

## I. MEMÒRIA

# **I. MEMÒRIA**

## **1. PRESENTACIÓ DEL TREBALL**

## **2. LA QÜESTIÓ METROPOLITANA I EL SISTEMA DE CIUTATS**

**2.1** EL *REGIONAL PLANNING* I LA DIVISIÓ TERRITORIAL DE CATALUNYA

**2.2** EL *PLAN DIRECTOR* I LES TRENTA CIUTATS

**2.3** LA DEMOCRATITZACIÓ DELS AJUNTAMENTS I LA GLOBALITZACIÓ  
ECONÒMICA

## **3. LES CARACTERÍSTIQUES ESPECÍFIQUES DELS SISTEMES URBANS QUE CONFORMEN L'ARC METROPOLITÀ**

**3. 1** EL MARC GEOGRÀFIC

**3. 2** LES CARACTERÍSTIQUES BÀSIQUES DELS SISTEMES URBANS DE  
L'ARC METROPOLITÀ

## **4. LA QÜESTIÓ DE LA DISPERSIÓ URBANA**

**4. 1** LA DISPERSIÓ RESIDENCIAL

**4. 2** LA DISPERSIÓ INDUSTRIAL

## **5. ELS PROJECTES METROPOLITANS**

**5. 1** L'HERÈNCIA DEL *PLAN DIRECTOR*

**5. 2** BALANÇ DELS PROJECTES METROPOLITANS MÉS SIGNIFICATIUS

## **6. CONCLUSIONS**

## 1. PRESENTACIÓ DEL TREBALL

Des de fa uns anys, el debat territorial català es mou entre dos tipus de reflexions, que es formulen com dues concepcions contraposades. Per un cantó, es discuteix sobre el valor del sistema de ciutats catalanes i, per l'altre, sobre el procés invasiu del fenomen metropolità de Barcelona. El primer es presenta com una qüestió que abasta tot el territori català i constitueix la seva base urbana, mentre que el segon es veu com una qüestió que es genera des de la ciutat capital i com el fet que marcarà el model territorial de tot l'espai català.

El treball encarregat per les ciutats que conformen l'Arc Metropolità de Barcelona a la Universitat Politècnica de Catalunya<sup>1</sup> es planteja l'estudi i avaluació del sistema territorial d'aquestes ciutats –d'acord amb el que es va declarar en el manifest de Vilafranca de setembre de 2002 i la reunió d'alcaldes d'abril de 2004–, per tal d'aportar arguments que els ajudin a participar en el debat sobre la Regió Metropolitana i el seu Pla Territorial.

Aquesta formulació no amaga la preocupació d'aquestes ciutats per l'existència d'aquella contraposició i la necessitat de construir un discurs que es confirmi en la necessitat de construir un projecte metropolità que aixoplugui tothom, afirmant la importància de la xarxa urbana de les ciutats intermèdies. D'alguna manera, es pot dir que encara persisteix en el discurs urbanístic la idea que el fet metropolità és un procés de conquesta espacial, mentre que el sistema de ciutats és el reconeixement d'un fet històric rellevant –la formació d'una xarxa urbana gràcies a les característiques específiques de la primera industrialització catalana– de gran valor per donar servei i modernitat urbana als territoris, però quelcom insuficient per dotar el país de les condicions que requereix una metròpoli moderna.

Per a les ciutats de l'Arc Metropolità aquesta contraposició vicia el debat sobre l'ordenació i administració de la Regió Metropolitana, en tant que posa sota sospita qualsevol reflexió que reivindi la xarxa de ciutats perquè es pot interpretar com una posició en contra de la modernització territorial del país i de la resolució solidària dels seus problemes.

---

<sup>1</sup> Conveni de col·laboració entre la Universitat Politècnica de Catalunya i les ciutats de l'Arc Metropolità de Barcelona per a la realització de *l'Estudi de la realitat del sistema territorial de la segona corona metropolitana*, signat a Terrassa el desembre de 2002.

Aquest treball s'ha redactat amb la intenció de superar aquesta dicotomia i amb la voluntat de tornar a estudiar aquestes qüestions sense els prejudicis que suposa entendre el debat territorial com una confrontació d'interessos i no com una oportunitat per resoldre's. La confecció d'un Atlas territorial de l'Arc Metropolità és una manera de tornar-se a mirar el territori i buscar resposta a algunes de les qüestions que es venen formulant des de fa anys.

Per començar, es proposa recuperar els debats que van donar peu a aquella contraposició, indagant sobre els perquès d'aquella dicotomia, quan és palès que una i altra formulació partien del mateix punt: la reivindicació de la ciutat com l'espai per al civisme, la modernitat i el progrés del país.

Eugenio Trias ha tractat aquesta qüestió en clau política, proposant reemplaçar el "lema de resistència «fer país» pel lema de la maduresa assolida, corresponent a l'estat d'adult, i que jo (E. Trias) formularia de la següent manera: «fer ciutat»."<sup>2</sup> Trias assenyala que "aquesta Catalunya-ciutat no es pot concebre avui des de la metafísica orsiana, ja que no és la ciutat avui concebible com a eixample o reserva burgesa neoatencna, traçada a cops geomètrics de duana mental sobre ilotes i periecs, sinó més aviat en el sentit de la Ciutat caòtica i pactada, complexa i moral, desordenada i *racional maragalliana*, plena de vida i força, confiada en els seus propis desbordaments".<sup>3</sup>

La qüestió que ens ocupa, per tant, no serà un debat sobre la voluntat de "fer ciutat" –que comparteixen les dues concepcions–, sinó sobre la forma que pren aquest discurs en l'espai metropolità i en la raó per la qual dues reflexions que han sorgit d'un mateix tronc sembla que porten a camins divergents i a propostes confrontades.

---

<sup>2</sup> Eugenio TRIAS, *La Catalunya Ciutat i altres assaigs*. Barcelona: L'Avenç, 1984, pàg. 16

<sup>3</sup> *op. cit.*, pàg. 17.

## 2. LA QÜESTIÓ METROPOLITANA I EL SISTEMA DE CIUTATS

### 2.1 EL *REGIONAL PLANNING* I LA DIVISIÓ TERRITORIAL DE CATALUNYA

Des del primer terç del segle XX fins als nostres dies aquelles qüestions plantejades en l'apartat anterior han estat presents en el debat territorial català. En el discurs internacional, aquestes formulacions apareixen més o menys al mateix temps. Mentre que als EUA s'assagen diverses metodologies per reconèixer el fenomen metropolità a partir de 1920 –zona metropolitana (1920,1930), zona metropolitana estàndard (1950), etc.<sup>4</sup>–, a Europa, Walter Christaller publica la teoria sobre el lloc central,<sup>5</sup> en què s'estableix una relació entre el territori rural i la ciutat. Aquesta teoria afirma l'existència d'unes determinades pautes de relació entre les ciutats i els seus districtes rurals, el que dóna peu a unes formes concretes d'organització espacial.

Encara que a una altra escala, aquest debat es reflecteix a Catalunya en dos treballs: el *Regional Planning*, redactat pels germans Rubió el 1932, i la *Divisió Territorial de Catalunya*, de 1936. Un i altre treball marquen les pautes a partir de les quals es desenvoluparà el debat posterior.

Manuel Baldrich, l'any 1952, valorà el primer treball de manera molt crítica:

“En este siglo, los urbanistas han aceptado fácilmente el *Regional Planning*, que convierte el arte de construir ciudades en la organización de la vida colectiva sobre determinado territorio, y aun, del *Regional Planning* "fatalista", buscador de espacio vital con que alimentar el desarrollo urbano impulsado por la atracción voraz de una ciudad metropolitana, se ha pasado al *National Planning*, que sólo viene condicionado por las realidades geográficas, al que no inspira otra fatalidad que el desarrollo demográfico del país y que persigue un equilibrio entre población y riqueza, operando con absoluta libertad de criterio sobre todo el territorio nacional.”<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Antonio FONT, “La delimitación de las Áreas Metropolitanas: el caso de Barcelona”, dins de “Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo”, núm. 87, 1972.

