

VOLUM 14  2000

CENTRE D'ESTUDIS MOLLETANS

Notes

MONOGRÀFIC:

Les ciutats emergents



Notes

VOLUM 14
2000

SUMARI

EDITORIAL.....	7
PRESENTACIÓ.....	9
OPINIÓ	
<i>La comptabilitat del temps</i>	11
Prim Bertran	
<i>Una evocació estètica derivada del fet científic</i>	17
Josep E. Esquerda	
<i>Algunes qüestions jurídiques sobre Gallecs</i>	21
Oriol Valls	
MISCEL·LÀNIA	
<i>Mollet i el carreratge</i>	25
Jaume Vilaginés	
<i>Importància dels connectors ecològics a l'àmbit metropolità de Barcelona</i> ..	41
Josep Maria Mallarach	
<i>La via verda a Gallecs</i>	57
Josep Pintò i Francesc Alemany	
<i>Entre el gris i el verd</i>	65
Josep Gordí	
<i>El mercat de l'habitatge a Mollet del Vallès</i>	75
Ramon Serrasolsas	
MONOGRÀFIC	
<i>Les ciutats emergents de la regió metropolitana de Barcelona</i>	87
Oriol Nel·lo	
<i>La transformació del territori metropolità: tendències recents</i>	93
Antonio Font	
<i>Les ciutats emergents: Mollet i Cerdanyola com a exemples</i>	121
Manel Larrosa	
<i>Els espais econòmics emergents: l'exemple del sistema Sant Sadurni-Gelida</i> ..	135
Joan Rosselló	
<i>El sistema de ciutats metropolità: Mollet, ciutat emergent</i>	147
Joaquim Clusa	
RESSENYA BIBLIOGRÀFICA . Josep M ^a . Bernís	177
FITXA ARTÍSTICA . Josep M ^a . Blanch	179

AQUEST LIBRE HA ESTAT EDITAT AMB EL SUPORT DE L'EMPRESA

Kao Corporation S.A. 

Es rigorosament prohibida, sense l'autorització dels titulars del *copyright*, sota les sancions establertes a la llei, la reproducció total o parcial d'aquesta obra per qualsevol procediment, incloent-hi la repografia i el tractament informàtic i la distribució d'exemplars mitjançant lloguer o préstec públics.

Les lletres **Notes** de la portada han estat dibuixades per Joan Abelló

© TEXT: Els autors
© EDICIÓ: Centre d'Estudis Molletans-Ajuntament de Mollet del Vallès
(La Marínet, plaça de l'Església, 7)
CONSELL DE REDACCIÓ: Josep Gordi i Jaume Vilaginés
DISSENY GRÀFIC: Laia Bosch (Servei Municipal d'Arts Gràfiques)
TIRATGE: 500 exemplars
IMPRESSA: IG Santa Eulàlia de Ronçana
ISSN: 1133-7818
DL: B-37-059-1987

editorial



e nou, i ja fa tretze anys, la revista **Notes** torna a treure el nas per la festivitat de Sant Vicenç, amb la voluntat d'honorar el patró de Mollet del Vallès i a la mateixa ciutat. Aquest any la revista manté l'estructura dels tres darrers números, però incorpora a nivell de continguts dues novetats. La primera és que publiquem la lliçó inaugural del curs 1999-2000 de l'Escola Universitària del Medi Ambient (EUPMA) de Mollet del Vallès, la qual va ser impartida pel geòleg Josep M^a Mallarach. Evidentment, desitgem que aquesta col·laboració es mantingui de cara els propers anys i que la revista Notes sigui més present en l' EUPMA. La segona novetat és que, per primer cop, publiquem un monogràfic que correspon a les jornades organitzades per l'Institut d'Estudis Catalans i la Societat Catalana d'Ordenació del Territori, que es van celebrar a la nostra ciutat el 20 de març del 1999. La direcció del Centre d'Estudis Molletans es va comprometre en el seu moment a publicar les actes d'aquestes jornades, ja que no només van tenir lloc a Mollet del Vallès, sinó que tractaven sobre Les ciutats emergents de la regió metropolitana de Barcelona, és a dir, analitzaven una temàtica on també la nostra ciutat apareix com un exemple i referent.

En conseqüència cal agrair a la direcció de l' EUPMA, i a l'Institut d'Estudis Catalans i la Societat Catalana d'Ordenació del Territori, totes les facilitats de cara a la publicació dels respectius treballs a la revista Notes.

Finalment, esperem que els continguts d'aquest número 14 de Notes siguin de l'interès de tothom i es segueixi confiant i entenent que la revista és un modest però orgullós referent cultural pel ciutadans i ciutadanes de Mollet del Vallès.

Consell de Redacció

Presentació

El dia de Sant Vicenç és, d'alguna manera, el dia de la celebració de l'aniversari de la ciutat. És cert que si ens atenem a la data de la primera cita escrita ho hauríem de celebrar el novembre —quan en un document de l'any 993 s'anomena el llogaret de Mollet—, o el juny si ens guiéssim per una cita de l'església de Sant Vicenç el mateix 993.

Però ja que no commemorem aquelles dates —a excepció de l'any del Mil·lenari, el 1993, que sí que ho varem fer i ben esplèndidament—, és bo que sigui la data del Patró la que ens apropi i ens faci reviure la nostra llarga història.

No és una tria baldera; si més no hi ha tres motius per fer de la diada de Sant Vicenç la data de la celebració històrica de la ciutat. En primer lloc la ja dita referència mil·lenària a l'església de Sant Vicenç com a nucli fundacional de la ciutat. En segon lloc per l'antiga tradició de la festa patronal —doncs cal no oblidar que és aquesta la festa nostra més antiga; més, fins i tot, que la del Vot del Poble, a l'estiu, també ben arrelada.

En tercer lloc pels significatius actes vinculats al nostre devenir com a poble amb voluntat de conèixer els seus orígens, la seva gent de tot temps: presentació de la revista **Notes** des de fa tretze anys, inici dels actes del Mil·lenari un dia de Sant Vicenç de 1993, i naixement del Centre d'Estudis Molletans (CEM) també el dia patronal de 1994, quan la Parròquia de Sant Vicenç a través de la Sala Fiveller i l'Ajuntament mitjançant la Regidoria de Cultura van crear aquest centre que ha donat continuïtat al treball dels homes i les dones impulsors de la revista *Notes*.

Continuïtat al treball i ampliació de les activitats amb conferències, jornades, visites, col·loquis, publicacions que garanteixen a la nostra ciutat l'estudi, poc a poc però sense pausa, del seu present i del seu devenir històric, social, natural, humà al cap i a la fi.

Aquest any el CEM, seguint la voluntat renovadora dels seus col·laboradors, ha donat pas a un nou Consell Directiu encapçalat per Joan Corbalan i Gil com a director i Josep Maria Bernis i Pueyo com a secretari. A ells i a tot l'equip els encoratjo a seguir el treball fet fins ara i a promoure nous coneixements sobre el nostre poble.

Vull aprofitar l'ocasió per agrair el treball de l'equip que ara ha finalitzat el seu mandat, amb Consol Garcia-Moreno i Marchan com a directora i Jordi Bertran i Duarte com a secretari. Tots ells han fet que el CEM es segueixi consolidant com una eina cultural i social imprescindible per a Mollet del Vallès.

