la qualitat de vida per als sectors socials majoritaris a l'àrea metropolitana.

Si ens atenem a aquestes dues condicions (èmfasi en l'ordenació de l'espai i prioritats actuals), l'anterior temàtica podria formular-se de la següent manera.

a) Els *espais de la comunicació*: els grans i mitjans canals viaris, amb els seus nusos i ròtules, enclaus i espais d'encreuament i connexió; els llocs d'accés al transport públic, en les seves modalitats urbanes i interurbanes; els espais d'intercanvi entre formes de

transport, com a fites qualificades a l'espai metropolità. Es tractaria de deixar de considerar aquests espais únicament com a xarxes —encara que aquestes també hagin de ser dimensionades com a tals, valorades i optimitzades funcionalment— assignant-els-hi tot el seu valor en tant que *canals i llocs* amb una forma precisa —perceptible a diverses escales— que expressa la possibilitat d'accedir al territori ampli metropolità.

b) Els *espais de la residència*: la residència en massa és ja metropolitana (una majoria de la població viu permanentment en els espais residencials metropolitans: d'aquí que calgui avui protegir la residència en el centre com un bé que cada dia serà més escàs), però els espais no estan estructurats per viure. Tal com va passar als anys seixanta amb els polígons d'habitatges, el salt actual cap a la Regió Metropolitana s'està fent sense la infraestructura suficient i oblidant els equipaments, la urbanització i els serveis necessaris a la residència. Tota la problemàtica de requalificació, integració, sutura i acabat (en Juli Esteban en diu «millora i vertebració del continu edificat») giren entorn de l'habitatge en massa, que és avui el principal problema de la població metropolitana. Donar-li forma vol dir escollir bé la posició territorial (en funció del transport públic, les infraestructures de connexió i els centres urbans), encertar les tipologies edificatòries (en funció dels llocs i les formes dels barris), tractar adequadament el parc d'habitatges existent, encardinar els espais...

c) Els *espais de l'oci*: els grans i mitjans espais lliures (parcs metropolitans, parcs urbans, àrees agrícoles, boscos, platges) i les àrees de gran equipament metropolità (complexos esportius, centres culturals, parcs d'atraccions, grans centres comercials). Són elements que actuen com a ròtules o nexes d'unió entre diferents sectors i que ajuden a assegurar la continuïtat urbana. La protecció de determinades àrees, la seva ordenació, la garantia d'accés general, són factors rellevants des del planejament metropolità.

d) Els *espais centrals o direccionals*. És el moment de preveure i de crear àrees de nova centralitat a la Regió Metropolitana, en llocs estratègics del territori

capaços d'ofrir les condicions necessàries per a la localització de determinats usos i activitats terciàries, comercials i culturals que tendiran a desplaçar-se del centre de Barcelona en un futur pròxim. Cal oferir una alta accessibilitat, transport públic i aparcament, usos complementaris, distàncies raonables respecte dels centres urbans consolidats i condicions de funcionalitat, per tal que aquestes àrees siguin competitives respecte a la dispersió en el territori o a l'ocupació de llocs inadequats.

### **3. Quin tipus de pla metropolitana i quin tipus d'institució metropolitana**

El Pla necessari és aquell capaç d'abordar i donar solució (o enfocar les solucions o tractaments) als temes específicament metropolitans a què s'ha fet referència. No ha de ser doncs un pla estratègic ni un pla general d'ordenació (a l'estil del Pla General Metropolità), sinó un pla que abordi uns *temes preferents* i contingui unes determinacions físiques especialment en aquelles àrees o per aquells elements que són claus per a ordenar els diferents *espais metropolitans*. Aquests espais, com s'ha vist, són bàsicament els espais perifèrics, interurbans i periurbans: un pla metropolitana posaria menys èmfasi, per tant, en l'ordenació del sòl urbà consolidat, en les ciutats centrals i, en canvi, posaria molta atenció en els tractaments del territori interurbà.

Per la pròpia naturalesa de l'escala metropolitana, els elements capaços de donar forma a un territori d'aquesta dimensió serien els objectes propis del planejament metropolitana. Partim de la idea que aquests elements són els que poden donar forma a la ciutat

i a la Regió Metropolitana. També partim de la idea que ordenar l'espai, dotar-lo d'una forma, és l'objectiu fonamental del planejament urbanístic, ja que porta implícites i sintetitza altres variables de tipus econòmic i social. Això pot aconseguir-se amb un pla dirigit selectivament cap a uns temes i unes àrees de treball determinades, que s'entenen com a prioritàries i, a la vegada, específiques de l'escala metropolitana.

Per últim, cal no oblidar quina ha de ser la institució de caràcter metropolitana capaç de gestionar el pla. La experiència i el debat metropolitana als EUA demostren fins a quin punt la fragmentació administrativa de les metròpolis i la inexistència de governs metropolitans amb prou força han portat a desenvolupaments urbans que són quasi una traducció exacta del joc de les forces del lliure mercat, i els problemes que això ha comportat i comporta; especialment quan les ciutats —per la seva modernitat relativa i per la seva debilitat física i administrativa— són més fàcilment adaptables a tot tipus de sol·licitacions i canvis. També tenim l'experiència darrera de moltes ciutats europees. No cal estendre's ara en aquestes anàlisis.

Sembla clar que a tot pla correspon un òrgan gestor, i que aquest ha de comptar amb els mitjans tècnics, econòmics i polítics necessaris per dur a terme la seva missió de forma eficaç. Aquesta no podrà mai ser efectiva a partir d'un mosaic d'entitats amb competència per a una sola funció. Això porta inevitablement a un enteniment parcial dels problemes urbans, a la manca de coordinació, a la impossibilitat d'un control democràtic de les decisions, dificultant una idea integrada o general per al conjunt de l'àrea o regió metropolitanes.