<sup>5</sup> Walter CHRISTALLER, *Die Zentralen Orte in Süddeutschland*, Jena: Gustav Fischer, 1933.

<sup>6</sup> Manuel BALDRICH, “Ante el crecimiento desmesurado de los aglomerados urbanos, la ciudad comarca”, ponència presentada en el XXI Congrés Internacional d'Urbanisme i Habitatge, celebrat a Lisboa. La ponència fou publicada a Barcelona, Impremta-escola de la Casa de la Caritat el 1952. En aquest estudi s'ha emprat l'edició publicada en el llibre *El debat de la divisió territorial de Catalunya*,

El segon treball, que segons sembla no va tenir cap relació amb la teoria del lloc central que Christaller va exposar en els congressos internacionals d'aquells anys,<sup>7</sup> buscava sobretot en les relacions de mercat la clau per definir una organització territorial que se suportés en un sistema de ciutats que estava en fase emergent. La modernitat de la *Divisió Territorial* està en la superació tant de les divisions historicistes dels nostàlgics com de l'uniformisme provincial que havien defensat alguns il·lustrats. La bondat de la proposta no passava per l'encert en el reconeixement de les comarques existents, tot i que el discurs de la ponència repeteixi una i altre vegada la "naturalitat" del concepte de comarca, sinó en el reconeixement d'una xarxa moderna de ciutats que estava articulant el territori de Catalunya des del fet urbà.

D'alguna manera, podem assenyalar que en tots dos discursos es comencen a marcar quins són els principals arguments. En la qüestió metropolitana, la força del fenomen sembla que només es pot afrontar aplicant criteris generals i respectant exclusivament les limitacions que posa la geografia: determinar necessitats, ordenar el desenvolupament, buscar l'equilibri, etc.; criteris que no tenen forma i que per l'escala a la qual es plantegen no es poden aturar en les petites coses que pugui arrossegar el territori. En contraposició, el sistema de ciutats sembla ser una construcció que ha madurat més lentament, que necessita d'un territori propi i d'un espai de diferència.

## **2.2 EL PLAN DIRECTOR I LES TRENTA CIUTATS**

En relació a aquesta dicotomia, les discussions sobre el *Plan Director del Área Metropolitana de Barcelona* de 1966 són més explícites. Encara que el model teòric que es defensa sigui el de la ciutat-territori, la proposta física respon a criteris que no s'expliciten. Segons es diu en la Memòria, el model de ciutat-territori és "una hipòtesis de estructura urbana descentrada, basada en una pluralidad de asentamientos diversamente caracterizados pero homogéneos en sus niveles urbanos y que están fácil e intensamente relacionados entre sí, en lo social y en lo económico."<sup>8</sup>

---

*edició d'estudis, propostes i documents (1939-1989)*, a cura d'Enric Lluch i Oriol Nel·lo. Barcelona: Diputació de Barcelona, 1984, pàg. 33-41)

<sup>7</sup> Pilar RIERA, "La Divisió Territorial de Catalunya de 1936: L'organització del territori", dins del llibre *Aportacions catalanes en el camp de la urbanística i de l'ordenació del territori, des de Cerdà als nostres dies*, recull a cura de Ricard Pié, actualment en impremta.

<sup>8</sup> Memoria del Plan Director, Capitulo IV. Selección y adopción de un modelo urbanístico para el planeamiento, 2. El modelo teórico de ciudad-territorio.

Pocs anys després de la publicació del *Plan*, Manuel de Solà-Morales comenta que la discussió sobre el model es va centrar en:

“La interpretación del plan metropolitano como un tema de *städtebau*, de ordenación de trazados y de actuaciones (siempre parciales pero como imagen de universalidad), frente a la idea de estructura urbana y territorial como sistema dinámico, múltiple y continuo (planeamiento como proceso).”<sup>9</sup>

En definitiva, la proposta física –en contra del que deia el discurs teòric presentat en la Memòria– maldava per una “imagen de ciudad-paralela”, assentada sobre un hipotètic canemàs d’infraestructures i operacions, que més que articular el sistema de ciutats que hi havia a la Regió Metropolitana, interpretava les oportunitats que ofereix la geografia del rera país barceloní per projectar una ciutat alternativa.<sup>10</sup>

La qüestió que segurament ha tingut una major influència en la formulació del *Plan Director* és el descobriment del fet geogràfic. Catalunya és un territori arrugat molt difícil d’interpretar. Al llarg de la història, la cartografia del Principat resultava confusa perquè no tenia un sistema fluvial potent que jerarquitzés l’espai i simplifiqués la seva interpretació. No va ser fins a finals del primer terç de segle, quan Lluís Solé i Sabarís va publicar el mapa de les unitats de relleu del Principat, que Catalunya apareix amb una imatge global i comprensiva de la seva geografia. Gràcies a l’estudi dels grans moviments tectònics, el litoral català apareix com una seqüència de plecs orogràfics paral·lels al mar, en el qual el Barcelonès es dibuixa com un enclavament excepcional per les seves connexions amb el rera país i com l’espai estratègic que explica en part la presència de Barcelona.<sup>11</sup>

El canvi de concepció espacial que suposa aquesta nova descripció geogràfica va posar sobre la taula la possibilitat de transformar el projecte metropolità en un projecte d’interpretació i aprofitament d’un fet geogràfic. Gràcies a la forma del relleu, Barcelona podia passar de ser la porta de mar de Catalunya a ser la ciutat de pas d’aquest corredor de cultures, tal com ens va fer veure Pierre Vilar.<sup>12</sup>

---

<sup>9</sup> Manuel de SOLÀ-MORALES, “Las propuestas del Plan Director”, dins de “Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo”, núm. 87, any 1972.

<sup>10</sup> Sobre aquesta qüestió han escrit diversos autors, A. Font, M. de Torres, R. Pié o J. Esteban.

<sup>11</sup> Ricard PIÉ, “El Vallès: suburbi, corredor, perifèria”, dins de “Papers”, núm. 17, 1994.

<sup>12</sup> Pierre Vilar desenvolupa aquesta idea en el seu llibre *Catalunya dins l’Espanya moderna*, Barcelona, Edicions 62, 1964-1968.

Joan Busquets, en la ponència “Macrocefàlia barcelonina o ciutats catalanes?”,<sup>13</sup> el 1977, va formular –des d’una anàlisi de l’evolució demogràfica de les poblacions de Catalunya– un discurs alternatiu al “desenvolupament del suburbi comarcal” (en aquest cas, referit al territori de la comarca metropolitana) per defensar “la capacitat d’altres ciutats catalanes per a un creixement més racional”. En aquell moment, l’autor defensava que hi havia “un grup d’una trentena de ciutats d’entre 10.000 i 100.000 habitants i situades fora del «*continuum*» barceloní. Avui dia, aquestes «trenta ciutats» ja compten amb una població superior al milió d’habitants i ofereixen la capacitat potencial d’ésser, en llur conjunt, la segona capital de Catalunya. «Ciutat» repartida, dispersa i discontinua, que superaria en canvi els desajusts interns amb que es troba la primera ciutat i els desavantatges imposats per ella a la resta de territori”.

Actualment, podríem dir que la reivindicació de les trenta ciutats era un discurs que es contraposava al de la macrocefàlia barcelonina i indirectament defensava el valor d’allò concret, de la ciutat construïda, davant de la capacitat teòrica de la forma del territori per aixoplugar un projecte metropolità que no tenia forma urbana.