A tots i a totes, felicitats i moltes gràcies en nom de la ciutat.

Montserrat Tura i Camafreita
Alcaldessa



***Cada cosa al seu temps i un
temps per a cada cosa.
La comptabilitat del temps***

Prim Bertran

Historiador

i professor de la Universitat de Barcelona



na tradició ben arrelada i múltiples interessos ideològics, econòmics, dels "mass media" i de diverses menes, han situat l'arribada de l'any 2000 com la porta del nou segle i del nou mil·leni. El canvi total de xifres, i l'aparició d'uns nombres rodons a la computació del temps en el nostre món occidental, hi ha ajudat considerablement, en palesar d'una forma gràfica el "canvi" en les xifres de la mesura del temps. Amb tot, és evident que el 2000 acabat d'encetar no és més que el darrer any del segle i del mil·leni, i qui ens obrirà de fet i de dret les portes del nou temps -segons els comptes occidentals- serà la nit del 31 de desembre a l'u de gener del 2001. I la raó és ben senzilla i evident, car dècades, segles i mil·lenis tenen 10, 100 i 1000 anys respectivament, de manera que l'any que fa 10, 100 o 1000 no és més que el darrer i el que tanca —no pas el que obre!- la finidora dècada, centúria o mil·leni.

Tanmateix hi ha hagut una autèntica mitificació i sacralització dels anys acabats en centenes senceres. I per motius ben diversos. El 800, per exemple, per la coronació de Carlemany i la recuperació de l'Imperi d'Occident. De l'any Mil en són prou conegudes les falses pors i els pronòstics que visionaris i apocalíptics feren d'una versemblant fi del món, de la que la gent del seu temps no en van ser ni crèduls ni conscients, car -d'entrada- ben pocs sabien en quins temps vivien i, entre els que ho sabien, no tots empraven els mateixos sistemes de càlcul del temps. De la mateixa manera, també es va convertir en mítica la data de 1300, en què Bonifaci VIII proclamà el primer jubileu general de tota la Cristianitat, i n'establí els precedents per a posteriors celebracions cada cent anys. I també el del 1500, realçat i magnificat sobremanera per Alexandre VI, el tan iniquament maltractat papa Borja. Aquests, entre molts altres exemples, expliquen la mitificació de les xifres rodones, envoltades sovint d'una aurèola o comesa religiosa que en va reforçar l'efecte, fins i tot taumatúrgic.

L'home, les societats i sobretot els qui les manen, han tingut necessitat de mesurar, fixar i distribuir el temps. I ho han fet de forma pròpia i peculiar a cada lloc i a cada cultura. Les velles civilitzacions pre i protohistòriques sabien del ritme del temps, de moviment aparent del sol i sobretot de les fases de la lluna, per dur a terme les més diverses activitats, des de la caça o la pesca, l'explotació del bosc, la sembra o la collita, fins als processos de momificació dels cossos dels difunts. Tot tenia el seu temps i els seus moments —almenys, més òptims—, per aconseguir els millors resultats.

Les dues grans llumeneres que presideixen el firmament, el sol i la lluna, amb el seu ritme desigual al llarg dels cicles respectius, i que influeixen de forma decisiva sobre el planeta, han estat des de fa molts segles, i pràcticament per a totes les cultures, la clau del sistema astronòmic per regular el calendari civil i/o religiós. Als babilonis devem la combinació dels dos cicles astrals que serà fonamental per fixar després els calendaris de les cultures que més ens han influït, començant per la cristiano-romana, la jueva, la greco-bizantina i la musulmana. Els precedents més antics de la sistemació del temps, tal com la tenim en l'actualitat, es troba en el calendari caldeu, amb un any de 360 dies, que comprén 12 mesos de 30 dies. Però és a la tradició romana a qui devem la sistemació del temps tal com ens ha pervingut al món europeu occidental, sobretot després de les reformes de Juli Cèsar i de l'astrònom Sosígenes (45 adC) que donaren lloc al que s'ha conegut com a era Juliana, amb la fixació de 365,25 dies per any, i que arribà sense qüestionar-se i a penes modificacions fins al segle XVI. D'ençà del Concili de Trento, els papes, amb àmplia autoritat sobre una

part del món, endegaren les reformes per corregir les inexactituds del calendari julià, detectades ja des de mitjans del segle XIII. La reforma, imposada pel papa Gregori XIII (i per això coneguda com a "calendari gregorià") ordenà la supressió de deu dies del calendari, de manera que, al 1582, es passà del 4 al 15 d'octubre, mentre enmig quedaren deu dies que mai no varen existir.

Tanmateix la reforma gregoriana és la que tradicionalment ha continuat regint el ritme del temps en el nostre món occidental, llevat de petits períodes, com els de la Revolució Francesa, quan la Convenció republicana (1792) imposà el seu propi calendari, suprimint finalment per Napoléon el 1806; comprenia dotze mesos que duïen els noms relatius al temps o l'activitat de la naturalesa; en la voluntat de trencar amb l'orde antic hi foren substituïdes les setmanes de set dies per dècades.

Però, abans ja hem dit que qui marca el ritme del temps, qui en fixa els períodes i qui el regula, és sempre qui té el poder, sigui civil o espiritual. Aquest darrer, per la seva ascendència, que ultrapassa límits de nacions i de pobles, com s'aprecia en el cas de la reforma gregoriana del calendari, podia arribar més lluny i a més àmbits i ser obeït amb més convicció. També podem referir-nos al poder dels emperadors romans, capaços d'imposar els seus criteris, com ho feren després també els seus hereus, els emperadors de Bizanci i l'església ortodoxa que consideraven com a pròpia.

La Roma clàssica va deixar la petjada dels mesos de l'any i els seus noms, derivats dels adjectius numerals (VII-setembre, VIII-octubre, IX-novembre, XII-desembre) o de les adscripcions a determinats cultes imperials (juliol -per Juli Cèsar-, agost -en record d'August-); també en els dies de la setmana, dedicats a planetes i deïtats del panteó romà (Lluna, Mart, Mercuri, Júpiter, Venus, Saturn), mentre definia tot un sistema de distribució dels dies del mes en calendes, nones i idus, l'ús dels quals arribaria fins a la Baixa Edat Mitjana. Els emperadors, tant els pagans com els cristians a partir de Constantí i Teodosi, fixaren els temps d'acord amb els anys dels seus regnats, en lloc de l'any natural, cosa que també seguiren altres imperis i altres monarques, entre els quals cal comptar-hi els comtats catalans, avesats a fixar les cronologies d'acord amb els regnats dels reis de França, fins ben entrat el segle XII.