### **2.3 LA DEMOCRATITZACIÓ DELS AJUNTAMENTS I LA GLOBALITZACIÓ ECONÒMICA**

A finals dels anys setanta, aquella dicotomia ja està formulada clarament: sistema de ciutats versus projecte metropolità. La democratització política del país introdueix un factor nou, com és la revitalització de la vida municipal. La globalització de l’economia, per una altra banda, canvia la consideració del paper de les grans ciutats. La reivindicació del sistema de ciutats passa a ser el discurs dels alcaldes democràtics i les poblacions viuen un dels períodes més propers a l’urbanisme municipal. Per un altre cantó, la necessitat de ser competitius en aquesta globalitat desactiva l’oposició a la gran ciutat, i fa d’aquest model una referència obligada per poder estar present en el discurs internacional.

La reflexió teòrica sobre aquells dos temes, a la qual hi hauríem de sumar l’aprovació del Pla Metropolità de Barcelona de 1976, queda suspesa després de les eleccions democràtiques municipals, ja que l’atenció política i tècnica se centra en la

---

<sup>13</sup> Joan BUSQUETS, “Macrocefàlia barcelonina o ciutats catalanes?”, dins de “Quaderns d’Arquitectura i Urbanisme”, Extra 1(setembre de 1981)

reconstrucció de l'urbanisme municipal, en la reconstrucció de la ciutat interior i en un fals litigi entre Catalunya i l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que acaba amb la dissolució de la Corporació Metropolitana de Barcelona el 1988.

La represa del debat es produeix des de la reflexió teòrica, de la preocupació per definir –des de bases científiques– el que fins ara s'havia fet de forma intuïtiva: la Regió Metropolitana i les àrees urbanes de Catalunya. Antonio Font assenyala que es produeixen cinc aproximacions diferents a la qüestió metropolitana:<sup>14</sup> des de l'estudi de les transformacions dels sistemes urbans; des de l'activitat productiva; des de les formes de vida i en les pràctiques socials; des de les transformacions de l'espai habitable, i finalment, des de l'anàlisi morfo-genètic de l'espai metropolità.

El que ens interessa són aquells enfocaments que *territorialitzen* les seves reflexions, perquè és aquí on rau el problema, en la necessitat de validar o superar les propostes físiques del *Plan Director*. Per aquesta raó, els treballs que tindran més repercussió seran aquells que mapen els nous comportament socials a partir de l'estudi de les enquestes que elabora l'Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona, i les anàlisis de mobilitat obligada que desenvoluparan autors com M. Castañer, J. Clusa i J. Roca a partir dels censos de 1991 cap endavant. La metodologia emprada dona lloc a una nova interpretació del territori des de les dependències intermunicipals i l'establiment de noves jerarquies.<sup>15</sup>

Tot i la importància d'aquest estudi, el que tindrà una major repercussió serà l'elaborat per l'Institut d'Estudis Territorials per a la redacció del “non nat” Pla Territorial Metropolità de Barcelona<sup>16</sup> sobre usos del sòl, que posarà sobre la taula la qüestió de la dispersió urbana, que semblava que s'havia evitat gràcies a la revisió del planejament municipal dut a terme a la dècada dels vuitanta. La magnitud del problema –el fet que en vint anys d'estancament demogràfic s'hagués doblat la taca urbanitzada de la Regió Metropolitana– obre un segon debat que desplaçarà els anteriors. A cavall d'aquesta reflexió apareixeran estudis específics sobre l'ocupació

---

<sup>14</sup> Antonio FONT, Carles LLOP i Josep M. VILANOVA, *La construcció del territori metropolità. Morfogènesi de la regió urbana de Barcelona*. Barcelona: Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, 1999.

<sup>15</sup> El primer resultat d'aquests estudis es recollirà en els treballs del Pla territorial general de Catalunya, essent la seva aportació més significativa.

<sup>16</sup> INSTITUT D'ESTUDIS TERRITORIALS, Pla territorial Metropolità de Barcelona. Informació de base. Barcelona, Generalitat de Catalunya. Departament de Política territorial i Obres Públiques, 1992.

del sòl i l'espai habitable, així com diverses anàlisis comparades dels fenòmens d'explosió de la ciutat en les àrees metropolitanes europees.<sup>17</sup>

Excepte en alguns estudis dirigits per Juli Esteban quan estava a la Mancomunitat de l'Àrea Metropolitana de Barcelona –en els quals es trasllada la metodologia de treball que ha desplegat l'Ajuntament de Barcelona a la Regió Metropolitana, i que no passen de ser documents de treball d'ordre intern–,<sup>18</sup> el gran problema de tots aquests treballs serà la manca d'una proposta física que concreti els avenços conceptuals que s'han produït des dels anys seixanta. L'única formalització que es presenta és un mapatge de dependències extret dels estudis de mobilitat obligada, que reforcen encara més la idea que el procés metropolità és un fenomen expansiu que expulsa cap enfora allò que ja no li és útil, sense una contraprestació clara per als territoris receptors.

Per això, és lògic que el punt de partida d'aquest estudi, tal com es veurà en el seu apartat de conclusions, sigui el Pla Director, perquè encara és l'únic document o, millor dit, l'única proposta –tot i ser contradictòria i insuficient– que té una visió de conjunt i una traducció física de les seves idees i del sistema de ciutats catalanes, el que constitueix un patrimoni que ha de ser considerat com un punt de partida indiscutible.

---

<sup>17</sup> Sobre aquesta qüestió, veure A. Font, *L'explosió de la ciutat*. Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya: Fòrum Universal de les Cultures, 2004.

<sup>18</sup> ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA, “Avanç de propostes”. Barcelona: Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, 1991.

### 3. LES CARACTERÍSTIQUES ESPECÍFIQUES DELS SISTEMES URBANS QUE CONFORMEN L'ARC METROPOLITÀ

#### 3. 1 MARC GEOGRÀFIC

La redacció de l'Atles dels sistemes urbans de l'Arc Metropolità ha començat pel dibuix del relleu dels municipis estudiats.<sup>19</sup> El punt de partida és una cartografia ipsomètrica i hidrològica parcial. De la primera només es reproduïxen les corbes de nivell dels espais ocupats per cada sistema urbà i, de la segona, el curs dels rius i rieres que reguen aquests territoris fins que arriben al mar. Aquesta representació posa de manifest un primer problema: la interpretació geogràfica que tenen aquests territoris quan no s'emmarquen en un mapa d'escala regional.

En les consideracions que s'han fet en l'apartat anterior, es parlava de la importància que va tenir la descripció de la estructura del relleu de Catalunya per tal de fer present en l'imaginari del redactors del *Plan Director* l'existència de dos grans corredors paral·lels a la costa sobre els quals es podia desplegar el discurs proposant del *Plan*. L'actual cartografia elaborada per teledetecció per satèl·lit ho representa perfectament. El fet que aquesta explicació s'hagi fet present més tardanament en la reflexió urbanística del nostre país s'ha d'entendre com un problema d'interpretació lligat a l'escala de cada treball.

Amb el dibuix que es presenta en aquell mapa és impossible imaginar-se que l'estructura geomorfològica de la Regió Metropolitana està formada per dos grans corredors i dues serres que els separen. En el mapa, tots els rius que apareixen van a buscar el mar d'una forma més o menys directa, excepte el Congost i el Mogent, que incideixen ortogonalment sobre el Besòs, indicant l'existència d'un passadís en aquesta direcció. La resta es dibuixen com les branques d'un arbre que s'enfilen cap a l'interior. Els nuclis històrics ocupen els lloms d'ase que queden entre mig de dues branques, dibuixant-nos un territori més o menys ondulat, ortogonal a la hipotètica direcció dels corredors del sistema.