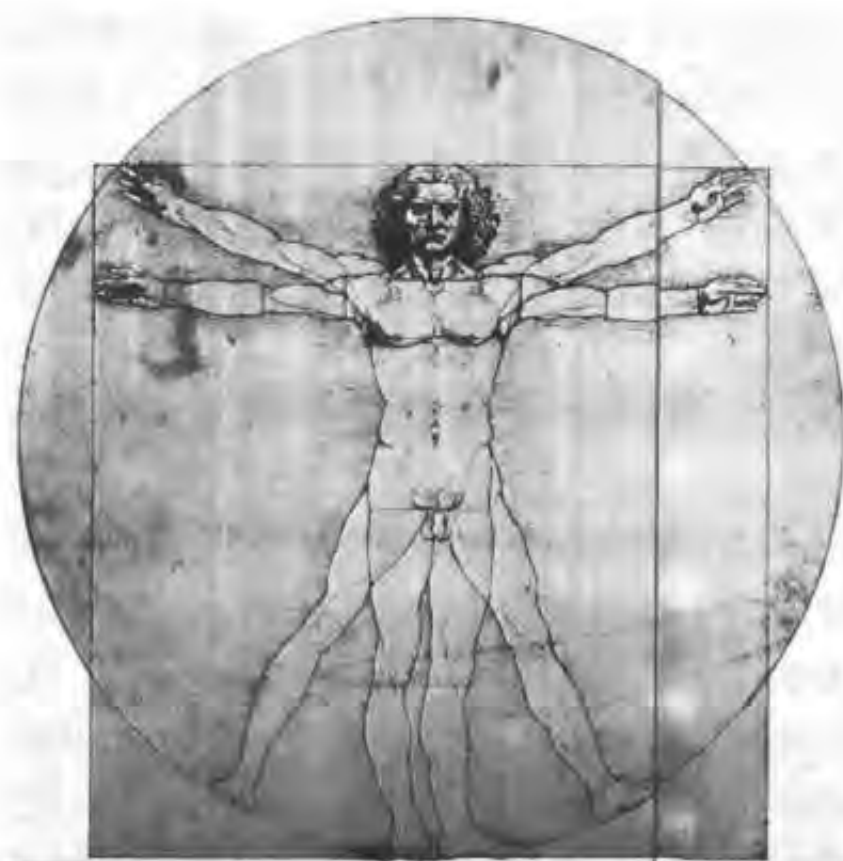
Si els poders civils imposaren els seus criteris de mesura del temps, les autoritats religioses també hi deixaren la seva petjada, no menys important ni duradora. D'entrada, els papes, d'ençà del segle VIII, establiren el costum de fixar el temps pels anys dels seus pontificats, sovint sense cap altra referència a altres tradicions i formes de còmput. A més, l'Església tenia i té el seu propi ritme anual, en funció de la

litúrgia, i la festa de Pasqua al centre de totes les referències. Una festa que, en funcionar d'acord amb el cicle lunar, es mòbil, i en conseqüència fa variable tot el període que va des de Quaresma fins al Corpus Christi, i que té les celebracions pasquals al mig, com a eix sobre el qual pivota tot el ritme de l'any. Fins i tot avui, en un món força desacralitzat, encara és el ritme canviant de la festa pasqual la que imposa les celebracions/vacances de Setmana Santa, o els nostres festius "dilluns de pasqües" (siguin de Resurrecció o de Pentecosta; florida o granada, en expressió popular). No menys importants foren també les festes de l'Epifania (d'ençà del segle II) i de Nadal (a partir del segle IV), cadascuna amb el seu cicle corresponent. A aquestes celebracions fonamentals s'hi afegiren molt aviat les memòries dels màrtirs, en dies fixos, que acabaren definint el calendari cristià, tot i que cada àmbit nacional adoptava criteris propis (l'església visigòtica, la franca, l'alexandrina, l'armènia i tantes altres) que no s'acabaren d'unificar definitivament fins al concili de Trento.

La mateixa distribució dels dies de la setmana, inspirada en la tradició judeo-bíblica, acabà imposant-se, amb un dels dies de la setmana —el primer— dedicat al Senyor, i en substitució del Sabath jueu. Fou també regulat per l'Església el ritme del dia: de forma escrupulosa als primitius monestirs, amb una reglamentació estricta del temps, que ha de ser aprofitat al màxim, i on s'hi disposa d'una hora per a cada cosa —per llevar-se, cantar la salmòdia, resar, treballar al camp o a la biblioteca, menjar i anar a dormir. Ho era també en l'àmbit parroquial, on la campana o les campanes assenyalaven i marcaven el ritme dels temps i de les feines del camp i de la ciutat, des del despertar-se al matí, fins al toc del "seny del lladre" al vespre. I l'activitat litúrgica estava tan imbricada amb la vida quotidiana que sovint els dies de l'any i les activitats econòmiques, com mercats i fires, tenien com a referència els sants titulars de cada dia; així hom parlava —i encara es parla— de la fira de santa Llúcia, de la de sant Bartomeu o de les fires de la Santa Creu o de Sant Miquel; de la mateixa manera que els pagesos i censataris solien fixar el pagament dels tributs en dades assenyalades del calendari litúrgic: ja fos la Mare de Déu d'agost, la de febrer, la de setembre, Nadal o altres dades assenyalades. En el món rural el ritme el marcaven també les feines del camp, reiterades i sabudes generació rera generació, i que van servir per identificar temps i mesos o estacions durant segles i segles, i àdhuc el règim alimentari, com s'encarregaren de representar els autors o inspiradors de la magnífica portalada romànica de Ripoll, o els qui brodaren el meravellós Tapís de la Creació de la catedral de Girona. «Cada cosa al seu temps i un temps per a cada cosa», semblen dir-nos encara avui els testimonis artístics d'èpoques allunyades.

Els canvis polítics i socials, i una progressiva secularització de les societats deixaren, poc a poc, en mans d'altri aquesta regulació. Ho veiem en la progressiva presència del rellotge —mecànic o de sol— en els palaus públics, com aquells que presideixen les ciutats lliures italianes o del nord d'Europa, entre els quals la imponent Torre del Mangia, amb el seu rellotge marcant el pas del temps sobre la gran esplanada de la Piazza del Campo de Siena, pot presentar-se com l'exemple paradigmàtic. O els nombrosos artilugis mecànics que d'ençà del Renaixement apareixen en mans de prínceps, però també de burgesos i de persones privades, que tenen el seu propi ritme de distribució i valoració del temps, sovint vinculat a visions més secularitzades, sense la necessària referència religiosa o de tradició romana.

Però la pluralitat de cultures i la convivència amb altres civilitzacions, ja sigui a l'àrea estrictament mediterrànea o en el marc europeu —obvio, per no allargar-me, altres cultures, com l'egípcia, la hindú, les precolombines o les asiàtiques, amb les seves pròpies manifestacions en aquest camp— fan que s'hagi de tenir en compte la imprompta del calendari jueu o del musulmà. El primer, posa com a inici de l'era de la Creació el 7 d'octubre del 3761 adC, i comença l'any el mes de Nisan, en commemoració de la sortida d'Egipte, i observen les reformes de Rabi Hinel, cap del Sanedrí el 344 adC, i que amb lleugers retocs és l'emprat actualment a l'estat d'Israel. Els musulmans, en canvi, prenen com a punt de partença de la seva era el 16 de juliol del 622, data de l'"hègira", o fugida de Mahoma de la ciutat de La Meca, per cercar refugi a Medina al-Yatrib. En tant que calendari llunar, presenta diferències respecte del julià-gregorià, de manera que per cada 33 anys del darrer n'hi corresponen 34 del musulmà. Amb tot, la imprompta del colonialisme europeu i l'hegemonia político-econòmica d'Occident, han afavorit que l'ús del calendari privatiu musulmà convisqui i comparteixi espai i protagonisme amb el sistema de calendació europeu. En un i altre cas —jueus i musulmans—, també són les grans festivitats religioses, com el "Iom Kipur" (dia del perdó), o les "Iamim moraim" (dies temibles), o la "Pesakh" (Pàsqua), entre els jueus, o les celebracions del Ramadà entre els musulmans, les que continuen marcant el ritme dels temps i dels anys en aquestes cultures, cada vegada més pròximes a nosaltres i amb les que tenim el mateix futur en un espai cada vegada més interrelacionat.



Una evocació estètica derivada del fet científic

Josep E. Esquerda

Catedratic de Medicina de la Universitat de Lleida

*La saviesa és resplendent, mai no es marceix;
la contemplen fàcilment aquells qui l'estimen,
i es fa trobadissa als qui la busquen;
s'avança als qui la desitgen, per donar-se'ls a
conèixer.*

Saviesa 6:12-13



En la màxima de Goethe que porta per número el 1409 hi podem llegir: *de la natura, miri's per on es vulgui, brolla l'infinit*. Aquesta frase, escrita sota les idees de la filosofia de la natura durant el romanticisme alemany, destaca que no hi ha limits en el coneixement de la natura i tal vegada tampoc en la seva dimensió. Des dels inicis del segle XIX, quan es va escriure dita reflexió, fins ara, hem assistit a una expansió fabulosa en el grau de coneixement de la natura i de les seves lleis. I, a la llum d'aquests nous descobriments, segueix brotant, més que mai, l'infinit. De noves descobertes sorgeixen noves preguntes, i així com l'horitzó, fent camí, resta sempre igual de llunyà, la fita final del coneixement se'ns presenta igualment inabastable; indiferent a la magnitud del camí realitzat.

Tothom es pot complaure amb la contemplació directa i espontània de la natura i gaudir d'un espectacle extraordinari d'immensitat, varietat, harmonia i subtileza. Escrutada amb el mètode científic, ens revela una nova perspectiva de la seva dimensió i segueix oferint-nos un fascinant espectacle on la pregunta *per què*, no té una resposta racional. En aquesta natura perceptible, feta d'espai i de temps, de matèria inanimada i d'éssers vius de tota mena, sorgeix l'espècie humana i, amb ella, una nova i particular dimensió, la de la ment amb la consciència i el llenguatge. Una dimensió difícil d'entendre en la que resideixen la raó, els sentiments i les sensacions. Tant el que hi ha al món com el propi jo es fa conscient i la realitat pren una nova forma d'existència en el nostre cervell, essencial en la determinació de la nostra conducta. Parafrasejant a Jorge Guillén podem dir: *Oh realitat finalment real en aparença!* I la nostra existència i conducta transformen el món, fent sorgir els anomenats móns dos i tres per Karl Popper, uns móns derivats de les idees i de la cultura. Una força inexplicable sortida de l'enteniment i anomenada curiositat, analitza i experimenta amb totes les coses que formen aquesta realitat aprehensible, les interpreta i en treu noves deduccions. És el procés de creació científica. L'ésser humà també s'explora a ell mateix i, quan això ho fa mirant cap el seu cervell, es dona una curiosa paradoxa: el cervell, objecte d'estudi és a la vegada el seu subjecte. L'eina d'on surten les inquietuds i seu la raó, s'observa a si mateixa, donant resultats particularment intrigants i inabastables. La capacitat de raonament se situa en una posició límit i l'apel·lació al mètode científic no ofereix cap resposta satisfactòria a qüestions com ara la relació entre el cervell i la ment. Tampoc la ciència ofereix resposta a preguntes bàsiques sobre el significat del món o del cosmos, l'esdevenir de les persones o el significat dels valors, percepcions, emocions i sentiments. Si la ciència no pot explicar la naturalesa íntima de coses com: l'autoconsciència, l'amor, la justícia o la bellesa, hom ha de concloure amb David Lack que una part molt important de l'experiència humana està fora de l'abast de la ciència. Tal com apel·la Unamuno: *res digne de ser provat no es pot provar ni des-provar*. També, en aquest context, són reveladores les paraules de Max Plank: *les ciències de la naturalesa posen de manifest l'existència d'un ordre racional al que la pròpia naturalesa i els éssers humans hi estan sotmesos, però l'existència mateixa d'aquest ordre és incognoscible*. És en aquest terreny, en el qual el mètode científic ens porta cap un camí sense sortida, on pren sentit el pensament de Blaise Pascal quan manifesta que el sentiment, l'instint, en definitiva, el cor, accedeix a allò que a la raó li és incomprensible. També diu que en els límits de la raó hi ha el cor, que capta una veritat ambivalent i qualitativa, distinta de les

veritats unívokes i quantitatives que ens descobreixen les ciències.

Malgrat aquesta dissociació, hi ha molts exemples de científics que quan fan ciència, senten vertaderes emocions estètiques. I és que, la perfecció de la natura, quan es copsa sota l'òptica de la ciència, també suscita experiències emocionals pròximes a les de les manifestacions artístiques. Fernandez-Rañada diu que quan s'enfronta a la teoria de la relativitat d'Einstein, a la dinàmica clàssica de Newton o a la teoria de l'evolució de Darwin, sent una emoció no molt distinta que la que experimenta a l'escoltar les variacions Goldberg de Bach, un quartet de Beethoven o al veure els frescos de Miquel Àngel a la Capella Sixtina. Sovint els científics admiren les lleis de la natura i són captivats per la seva bellesa en apropar-se al seu batec més íntim, quan s'endinsen en els terrenys fronterers del coneixement..

El món microscòpic, que ens revela l'organització estructural íntima dels éssers vius, ofereix espectacles especialment captivadors. En la figura de Ramón y Cajal trobem un exemple paradigmàtic d'un científic que s'endinsà en aquest amagat paisatge, fascinat, inicialment, per la seva bellesa. Les seves làmines són, a la vegada, relat científic i obres d'art. La biografia d'aquest home de ciència universal ens mostra la compatibilitat, fins hi tot la complementarietat entre el rigor o la freda objectivitat del fet científic amb la visió romàntica d'aquesta mateixa realitat, que a vegades exposa en forma d'una veritable exaltació lírica.

I és que, en el propi procés de creació científica, la imaginació i la intuïció intervenen sovint com elements essencials en el desxiframent d'un nou problema o en el sorgir d'una nova teoria que, òbviament, serà després sotmesa a les proves pertinents d'acord amb la lògica de la investigació científica. A més, acostuma a resultar que l'enigma desvetllat regalima elegància i bellesa. Quan Watson y Crick desxifraren l'estructura del DNA l'any 1953, comentaven que de totes les estructures que varen verificar, va resultar com a veritable aquella més bella.

Per concloure, sembla adient fer-ho de la mateixa manera que ho fa Eccles en el seu assaig sobre *L'evolució de la consciència: l'evolució biològica es transcendeix a si mateixa en aportar la base material, el cervell humà, per als éssers autoconscients dels quals la mateixa naturalesa és la cerca de l'esperança i la indagació de significat en la recerca de l'amor, veritat i bellesa*. Crec que no cal afegir-hi res més.



Algunes qüestions jurídiques sobre Gallecs

Oriol Valls
Lletrat



airebe trenta anys després que un govern no democràtic decidís que a les rodalies de Barcelona i Madrid calia construir algunes grans ciutats artificials (ACTUR), on encabir-hi allò que anomenaven "productors", sembla que l'herència d'aquella decisió, a Mollet del Vallès i altres sis municipis dels voltants, o sigui Gallecs, estigui tant empantanegada com sempre. Recentment el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya, resolent un recurs contenciós administratiu, ha sentenciat que Gallecs, o sigui el territori que va ser expropiat per construir-hi una gran ciutat artificial, no està sotmès a un règim urbanístic especial. Això significa, d'entrada, que els ajuntaments amb territori a l'antiga ACTUR de Gallecs tenen les mateixes competències que la resta dels ajuntaments de Catalunya, cosa que nega la Generalitat de Catalunya.