No és estrany que els cartògrafs no sabessin com representar aquest territori. A peu pla no és fàcil imaginar-se que un es troba en un corredor. Més aviat sembla que transites per una seqüència de recintes més o menys relacionats entre si, que estan

---

<sup>19</sup> Veure plànol SURB2 "Topografia, hidrografia dels sistemes urbans i xarxa de camins històrics".

connectats amb la costa. La micro-topografia amaga i desdibuixa les grans línies. Per això no és sorprenent que per anar del Vallès al Penedès la B-30 busqui la riera de Rubí, aterri a la llera del Llobregat i giri cap al nord, fent un quatre, per anar a trobar el riu Anoia i continuar cap a Vilafranca.

En el mateix mapa es representen els camins històrics que uneixen els primers assentaments i es confirma aquesta condició equívoca del corredor, perquè no hi ha cap línia dins de la teranyina que dibuixen els camins que indiqui que hi hagi un pas preferent del nord-est al sud-oest. A la costa, el que queda clar és el caràcter estratègic dels sistemes urbans del litoral: Mataró i Vilanova i la Geltrú, situats als enclavaments que connecten amb l'entorn.

No és del tot cert que el planejament territorial anterior a la Guerra Civil no hagués reconegut les possibilitats que oferia l'altra banda de la Serra de Collserola per passar-hi algunes infraestructures de *by pass* de la capital. Entre els treballs redactats pel GATCPAC, un dels primers articles programàtics del grup –titulat “La urbanització de la Barcelona futura”<sup>20</sup> proposa una travessera per al trànsit ferroviari de Barcelona que va de Granollers a Vilafranca, passant per Sabadell i Molins de Rei. En l'esquema general del *Regional Planning* també es preveu una línia de “gran tràfec” per connectar Montcada i Reixac amb Sabadell, Terrassa i Martorell. En el mateix document també s'hi incorporen per primer cop la Serra de Collserola i els municipis de Sant Cugat i Cerdanyola, com a peces de l'entorn de Barcelona.

No es tracta de situar quin és el moment històric en què s'exploten les suposades capacitats del corredor prelitoral per plantejar-se un projecte alternatiu a la ciutat de Barcelona, sinó de fer notar que algunes d'aquestes propostes han tingut greus problemes d'implantació quan no s'han treballat a l'escala que requerien. Si bé és cert que l'existència de corredors de pas a escala regional facilita la implantació de certes infraestructures generals del país, també ho és que aquestes no sempre han sabut assentar-se correctament en el lloc i aportar-li nous valors, com ha passat amb la B-30 o la línia del ferrocarril Papiol-Mollet.

---

<sup>20</sup> GATCPAC, “La urbanització de la Barcelona futura”, dins de “Mirador”, maig de 1932 (sèrie de 3 articles). Aquesta informació apareix en el llibre de Manuel de Torres i Capell *La formació de la*

### 3. 2 CARACTERÍSTIQUES BÀSIQUES DELS SISTEMES URBANS DE L'ARC METROPOLITÀ

En aquest apartat es pretén caracteritzar els diferents sistemes que formen part de l'Arc Metropolità, per tal de poder-los valorar correctament. L'anàlisi de les dades censuals i del planejament urbanístic dels sistemes posa de relleu algunes diferències importants entre ells. En termes demogràfics, segons el cens de 2001, dos dels sistemes –Sabadell i Terrassa– es mouen entre els 250.000 i els 300.000 habitants; tres –Mataró, Granollers i Vilanova i la Geltrú–, entre els 100.000 i els 150.000, i dos –Martorell i Vilafranca del Penedès–, entorn als 50.000 habitants. El pes de la ciutat central respecte als municipis de l'entorn és de més del 60% en quatre sistemes: Mataró –en el qual el percentatge arriba al 81,64%–, Sabadell (62,72%), Terrassa (61,54%) i Vilafranca del Penedès (68,01%). Vilanova i la Geltrú es queda en el 49,86 %, Granollers en el 37,67% i Martorell en el 33,41%.<sup>21</sup>

En termes de planejament urbanístic aprovat fins al 2000, les capacitats del sòl urbanitzable residencial estableixen el següent ordre: el que compta amb menys capacitat residencial és Mataró, amb 3.853 habitatges; després, Vilafranca del Penedès, amb 7.201; Sabadell, amb 10.746; Martorell, amb 11.941; Granollers, amb 14.129; Terrassa, amb 21.733, i Vilanova i la Geltrú, amb 31.099 habitatges.<sup>22</sup>

Industrialment, l'ordre és molt diferent: Martorell se situa en primer lloc, amb una capacitat de 5.379.349 m<sup>2</sup> de sostre industrial, seguida de Granollers, amb 4.374.399; Terrassa, amb 3.401.547; Vilafranca del Penedès, amb 1.745.031; Sabadell, amb 1.318.808; Vilanova i la Geltrú, amb 1.286.176, i Mataró, amb 429.111 m<sup>2</sup>.<sup>23</sup>

Segons aquestes dades i les que resulten de mapar les infraestructures i la taca urbana, ens trobem davant de sistemes de grandària molt diferent i de característiques diverses. En funció d'aquests valors es poden establir tres grups: els sistemes bàsicament residencials; els de residència i indústria, i un tercer en el qual hi predomina la indústria.

---

*urbanística metropolitana de Barcelona. L'urbanisme de la diversitat*, Barcelona, Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, 1999.

<sup>21</sup> Veure els mapes: EST1 “Població resident de cada sistema”, EST2 “Població resident per municipis” i 7C\_EST3 “Pes demogràfic de cada municipi en relació al total de cada sistema”.

<sup>22</sup> Veure els mapes: EST11 “Superfície de Sòl Urbanitzable residencial”, EST12 “Sostre brut residencial previst en el Sòl Urbanitzable”, EST13 “Nombre d'habitatges previstos en el Sòl Urbanitzable” i EST14 “Densitat mitjana del Sòl residencial Urbanitzable”.

<sup>23</sup> Veure el mapa EST17 “Sostre brut industrial previst en el Sòl Urbanitzable”.

El primer grup correspon a les ciutats situades en el sistema costaner –Mataró i Vilanova i la Geltrú–, amb un desenvolupament basat en una oferta residencial molt important i una progressiva reducció de l'espai dedicat a les activitats econòmiques. Paradoxalment, es tracta de dues ciutats que en el seu origen van ser de naturalesa industrial –fruit de la primera industrialització urbana, tèxtil i metal·lúrgica– i pioneres en el desenvolupament de la xarxa de ferrocarril.

El fort desplegament de la segona residència en els municipis del voltant d'aquest tipus de ciutats a partir dels anys seixanta –reconvertida en primera cap a la segona meitat dels anys vuitanta– actualment està condicionant la vocació d'aquests territoris. Això porta a una situació en què el debat actual sobre el seu futur gira entorn a la qüestió de la residència i la necessitat de reconsiderar l'oferta residencial actual perquè és insostenible, tant des del punt de vista de consum de sòl com de mobilitat, davant de la manca d'oferta de llocs de treball suficients per reduir l'enorme mobilitat obligada que hi ha cap a Barcelona.

La qualitat espacial i paisatgística del litoral i les bones comunicacions amb Barcelona reforcen la vocació residencial d'aquests sistemes, així com la pèrdua progressiva d'espais per a les activitats econòmiques, que es tradueix tant en la transformació residencial de les zones industrials històriques situades a l'interior del sistema urbà com en el poc interès per promoure sòl nou per a elles.

El segon grup estaria format per les ciutats madures de la residència i la indústria –Granollers, Sabadell, Terrassa i Vilafranca del Penedès–, que tenen un sistema urbà complex, amb residència dispersa i de baixa densitat i àrees industrials molt potents i d'implantació recent. Es tracta de sistemes urbans amb moltes diferències; entre altres qüestions, pel territori amb el qual es relacionen. En el cas de Vilafranca i Granollers, cada sistema conviu amb un subsistema proper: Vilafranca amb el de Sant Sadurní d'Anoia i Granollers amb el de Mollet. Des de la perspectiva d'aquesta anàlisi, són ciutats amb vocació de centralitat residencial, però també d'activitat productiva; en tots els casos, amb relacions diverses segons cada sistema urbà.

Quant a la residència, normalment la ciutat central de cada sistema té una oferta molt urbana, no tan densa com la que normalment es qualifica de compacta, però suficient per formar una trama potent i articulada amb els seus teixits històrics. Per contra, en els seus entorns, els creixements residencials han estat amorfes i de baixa densitat. Pel que fa a l'activitat, les ciutats centrals han defensat majoritàriament el manteniment

de les àrees productives, havent apostat per la promoció d'eixos i fronts estratègics per atraure una activitat terciària avançada, que donés valor afegit al conjunt productiu i servís per requalificar una part de la residència i millorar l'equipament urbà. Aquestes estratègies han intentat anar més enllà de l'atracció quantitativa d'activitats econòmiques de qualsevol naturalesa, tal com sovint es produeix en certs sistemes perifèrics, per buscar activitats que aportin coneixement i qualitat.

Els sistemes urbans madurs són els que històricament han vertebrat el territori, perquè han estat peces importants per a la xarxa del ferrocarril i han donat suport a una important xarxa de comunicacions interurbanes. Més recentment, han participat en la vertebració de les modernes xarxes de vialitat regional i metropolitana, però sense el protagonisme que havien tingut en el passat; en bona part, les grans inversions en infraestructures s'han plantejat des d'un cert esquematisme i una major autonomia territorial.

Finalment, hi ha el cas singular de Martorell, que és la porta del corredor final del Llobregat i la ròtula i punt d'unió entre aquest corredor fluvial i el corredor prelitoral. Es tracta d'una ciutat petita que ha rebut, juntament amb els altres municipis del seu sistema urbà –Abrera, Olesa i Esparreguera–, l'impacte de grans instal·lacions productives i infraestructures, perquè s'ha convertit en el lloc de pas i trena de totes les xarxes de la mobilitat (autopistes i autovies, xarxa bàsica i comarcal, ferrocarril convencional de via estreta i ara el TAV) que afecten gran part de la Regió Metropolitana.

## 4. LA QÜESTIÓ DE LA DISPERSIÓ URBANA

### 4. 1 LA DISPERSIÓ RESIDENCIAL

L'Atlas confeccionat per a aquest treball permet fer algunes consideracions importants sobre un dels temes que han centrat el debat metropolità d'aquests darrers anys gairebé monogràficament: els problemes que genera la dispersió urbana que s'ha produït en l'àmbit metropolità. No es tracta d'atendre només a la polèmica que van obrir els primers resultats dels treballs de redacció del Pla Territorial Metropolità dirigit per Albert Serratosa, sinó també tota una sèrie de treballs que s'han desenvolupat sobre el mateix tema.<sup>24</sup> Per una part, interessa considerar els efectes de la dispersió residencial, però també els de la indústria. Per poder avaluar aquest tema, l'Atlas ha hagut de representar en el seu dibuix els usos que té associat cada teixit. Els mapes no s'han construït segons una seqüència històrica, sinó a través de l'anàlisi morfològica de la trama, reconeixent en cada una d'elles quina és l'estructura bàsica i els usos al quals hi va destinat.<sup>25</sup>

L'aparició de la ciutat dispersa arrenca a la dècada dels seixanta com un fenomen d'urbanització aïllada –situada principalment en àmbits rurals o forestals–, que es diferencia dels anteriors processos d'urbanització en baixa densitat perquè no depèn del transport públic, tal com havia succeït en les poblacions d'estiueig que van aparèixer al llarg de la xarxa de ferrocarril, ni del caràcter singular de l'emplaçament, com va passar a la costa o als balnearis. La posada en joc de grans quantitats de sòl parcel·lat al marge del planejament general de l'època es produeix normalment de manera parasitària sobre la xarxa d'accessibilitat comarcal i local, sense que es faci cap aportació a l'estructura urbana o territorial del lloc. La segona residència dels anys seixanta es planteja com una oferta de sòl en un entorn "natural" per a un gaudi temporal (caps de setmana, vacances,...), que es presenta com l'única alternativa possible a les dures condicions de la ciutat industrial de l'època.

Aquest gran estoc urbanístic s'ha integrat progressivament en el sistema metropolità a partir de la seva reconversió en primera residència cap a la segona meitat dels anys vuitanta, amb la recuperació econòmica posterior a la crisi de les energies, que significa també una profunda reestructuració (i relocalització) de les activitats

---

<sup>24</sup> Tesi Doctoral de Francesc Muñoz, 2004 (Universitat Autònoma de Barcelona).

<sup>25</sup> En l'Annex I es fa una descripció metodològica de com s'ha confeccionat cada mapa.

industrials en el territori. Aquesta reconversió respon a diverses causes: l'ampliació de les franges de població que han sortit del mercat de treball (jubilats) i que cerquen un ambient quotidià menys "urbà"; la relocalització territorial de certes activitats industrials, i l'encariment de l'habitatge en les àrees centrals.

Malgrat que la revisió del planejament dels anys vuitanta va reduir les expectatives absolutament desproporcionades que tenien aquest tipus d'urbanitzacions –generades per l'especulació incontrolada de l'etapa immediatament anterior–, l'execució i completament d'una part d'aquelles urbanitzacions –que els plans van considerar consolidades–, així com la irrupció d'una demanda de primera residència unifamiliar en el mercat, han incidit fortament en el conjunt del sistema metropolità i, de forma especial, en els petits municipis. Aquests nuclis han vist com augmenta la demanda d'equipaments sense que s'hagi previst res, al temps que es veuen obligats a donar servei a un tipus d'urbanització molt cara per la seva posició territorial i la baixa densitat.

En una de les capes de l'Atles es dibuixen aquestes urbanitzacions, subratllant la seva manca de relació amb cap element de la xarxa bàsica general o amb les poblacions urbanes. En el dibuix, se les relaciona amb el relleu per tal de marcar el caràcter marginal del seu emplaçament.<sup>26</sup>

## **4. 2 LA DISPERSIÓ INDUSTRIAL**

Una altra capa de l'Atles permet visualitzar la dispersió urbana de la indústria. En aquest darrers vint-i-cinc anys, s'observa el desplaçament de les activitats industrials del centre de les ciutats, on s'havien localitzat tradicionalment, cap a zones noves perifèriques, on les condicions de sòl i accessibilitat són millors. L'espai industrial de l'interior de les ciutats s'havia fet insuficient i de difícil accés, i el canvi d'ús dels terrenys normalment constituïa un bon negoci. Per una altra banda, la relocalització en àrees industrials noves facilita la renovació tècnica i productiva, l'augment de la superfície, i una millor connexió amb les infraestructures territorials, per on arriba la matèria prima i surt el producte manufacturat, però també poder servir-se d'una infraestructura local més adequada al camionatge, el sistema de transport de mercaderies que s'ha imposat, per davant del ferrocarril.<sup>27</sup>

---

<sup>26</sup> Veure el mapa SURB5 "Topografia, hidrografia i assentaments residencials de baixa densitat".

<sup>27</sup> Veure el mapa SURB4 "Topografia, hidrografia, xarxa viària territorial i assentaments industrials".

Aquest procés de trasllat de la indústria cap a la perifèria de la ciutat s'està produint cap a zones noves properes o en continuïtat amb els nuclis urbans més importants –entre ells, els de les ciutats de l'Arc Metropolità– i cap a implantacions aïllades, que posteriorment acaben construint una “altra” ciutat, la nova ciutat de les activitats, feta per extensió i juxtaposició de peces diverses i inicialment separades. Aquestes peces acaben essent normalment extensions “supramunicipals”, constituint realitats urbanes que van més enllà de les lògiques municipals.