Quan un òrgan judicial dicta una sentència, vol dir que se li està demanant que emeti un judici en relació a una qüestió en la que dues o més parts no hi han estat d'acord prèviament. Quan aquest òrgan judicial és de l'ordre contenciós administratiu vol dir que de les dues o més parts en litigi, una, o més d'una, és Administració pública. Si tenim en compte que la Constitució espanyola (CE) estableix que

l'Administració pública serveix amb objectivitat els interessos generals, vol dir que a Gallecs, on litiguen les administració autonòmica i municipal, hi ha com a mínim dues maneres d'entendre aquesta objectivitat al servei dels interessos generals, o d'entendre què vol dir interessos generals. Això, però, no és l'objecte d'aquest escrit, i seran els tribunals els que, a manca d'acord entre les parts implicades, hauran d'acabar d'aclarir-ho.

L'Estat, a la dècada dels 70, per a l'ACTUR de Gallecs, va expropiar als seus propietaris 1.472 ha. de terrenys que pertanyien a set municipis. La formació de l'estat de les autonomies va fer que la propietat d'aquells terrenys expropiats fos transferida a la Generalitat de Catalunya. Fins aquell moment el procés de formació de l'ACTUR havia patit diverses vicissituds, però físicament no hi hauria hagut cap canvi significatiu sinó hagués estat per la influència que la propietat a mans de l'administració va exercir sobre el conreu de les terres i l'ocupació de les edificacions.

La situació actual és que de tota aquella superfície expropiada, només resten sense urbanitzar en sentit estricte (o sigui comptabilitzant aquells terrenys que no han estat inclosos en cap planejament de desenvolupament urbanístic) unes 725 ha. D'aquestes, la majoria, 465 ha, estan situades en el terme municipal de Mollet del Vallès.

La Generalitat de Catalunya, mitjançant l'Institut Català del Sòl (ICS), és la propietària d'aquests terrenys. Es tracta, doncs, d'una propietat pública en sentit ampli si tenim en compte que pertany a l'administració pública. Però aquesta qüestió requereix alguna matisació. No n'hi ha prou amb aquell qualificatiu. Tots els béns de les administracions públiques no tenen el mateix règim jurídic. La divisió més important d'aquests béns és la que hi ha entre els béns de domini públic i els béns patrimonials. Els primers són aquells que estan destinats a l'ús o al servei generals; els segons són els que les administracions públiques posseeixen com ho podria fer qualsevol altra persona particular. Gallecs és un bé patrimonial de l'ICS, i com a tal el pot administrar com millor li sembli. Però en aquest cas hi ha un element pertorbador important. L'ICS és un ens que pertany a la Generalitat de Catalunya i està adscrit al Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), de tal manera que el Conseller de torn és a la vegada el President de l'ICS. Com tothom sap, el DPTOP és qui exerceix les competències urbanístiques de la Generalitat de Catalunya i és qui diu la darrera paraula en la major part del planejament urbanístic que s'elabora i es tramita a Catalunya.

Tenim, doncs, d'una banda el DPTOP, que ha d'actuar objectivament al servei dels interessos generals. També sabem que la CE estableix que

el dret de propietat no és un dret absolut, sinó que el seu contingut es delimita per la seva funció social. Però, d'altra banda el Conseller de PTOp és també President de l'ICS, i com a tal ha de vetllar per una administració correcta dels seus béns patrimonials. I aquestes dues vessants de la qüestió poden no coincidir necessàriament. Tanmateix, no hi ha dubte que han de prevaler els interessos generals i la funció social de la propietat.

Després del pronunciament del TSJC esmentat al començament, recorregut en cassació pel DPTOP, el qual afecta al terme municipal de Santa Perpètua de Mogoda, el conflicte jurídic més important que hi ha plantejat a hores d'ara a Gallecs és el destí de les 465 ha situades al nord de l'autopista A-7 pertanyents al municipi de Mollet del Vallès.

El Pla general municipal de Mollet del Vallès de 1982 va classificar aquesta superfície com a sòl urbanitzable no programat (SUNP). Aquesta és la seva classificació, amb independència de les voluntats que podien animar al Conseller de la Generalitat de torn i a l'Ajuntament de Mollet del Vallès quan van signar el conveni urbanístic de 1981, i que va possibilitar la urbanització de l'actual Barri de Can Borrell, alhora que preveia la classificació de (SUNP) per a Gallecs més amunt de l'autopista A-7. Des d'un punt de vista judicial seria poc rellevant que l'Ajuntament d'aquella època pogués creure que la classificació de SUNP només era una coartada davant de possibles reclamacions de reversió dels terrenys expropiats.

El SUNP és, tal com ho diu el seu nom, un sòl urbanitzable; un sòl amb vocació de ser urbanitzat; un sòl que, tard o d'hora, passarà dels seus usos agrícoles, ramaders o forestals a un sòl urbanitzat, amb carrers, habitatges, indústries, comerços, equipaments, etc. O sigui, un sòl que esdevindrà ciutat, "urbs", d'on etimològicament deriva urbanisme.

Se'ns podrà dir que es tracta de sòl urbanitzable, però no programat. Però això, ara i a Gallecs, no és suficient. D'una banda, la legislació estatal urbanística aprovada l'any 1998 elimina pràcticament la diferenciació entre el sòl urbanitzable programat i el SUNP. I d'altra banda, l'ICS i el DPTOP mantenen que tenen a Gallecs unes competències superiors a les que tenen a la resta de Catalunya, i que això els permet de decidir què s'hi pot fer, què no i quan, en aquests terrenys, fins i tot sense el consentiment dels ajuntaments dels municipis afectats. Aquest argument es fonamenta en el Decret Llei 7/1970 que va impulsar les ACTURS, encara que fins aquest moment no han aconseguit, ans al contrari, cap decisió judicial que ho avaluï.

Si les institucions democràtiques municipals (de moment els Ajuntaments de Mollet, Parets i Santa Perpètua de Mogoda) decideixen que els terrenys de Gallecs al Nord de l'autopista A-7, atesos els seus

valors mediambientals, paisatgístics, agrícoles, forestals, faunístics, etc. (valors que el propi Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya ha reconegut) han de ser protegits i en conseqüència han de ser classificats com a sòl no urbanitzable, ho han de fer a través dels seu planejament urbanístic. Però aquest planejament urbanístic, després de les aprovacions municipals, ha de ser aprovat definitivament pels òrgans del DPTOP, i ja hem explicat abans quina era la postura que mantenen el DPTOP i l'ICS, i quins són els seus interessos en aquest territori que encara té 725 ha.

Així tenim que Mollet del Vallès ha modificat recentment el seu pla general, per canviar la classificació d'aquest sòl a no urbanitzable, i ha aprovat simultàniament un Pla especial de protecció que no ha estat aprovat definitivament pel DPTOP, la qual cosa ha motivat que el seu ajuntament hagi interposat el corresponent recurs contenciós administratiu. Tenim el cas de Santa Perpètua que en la revisió del seu pla general va classificar aquells terrenys com a sòl no urbanitzable; va veure com el DPTOP no li aprovava definitivament, i que acudint als tribunals ha obtingut una sentència favorable en primera instància, però que ha estat recorreguda per la Generalitat i caldrà esperar, un mínim de 4 o 5 anys, la decisió del Tribunal Suprem. I per últim, el cas de Parets del Vallès, que en la seva revisió de pla general, que està tramitant a hores d'ara, adopta també els criteris anteriors i que per tant veurà com el DPTOP no li ho aprova definitivament.

El debat que avui hi ha plantejat no és entre propietat pública o reversió, com diuen l'ICS i el DPTOP, sinó que es dona entre Gallecs protegit o no protegit. La nova cultura mediambiental, les decisions dels representats democràtics dels municipis implicats i una llarga reivindicació popular sembla que han de decantar la decisió cap a la necessitat de protegir aquest territori.

Davant d'això el "fantasma" de la reversió no ha de ser utilitzat per impedir el pas necessari cap a la protecció, sinó per trobar solucions en la recerca d'usos públics a Gallecs per justificar la seva propietat pública (ara sí en el sentit de domini públic) i per impedir que la reversió d'algun o alguns terrenys no suposi cap entrebanc important per a la seva protecció. Aturar els passos donats cap a aquesta protecció deixaria la iniciativa en mans de l'actual propietari del terreny, que ben clarament, per activa i per passiva, ja ens ha dit quina és la seva postura al respecte.

Els processos urbanístics estan pensats per ampliar la ciutat, el sòl urbanitzat. És lògic, des d'aquesta perspectiva, que la legislació urbanística no prevegi la possibilitat de fer marxa enrera, i per això es pot entendre perfectament la dificultat jurídica que l'aposta de la protecció de Gallecs comporta.

Mollet i el carreratge

per Jaume Vilaginés

Historiador

INTRODUCCIÓ*

 Gran part dels habitants del Vallès, entre ells els de Mollet, poden comprovar a través de la seva experiència personal (quan es traslladen a una localitat veïna o a la mateixa capital) que viuen en un paisatge que forma part d'una gran àrea urbana, l'àrea metropolitana de Barcelona. La ciutat s'estén urbanísticament de forma radial cap a les comarques veïnes. Barcelona actua com un pol d'influència, com generador i receptor d'energies de la seva àrea metropolitana. Les activitats econòmiques, els fluxos laborals, la centralitat cultural, com aspectes més destacats, fan de Barcelona un referent essencial en la vida dels municipis de la connurbació metropolitana.

Més enllà de les comarques veïnes, la ciutat exerceix una influència sobre tot el territori català, com a centre de poder, nucli financer i nus central de comunicacions.

Però el paper actual de la capital, en relació amb el territori circumdant, no és una novetat dels darrers temps.

Històricament, la ciutat ha exercit un influx notable sobre el territori que l'envoltava. A l'edat mitjana se l'anomenava "cap i casal". Des de l'origen de la Catalunya comtal, en l'època medieval, la ciutat va esdevenir el centre polític dels comtats cristians catalans i més endavant va convertir-se en la seu reial de la confederació catalano-aragonesa. La influència basada en el poder polític va anar acompanyada amb el paper de pol econòmic —nascut d'una intensa activitat mercantil— que va ajudar a transformar les comarques de més enllà del pla de Barcelona, com el Vallès. La informació existent indueix a pensar que el desenvolupament econòmic que va viure la

* La base de l'actual article correspon a una conferència pronunciada el 5 de novembre de 1999 per l'autor a la sala de plens de l'Ajuntament de Mollet del Vallès, amb motiu del lliurament de la placa de carrer de Barcelona al municipi de Mollet per part de l'Associació Consell de Cent. La transcripció dels documents que s'esmenten a l'article és de Xavier Pérez.

ciutat de Barcelona en els segles XIII i XIV també va repercutir a les comarques veïnes.

De tota manera, la relació de Barcelona amb el territori circumdant durant l'edat mitjana va tenir una manifestació que anava més enllà del camp econòmic o polític. Es tracta del **Carreratge**, fenomen interessant i important per al desenvolupament del règim municipal de les localitats afectades, que es va donar al final de l'edat mitjana, a finals del segle XIV i gairebé durant tot el segle XV¹.

EL CARRERATGE

El carreratge va consistir en l'agregació de diverses localitats al règim jurídic de la ciutat de Barcelona, de tal manera que passaven a gaudir dels mateixos drets i de les mateixes obligacions que qualsevol carrer de la ciutat. Passar a la jurisdicció barcelonina suposava formar part del patrimoni reial, com ho era la ciutat comtal, però sense que el monarca pogués actuar sobre les localitats de carreratge més enllà del que els privilegis barcelonins ho permetien, és a dir molt poc.

Mollet va accedir a la condició de carrer de Barcelona a finals del segle XIV, després d'un procés no gaire diferent del que van tenir altres localitats catalanes. Amb l'obtenció del carreratge, Mollet aconseguia la base del seu règim municipal, el que li va permetre regir-se sense cap interferència senyorial durant més de tres segles.

El carreratge apareix per la confluència de tres interessos diferents; per una banda, va ser determinant la pretensió reial de recuperar gran part del patrimoni reial que havia estat venut a magnats per satisfer les mancances de la tresoreria reial; per altra banda, hi havia l'interès dels habitants, especialment dels prohoms locals, d'alliberar-se de la submissió senyorial a la qual la monarquia els havia abocat, en vendre la jurisdicció de la seva localitat; finalment, hi havia l'interès de la ciutat de Barcelona, que obtenia més contingents per al seu exèrcit i també el prestigi d'ampliar l'àmbit territorial del seu poder.

Mollet havia estat una localitat ("*lloc i parròquia*", diuen els documents)² que depenia de la jurisdicció del bisbe de Barcelona, però que en el segle XIV va passar a ser patrimoni reial³. Abans del s.XIX, la jurisdicció, és a dir les funcions, que ara són inqüestionablement públiques, d'aplicar la llei, ordenar la convivència i de recaptar impostos, podien ser de règim públic o privat. A Catalunya hi havia territoris i localitats de jurisdicció reial, que depenien directament de l'administració pública, com ho eren Gallecs, Parets i Mollet; de jurisdicció eclesiàstica, és a dir depenents de bisbats, capítols catedralicis, parròquies o monestirs, i de jurisdicció nobiliària, depenents d'algun noble.