Si en el primer procés de generació dels espais industrial centrals les decisions de planejament busquen garantir una estructura urbana coherent, integrant les zones d'activitat amb la resta de zones urbanes; en el segon, les noves implantacions industrials han tingut un caràcter molt més autònom, moltes vegades sense comptar amb infraestructures suficients –ambientals, de mobilitat, etc.–, que finalment arribaran quan s'estigui a prop del col·lapse.

La saturació de les infraestructures generades per la mobilitat d'aquest nou sistema productiu és molt important –tant en termes de mercaderies com de persones–, perquè no hi hagut una estratègia per mitigar la mobilitat obligada de la mà d'obra quant a les infraestructures de transport públic o col·lectiu, ni les infraestructures suficients per a cobrir les necessitats industrials.

La ciutat industrial és el fenomen més important que s'ha produït en la Regió Metropolitana en aquests darrers vint-i-cinc anys; el procés territorial més decisiu, superior al derivat de la dispersió residencial, que té el seu origen en etapes anteriors, i una expectativa de futur acotada. La nova ciutat industrial és poc reconeguda i escassament projectada des de la seva dimensió urbana, en comparació amb els graus d'atenció i qualitat que han rebut la ciutat tradicional o els nous creixements residencials; és una ciutat a “l'ombra”, amb un pes clau en relació al conjunt del sistema, perquè atrau la mà d'obra i augmenta la demanda de residència i serveis, sobrecarregant les infraestructures, sense que normalment s'hagi fet una previsió suficient en les xarxes de mobilitat i en les del cicle de l'aigua i les energies.

Les ciutats de l'Arc han sofert aquest doble procés, sobretot les que hem denominat “complexes”. Algunes d'elles han desenvolupat sectors industrials dins del seu sistema urbà, buscant una bona relació entre el nucli i els seus creixements, amb resultats diversos en cada cas. En general, cada ciutat ha ofert alternatives urbanes per relocalitzar les activitats productives que marxaven del centre històric i ha promogut

alguna operació urbanística per mantenir i atraure sectors econòmics relacionats amb les seves activitats tradicionals, buscant la formació de *clusters* empresarials específics.

En contraposició, en els sistemes urbans s'ha produït la creació d'una ciutat industrial *ex novo* feta per juxtaposició i contigüitat de diversos sectors. En els municipis petits, situats en els sistemes urbans de les ciutats més grans, no només han aparegut àrees de residència en baixa densitat, sinó també àrees industrials noves. Aquestes noves àrees estan vertebrant la ciutat metropolitana de manera decisiva, ja que en principi s'aprofiten d'un preu del sòl més baix i no els fa res esperar –a vegades durant molt de temps– l'arribada d'infraestructures en projecte que no s'executaran a curt termini, sense que els importin els costos ambientals i econòmics que això pugui generar en el conjunt del territori.<sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> Veure els mapes SURB10 “La ciutat dispersa en l'àmbit de l'Arc Metropolità” i SURB11 “Esquema de la ciutat dispersa en l'àmbit de l'Arc Metropolità”.

## 5. ELS PROJECTES METROPOLITANS

### 5. 1 L'HERÈNCIA DEL *PLAN DIRECTOR*

Malgrat el naufragi del *Plan Director* de 1966, van quedar sobre la taula dos grans projectes metropolitans: la xarxa arterial redactada pel Ministeri d'Obres públiques aquell mateix any i les Actuacions Urbanístiques Urgents (ACTURS) –la promoció de grans pols residencials, situats entremig dels sistemes urbans del corredor prelitoral, que tenien per objectiu cobrir de forma massiva la forta demanda residencial del moment–, documents de referència fins a la crisi definitiva de principis dels anys setanta, quan s'endega la revisió del Pla Comarcal de Barcelona de 1953 sense modificar el seu àmbit i s'abandona el desenvolupament de les ACTURS.

*L'Esquema de la Red Arterial de Barcelona* és el projecte més important d'articulació de la Regió Metropolitana des de les infraestructures, a la vegada que ha servit de marc per als projectes viaris (que no ferroviaris) que s'han desenvolupat en aquest territori. El 1976, el Pla General Metropolità de Barcelona el va recollir gairebé íntegrament en l'àmbit que a partir d'aleshores es defineix com Àrea Metropolitana de Barcelona.

Aquest projecte viari està basat en la implantació d'un conjunt d'autopistes que s'ha anat executant de manera fragmentada i parcial, des de finals dels anys seixanta –la primera de les quals és la de Barcelona-Mataró– fins als nostres dies, bàsicament amb finançament privat. Aquesta servitud ha portat a una situació en què la majoria d'accesos a Barcelona són de peatge: Barcelona-Mataró, Barcelona-Mollet-Girona-La Jonquera, Molins de Rei-Martorell-El Vendrell-Tarragona i El Vendrell-Lleida. Només queden fora d'aquest sistema els trams Barcelona-Molins de Rei, Barcelona-Sabadell-Terrassa i, des de fa poc temps, la B-30 al seu pas pel Vallès, amb una solució de peatge a l'ombra.

El projecte de xarxa arterial, tal com indica el seu nom, és un projecte pensat per a Barcelona. Els diferents eixos previstos es dissenyen en funció de les necessitats de Barcelona i les limitacions que imposa la geografia. Tot i ser un document redactat al mateix temps que el *Plan Director*, no es para atenció especial en els territoris per on passen les diferents traces. Tanmateix, el Pla General Metropolità la recollirà –en un àmbit menor– amb una doble estratègia de resoldre alguns dels problemes

d'accessibilitat de la ciutat de Barcelona i els espais propers i restar sòl al desenvolupament residencial.

Un dels grans encerts de les transformacions olímpiques de Barcelona serà dimensionar correctament aquestes infraestructures urbanes i integrar-les a la ciutat. Aquesta transformació, que ha estat especialment reeixida pel que fa a les grans infraestructures de la ciutat de Barcelona, no s'ha produït a la resta d'infraestructures de la Regió Metropolitana –amb alguna excepció, com el túnel de Vallvidrera–, no només pel desencert d'alguns traçats –hi ha exemples sagnants, com l'autopista de Manresa–, sinó per la repetida incapacitat per integrar aquestes traces des d'una perspectiva territorial i urbanística; fins i tot en casos com la B-30, en què s'ha fet un esforç especial per rescatar el peatge que tenia el seu eix central.

El Pla d'Actuacions Urbanístiques Urgents (ACTUR), promogut pel *Ministerio de la Vivienda* a principis dels anys setanta, va ser l'altre desenvolupament derivat de les propostes del Pla Director. Les actuacions que proposava l'ACTUR eren concebudes com a noves ciutats en el territori, enteses fonamentalment com a àmbits d'absorció d'un procés migratori de grans dimensions que a finals dels anys seixanta i principis dels setanta no semblava tenir fre ni final.

Les ACTURS es plantegen més des de les necessitats d'habitatge, que des d'una visió de vertebració territorial, ordenant-se com un conjunt d'actuacions de gran envergadura que s'infereixen entre els sistemes urbans –Gallecs, Sabadell-Terrassa, Sant Cugat-Cerdanyola, Cerdanyola-Badia i Martorell–, que tindran una sort diversa; si exceptuem Ciutat Badia, que s'executa com un gran polígon residencial, i el Centre Direccional Cerdanyola-Sant Cugat, que s'incorpora en el Pla General Metropolità de 1976, cap d'elles es desenvoluparà.

No obstant, aquest fracàs donarà pas a grans extensions de terreny de titularitat pública situades estratègicament, que posteriorment l'administració autonòmica ha anat utilitzant per donar sortida a cert tipus de problemes: la instal·lació de grans indústries com SEAT o ALSTON o el trasllat d'instal·lacions molestes com el camp de golf del Prat per eixamplar l'aeroport.