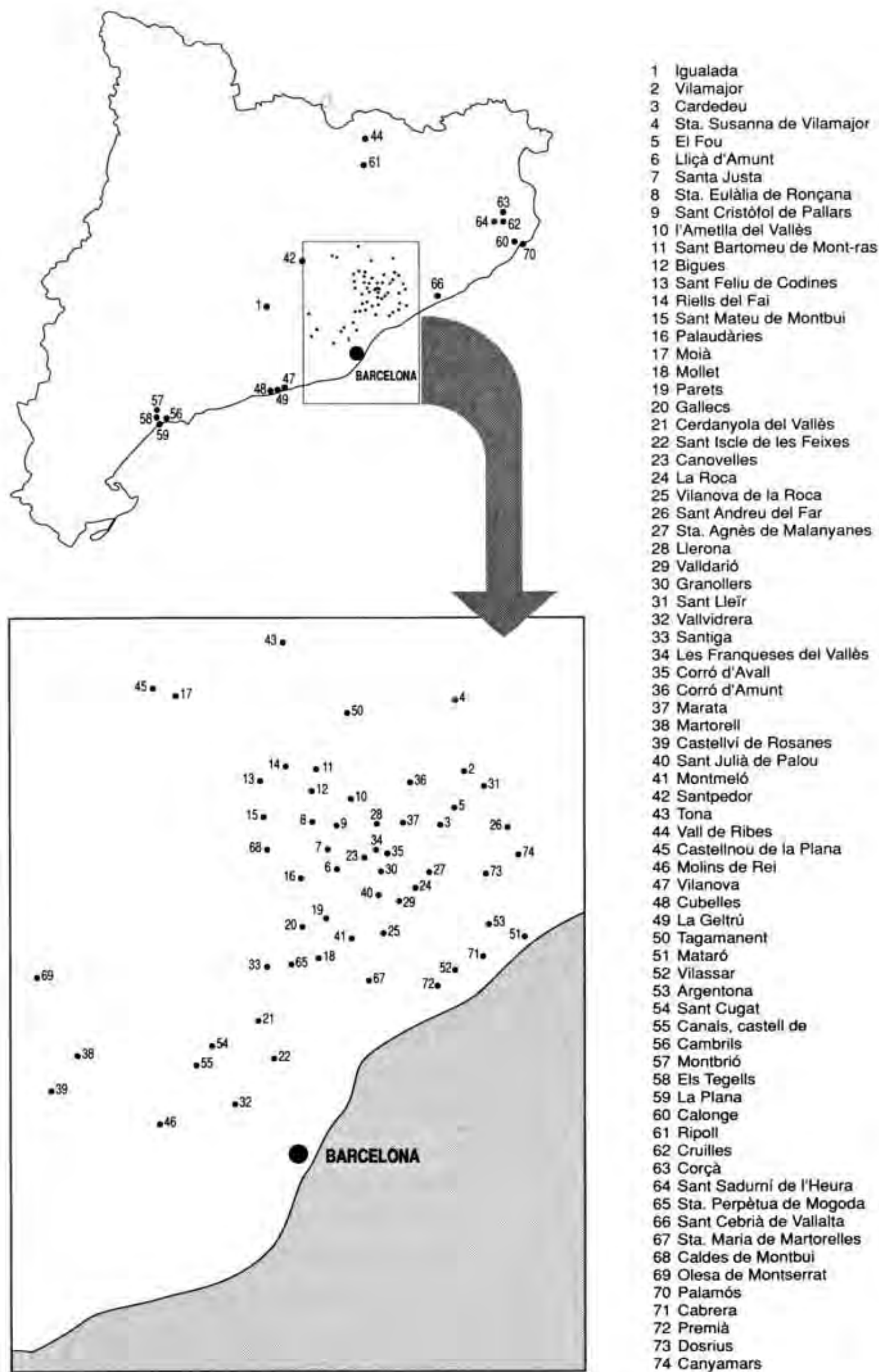


Fig. 1. Mapa de les localitats que van ser carrers de Barcelona. Segles XIV i XV.

Així, doncs, inicialment eren els delegats del monarca, veguers, sotsveguers i batlles, els que havien de jutjar, mantenir l'ordre i recaptar impostos a Mollet. I, com Mollet, moltes altres localitats formaven part del patrimoni reial⁴.

No obstant, els monarques havien practicat, des de molt temps enrere, el costum de vendre parts del patrimoni de la monarquia per satisfer les necessitats financeres reials⁵. La urgència de fer front a un immediat conflicte bèl·lic feia trontollar les finances de la monarquia i la venda d'una part del patrimoni era la solució més ràpida i fàcil. Aleshores es recorria a un noble, a una institució eclesiàstica o fins i tot a una ciutat, sobrats de diners, que compraven el dret jurisdiccional sobre una o varies localitats que pertanyien a la monarquia. En la carta de cessió es podia determinar que hi havia un període de temps en el qual el monarca, si retornava la quantitat, podia recuperar el patrimoni venut. Era la carta de gràcia.

La pràctica de vendre el patrimoni jurisdiccional va esdevenir tan important que, a finals del segle XIV, els monarques successius van decidir que calia fer una acció per recuperació del patrimoni, que anomenaren redempció; especialment important va ser la tasca que va fer Martí l'Humà (1396-1410)⁶. El seu antecessor, Joan, primer com a lloctinent del seu pare (des de 1363) i després com a rei (1387-1396), també havia iniciat accions per tal de recuperar el patrimoni venut⁷.

VENDA DE LA JURISDICCIO DE MOLLET

La jurisdicció de Mollet va ser venuda en el regnat de Pere el Cerimoniós, l'any 1381, juntament amb la de les parròquies veïnes de Parets i Gallecs, a Marc de Planella, per la quantitat de 15000 sous: "*et venem.. Marc de Planella, donzell, a tu i als teus i a qui vulguessis per franc i lliure alou.. tot el que tenim i el que ens correspon a nosaltres el rei i a nosaltres el lloctinent.. als llocs i parròquies de Parets, de Mollet i de Gallecs.. i heu pagat quinze mil sous de moneda de Barcelona de tern...*"⁸. El document de la venda el firmen el lloctinent del rei Pere, el seu fill Joan, que actua en nom del monarca, i els càrrecs més rellevants de l'administració reial de Catalunya, el batlle general de Catalunya, el mestre racional, alguns consellers i el tresorer reial.

El document de la venda especifica que l'operació es va fer per satisfer les quantitats i els interessos que se'n derivaven dels préstecs que s'havien fet per la guerra de Sardenya i per altres urgències del regne. Els deutes creixien ràpidament i calia solventar-los: "*per restaurar el regne de Sardenya.. vam manllevar a mogobell unes quantitats, els interessos de les quals creixien molt.. sinó (es satisfan) en breuetat superaran la capacitat de recaptació.. per això el rei i jo mateix (el lloctinent), després de deliberar-ho i amb màxim acord.. decidim per satisfer la quantitat del préstec i els seus interessos.. vendre i alienar castells, viles i llocs propis, de dret directe, en feu, jurisdiccions i altre part del patrimoni pel preu que sigui possible*"⁹.



Fig 2

Imatge de Joan I (rei
1387-1396) Rotlle
genealògic dels comtes
de Barcelona i reis
d'Aragó Monestir de
Poblet Segle XV
Font *Historia de España*,
ed Planeta, volum 4

La venda de la jurisdicció de Mollet entrava en un pla de regeneració financera de la monarquia. Era una solució d'urgència com el document especifica, perquè les obligacions financeres es menjaven la fiscalitat. La venda de Mollet, Parets i Gallecs formava part de l'oferta de part del patrimoni reial.

En el regnat de Pere el Cerimoniós els conflictes bèl·lics a l'exterior, com la guerra contra Castella, la disputa pel domini de l'illa de Sardenya i els enfrontaments pel control de Sicília, i alguns conflictes a l'interior, van esgotar la hisenda reial. Les epidèmies que van assolir el país també influïren en l'agreujament dels comptes reials. El motiu que va dur a la venda de la jurisdicció de Mollet està relacionat amb la guerra de Sardenya. La revolta dels Arborea amenaçava la continuïtat de la presència catalana a l'illa. En el conflicte hi participaren les potències de la zona, genovesos i venecians, els primers eren competidors comercials dels catalans i maldaven perquè els catalans perdessin l'illa.