Només en el període més recent, s'ha plantejat la resolució territorial d'una d'aquestes grans reserves, com és el cas de Gallecs. El Pla Director Urbanístic recentment aprovat tanca el desenvolupament urbanístic del sector d'una manera coherent en el

seu àmbit, acabant amb el desenvolupament fraccionari i resolent l'expectativa de trenta anys amb l'opció per un model que prima el valor de l'espai lliure territorial per sobre de la urbanització.

L'episodi de Gallecs exemplifica el final d'una manera equivocada d'abordar l'ordenació territorial, a la vegada que obre la possibilitat a un possible model territorial alternatiu –encara pendent– que substitueixi l'oportunisme d'aquelles operacions.

## **5. 2 BALANÇ DELS PROJECTES METROPOLITANS MÉS SIGNIFICATIUS**

De la comparació entre aquests projectes metropolitans i les dinàmiques de creixement i transformació de les ciutats i el territori metropolità en els darrers vint-i-cinc anys –més concretament, de les ciutats de l'Arc Metropolità i els seus sistemes urbans–, sorgeixen algunes reflexions d'interès sobre les característiques d'aquests processos i les possibles línies d'acció en el futur.

En referència a aquests projectes, val la pena centrar-se en dos d'ells: els efectes de les grans infraestructures metropolitanes en relació a la formació d'àrees urbanes alternatives al sistema de ciutats, i les insuficiències dels projectes urbanístics en la implantació de les noves àrees productives, bàsicament les industrials.

L'episodi de la B-30 és especialment significatiu, a la vegada que resumeix perfectament el que hagués hagut de suposar la presència d'aquestes infraestructures per al territori metropolità. Durant un període bastant llarg, s'havia defensat que l'autopista B-30 –l'enllaç de les connexions entre nord i sud de Catalunya sense passar per Barcelona– era la nova “gran via” de la ciutat metropolitana; és a dir, l'eix territorial que havia d'articular les actuacions de major centralitat metropolitana –al voltant de la infraestructura viària més potent del sistema–, convertint-se en l'espai de referència per al conjunt social i econòmic dels 4,5 milions d'habitants de la Regió Metropolitana.

Els efectes inicials d'aquesta infraestructura semblaven confirmar aquesta hipòtesi en el tram comprès entre l'autopista Sabadell-Terrassa i Rubí, amb la implantació d'activitats de gran atracció o fort simbolisme (de nord a sud: Baricentro, Universitat Autònoma, Parc Tecnològic del Vallès, La Catalana d'Occident, TVE Catalunya, *Deutsche Bank* o Hospital General de Catalunya). Tanmateix, la recuperació urbana de Barcelona a partir de mitjan dècada dels vuitanta –gràcies a l'empenta olímpica i la

renovació de les ciutats de major pes històric en l'àmbit metropolità– va comportar un capgirament en les expectatives de centralitat territorial que se suposaven a la B-30 dins del sistema metropolità.

Des del nostre punt de vista, en aquesta situació també hi ha influït de manera destacada la debilitat (o falta de visió estratègica global) de les ciutats més properes a l'eix en el tram indicat –Cerdanyola, Sant Cugat i Rubí–; les insuficiències derivades del propi traçat de l'eix amb la dissociació entre un centre amb peatge, actualment eliminat, i uns laterals amb deficients connexions amb el territori, així com la crisi en la gestió metropolitana a partir de 1986 amb la Llei d'Ordenació Territorial i la dissolució de la Corporació Metropolitana de Barcelona. Amb aquesta desaparició es va suprimir l'única institució amb capacitat de gestió supramunicipal que podia plantejar-se aquesta qüestió, essent substituïda per la gestió directa del govern autonòmic i els ajuntaments, sense cap estadi intermedi que li permetés afrontar el problema des d'una escala diferent.

En aquest sentit, el fracàs de la B-30 com a eix vertebrador metropolità i element articulador d'un espai tecnològic avançat és la constatació de la incapacitat d'aquesta via de generar un procés al seu entorn, tal com va succeir amb la carretera 128 de Boston, una variant d'aquesta ciutat al voltant de la qual es va produir un important procés de relocalització d'indústries d'alta tecnologia. Un procés que va convertir aquesta carretera –juntament amb el Silicon Valley– en un dels fenòmens de formació “espontània” de parcs tecnològics més importants dels Estats Units.

Les ciutats metropolitanes –especialment les més madures i de major pes històric–, juntament amb els seus sistemes urbans, han assumit des de fa un temps un rol alternatiu amb voluntat d'atraure les indústries tradicionals en reconversió i les activitats més dinàmiques, oferint espais urbans potents i representatius, amb xarxes de treball qualificat i serveis complementaris eficients, intentant superar la hipotètica autonomia no-urbana –o suposada nova “urbanitat”– de les àrees vinculades a les grans infraestructures. En aquest procés també ha estat clau l'èxit de la renovació urbana de Barcelona; en especial, de les àrees de nova activitat, amb repercussions a escala mundial a causa del valor tècnic, urbanístic i mediàtic de cada operació. Aquesta gran capacitat mediàtica, però, comporta el risc de col·lapsar o foragitar certes propostes per culpa del preu del sòl, a menys que es posin en marxa mecanismes de *reequilibri* territorial que permetin compartir amb tota la Regió

Metropolitana l'atractiu econòmic i els avantatges competitius que tenen aquests territoris.

La profunda reconversió que ha viscut el teixit productiu en el territori metropolità en els darrers vint-i-cinc anys ha tingut unes conseqüències decisives en les ciutats tradicionals de l'Arc i en la nova urbanització d'àmplies àrees del territori. Mentre que les noves àrees productives en els entorns de les ciutats han tractat d'integrar-se en el sistema urbà des del planejament municipal, les noves àrees d'escala supramunicipal no han tingut un planejament que les estructurés i donés contingut al seu procés d'urbanització, ni oferís qualitat i funcionalitat als espais públics i als serveis col·lectius.

La transformació de les ciutats i la formació de noves realitats urbanes "al marge" ha estat un procés d'enorme transcendència per al conjunt del sistema, que s'ha produït sense un projecte global comprensible ni unes pautes concretes a escala del projecte urbà, com les que ha tingut el planejament per a les altres àrees urbanes –tant les residencials com les terciàries, les centrals o les perifèriques als nuclis urbans–.

La qualitat del planejament urbanístic de les ciutats més importants del sistema metropolità s'ha basat en part en la seva capacitat per reflexionar sobre el conjunt del sistema des de l'escala municipal i millorar la seva estructura interna, com a base per endegar un procés de requalificació del conjunt. No obstant, aquesta qualitat es més discutible quan s'han d'avaluar els fenòmens supramunicipals, especialment aquells que afecten les àrees industrials. Tot i que s'ha donat un pas endavant en termes d'urbanització mínima, queda per fer una reflexió sobre com afrontar els problemes d'estructuració general de les noves realitats productives i com qualificar i avaluar els seus components.

Des d'aquesta perspectiva, l'evolució futura d'aquestes àrees –implica tant certes opcions d'escala municipal com accions a escala metropolitana– passa per una adequada comprensió de les necessitats dels espais productius en la perspectiva de les ciutats del segle XXI i, per tant, l'establiment d'estratègies territorials de caràcter global que recolzin i justifiquin les opcions de desenvolupament i implantació d'àrees productives; la reconversió i renovació de les existents, i la definició de pautes concretes referides als aspectes més directament relacionats amb la qualitat urbana d'aquestes àrees. Aquests aspectes són: la qualitat de la urbanització i els espais públics, les opcions de parcel·lació en relació a les activitats i la seva eficiència en termes funcionals i de llocs de treball, i la implantació de noves tipologies d'edificació

que permetin una major versatilitat i adaptabilitat als canvis derivats d'una dinàmica molt fluïda dels sectors econòmics.

## 6. CONCLUSIONS

Aquest estudi posa de manifest la riquesa i varietat dels set sistemes urbans que conformen l'Arc Metropolità de Barcelona. Una diversitat que resulta de la situació geogràfica, la història i els tipus de dinàmiques urbanes de cadascun d'ells, el que no treu que comparteixin la preocupació pel futur de la Regió Metropolitana i el paper que els hi toca jugar en ella.

D'acord amb el que això suposa, l'estudi planteja tres ordres de conclusions:

- 1r. Les que fan referència al fals dilema Regió Metropolitana-sistema de ciutats.
- 2n. Les característiques del fenomen de la dispersió urbana i les seves conseqüències territorials.
- 3r. Els efectes de les grans infraestructures en relació a la formació d'àrees urbanes alternatives al sistema de ciutats consolidades.

### I. La resolució del dilema Regió Metropolitana-sistema de ciutats

Un dels temes en els quals l'estudi hi ha posat més interès ha estat el de la resolució del dilema Regió Metropolitana-sistema de ciutats. Per afrontar-lo, hem fet una aproximació històrica al debat i una lectura morfològica dels sistemes urbans de l'Arc. D'aquesta comprovació es conclou clarament que estem davant d'una qüestió que es mou a dues escales diferents i complementàries.

Si bé és cert que la comprensió del relleu català, com una estructura general articulada, ha estat un element capital per fixar les grans línies d'ordenació del territori, també ho és que la construcció del territori s'ha fet des de l'escala urbana, perquè s'ha demostrat que aquesta és la més adequada per a situar les coses al seu lloc.

Si centrem el debat no només en les xifres, sinó en la forma i la distribució dels elements, aquella presumpta contraposició s'apaga i pren una altra consideració.

El problema que hi ha sobre la taula no és una contraposició de models, sinó la necessitat d'un marc de planificació que no doni supremacia a cap de les dues escales; en qualsevol cas, que entengui que si en la general és on es tracen les grans línies, en la detallada és on s'hi ha de situar cada element. Si la primera s'ha de pensar en relació al territori global, l'altra es decideix des de l'entorn local; una i altra

concepció són possibles i necessàries, però sobretot complementàries en el marc d'un mateix projecte.

## **II. El fenomen de la dispersió urbana**

El treball ha posat de manifest la importància del procés de dispersió urbana i ha subratllat la naturalesa diversa que tenen tant el procés residencial com l'industrial, així com la significació estratègica d'aquest últim.

El creixement de la taca residencial de baixa densitat, sobretot en els municipis petits situats en els sistemes urbans de les ciutats de l'Arc Metropolità, plantegen greus problemes de sostenibilitat, no només per l'extensió de la taca que ocupen, sinó també per les necessitats de serveis i equipaments que demanden –desproporcionades però justificables, en relació a la grandària del municipi i del nombre d'usuaris de cada urbanització– i la impossibilitat de trobar alternatives a la mobilitat privada que generen.

Sembla que, des de fa cert temps, la política urbanística ha frenat aquesta ocupació, però resulta evident que encara constitueix una feixuga experiència que s'haurà de digerir.

La dispersió urbana de la indústria és diferent. Per una banda, hi ha hagut una part de la indústria urbana que s'ha traslladat a la perifèria de la ciutat, en zones properes o amb continuïtat amb els nuclis urbans més importants. Per l'altra, una altra part del sector s'ha instal·lat en implantacions aïllades, sense cap relació amb la xarxa urbana existent, apareixent uns agregats totalment autònoms, molts cops a cavall de varis municipis, sense cap tipus de planificació que les articuli.

Aquest és el fenomen més determinant d'aquests darrers anys, perquè en part ha estat promogut per les pròpies administracions, que han permès i propiciat aquestes operacions per evitar la *deslocalització* de certes activitats tradicionals o l'ocupació il·legal de terrenys d'altres.

Mentre està clar el tractament que s'ha de desplegar en la dispersió urbana residencial –frenar, clausurar, densificar i articular les ocupacions existents–, en la indústria dispersa l'estratègia ha de ser obligatòriament supramunicipal, d'estructuració i

regularització de les àrees i les activitats existents i de previsió de les noves des d'una visió més articulada del territori amb allò urbà.

### **III. Els efectes de les grans infraestructures**

Les infraestructures territorials de la Regió Metropolitana, com ja s'ha dit, s'ha pensat sobretot des de Barcelona, sense plantejar-se quin paper han de jugar en el territori que travessen. Tot i això, per manca d'un planejament territorial que donés sentit a aquesta relació, en alguns casos s'ha proclamat que aquestes infraestructures podien ser la base per a la formació d'àrees urbanes alternatives al sistema de ciutats consolidades, com les que formen l'Arc Metropolità.

Aquest enunciat ja va ser reivindicat pel primer gran centre comercial que se situava en un gran encreuament de vies –*Baricentro* –, amb uns resultats més que dubtosos, i més tard, per la B-30, com a eix vertebrador metropolità i element d'articulació d'un nou espai productiu i tecnològic. El fracàs d'aquest supòsit es deu a varies raons:

- Les infraestructures derivades del traçat de l'eix.
- Les insuficiències derivades del peatge de la calçada central, actualment eliminat, i de les vies laterals, que han donat peu a una connexió molt deficient amb el territori veí i els nuclis preexistents.
- La inexistència d'una entitat supramunicipal que fes una gestió unitària de tot l'eix.
- La manca d'una visió estratègica sobre l'eix de les ciutats més properes a l'eix, amb capacitat de desenvolupament.

El balanç d'aquest intent està clar: la transformació d'aquest eix en una via aparador i, sobretot, en el reconeixement que les ciutats més madures, complexes i amb major pes històric –Sabadell i Terrassa–, en el millor dels casos han acabat assumint un rol alternatiu i amb capacitat per atraure noves activitats.

En el nou projecte metropolità, les grans infraestructures que han de fer avançar la vertebració de les àrees urbanes també hauran de plantejar-se des d'almenys dues consideracions, que es desprenen del balanç realitzat: han de tenir la capacitat de millorar els territoris per on passin des de l'atenció curosa en la seva implantació i s'han d'articular més eficaçment amb les altres xarxes territorials i urbanes, ajudant a integrar el conjunt del sistema més que tendint a la seva segregació.

#### **IV. Conclusió final**

1- El projecte metropolità de les ciutats de la Regió Metropolitana no només no és contradictori amb el d'un espai metropolità, sinó que és necessari per tal que aquest es pugui construir a totes les escales.

2- Barcelona és l'únic motor possible i necessari, l'aglomeració que permet assolir reptes de caràcter internacional i estar en el mapa del món. El projecte metropolità ha de partir d'aquesta premissa i, al mateix temps, ha de ser solidari i compartit.

3- Les infraestructures de la mobilitat no són canals per connectar els extrems, sinó per cosir el territori que travessen. En un espai tan humanitzat com el català, les millors posicions estan preses per les ciutats; per això juguen amb avantatge respecte a d'altres espais. No resulta estrany, doncs, que si les ciutats malden pel seu futur, s'imposin a projectes "alternatius" que no tenen una base sòlida.

4- El projecte més decisiu per tal d'aprofitar l'ordenació metropolitana, després de les infraestructures, és el de l'espai industrial, les dimensions del qual superen àmpliament el marc municipal i no han viscut les millores que ha tingut el planejament de la ciutat consolidada.

Aquest projecte ha de ser global i comprensible a escala metropolitana, a la vegada que compartit per Barcelona. No és possible un projecte metropolità sense Barcelona, però tampoc una Barcelona sense projecte metropolità. Això és el que dóna sentit al conjunt, però també el que farà possible un projecte de les parts.