La venda era sobre la jurisdicció que tenia el rei sobre el terme de les tres parròquies. És a dir, el monarca es desprenia de la prerrogativa judicial, del "*mer i mixte imperi, de tota la jurisdicció alta i baixa, civil i criminal*"¹⁰ i de tot altre dret que el rei reconeixia tenir en el present o en el futur i els drets que exercia el monarca sobre les coses i els homes i dones, segons determinava la llei i els costums. També, el comprador podia controlar els camins

públics, fer hosts i cavalcades lliurement i recaptar impostos feudals, com toltes i quèsties. En relació amb els drets de justícia, el comprador adquiria el poder d'erigir forques i mitges forques, costells, perxes i asumia el dret d'assotar, mutilar orelles, mans, peus i altres membres; també, adquiria el poder de condemnar (expulsant, relegant, confiscant i penalitzant els delinqüents) i perdonar¹¹.

Les característiques de la venda concedien a Marc de Planella la plenitud de la jurisdicció sobre el territori, de tal manera que l'autoritat reial quedava al marge de les atribucions que li eren pròpies, com a poder públic. Els habitants de les tres parròquies quedaven sotmesos a l'aplicació de la llei (això sí, comuna a tot el territori de Catalunya) segons la voluntat del seu senyor i dels batlles o vicaris d'aquest, de tal manera que perdien la possibilitat d'apel·lació en cas d'arbitrarietats.

MARC DE PLANELLA

Marc de Planella era un membre de la petita noblesa. Era donzell ("*domicellus*"). En el segle XIV la noblesa catalana formava el braç militar de les Corts i es dividia en diversos grups segons el seu rang i segons el seu poder econòmic i polític. Unes poques famílies formaven l'alta aristocràtica, els barons o magnats, que tenien més poder territorial i capacitat d'influència política. A part hi havia els cavallers, que eren més nombrosos i que com els primers havien fet jurament d'armes. Els donzells eren equiparats en rang i privilegis als cavallers, però es caracteritzaven per no haver fet jurament d'armes. El títol de donzell es va acabar associant als membres menys importants de la noblesa catalana.

Els membres de la petita noblesa no solien tenir un patrimoni gaire gran i buscaven en els càrrecs de l'administració i en les institucions eclesiàstiques fonts d'ingressos i formes d'ascens social. En el segle XIV un Pere de Planella, que no sabem si estava emparentat amb la família d'en Marc, va arribar a ser bisbe de Barcelona. També observem un altre Pere de Planella, que firmava el document de la venda de les parròquies de Mollet, Parets i Gallecs com a camarlenc reial i un Ramon de Planella, majordom del seguici de la infanta reial¹². Tampoc sabem si hi havia alguna relació familiar entre ells i Marc de Planella. En tot cas, resulten bones mostres de membres de la petita noblesa ("*milites*") que trobaven en càrrecs cortesans la possibilitat de promoció social.

Marc de Planella, amb la compra de la jurisdicció, estava fent una doble inversió. Per una banda adquiria una font d'ingressos segura, perquè el control de la jurisdicció generava unes rendes abundants, ja determinades, o obtingudes per l'abús arbitrari. L'interès que van demostrar els habitants

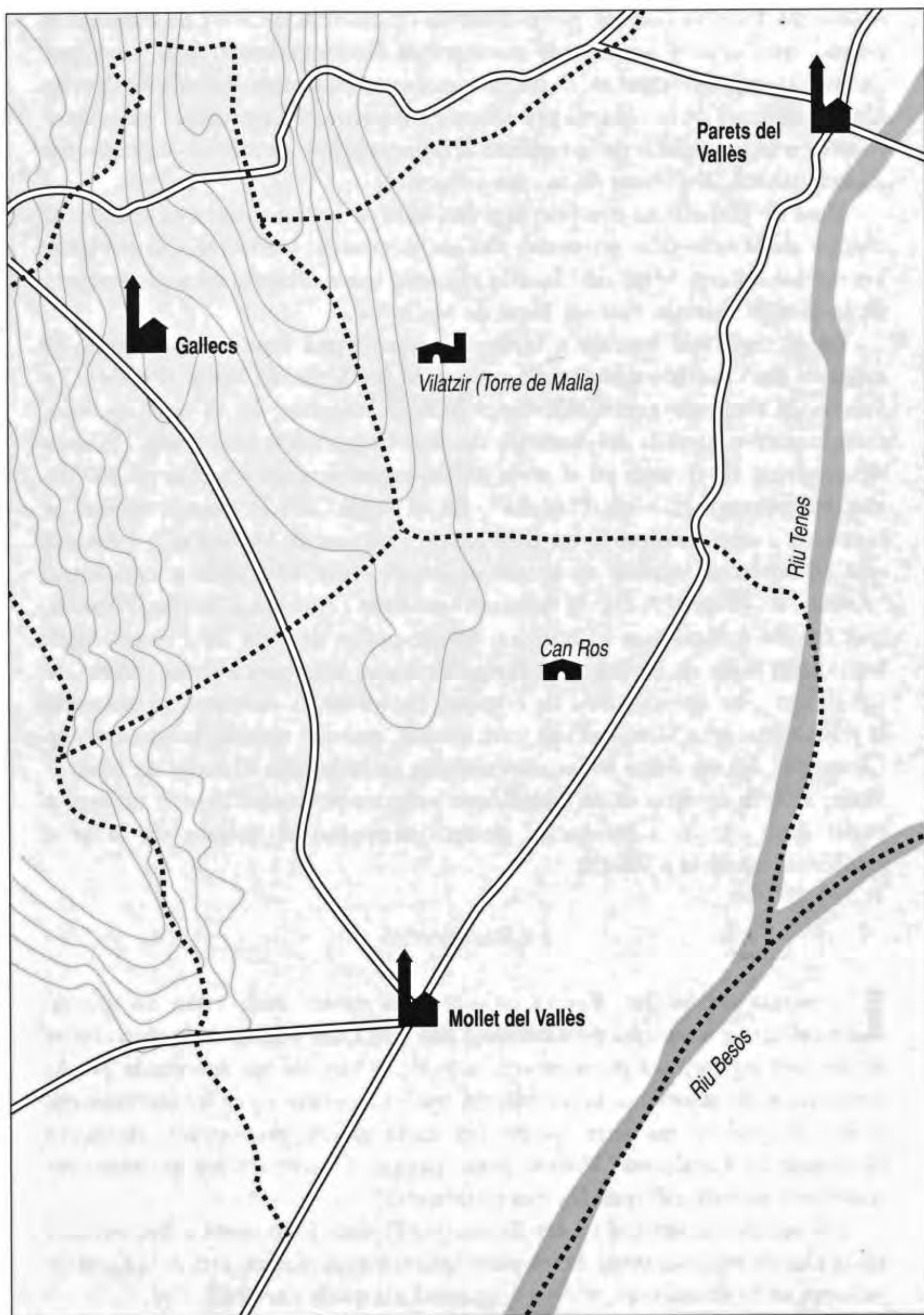


Fig 3 Mapa de l'extensió aproximada de la jurisdicció de Mollet, Parets i Gallecs

de Mollet, Parets i Gallecs, per redimir-se del domini de Marc de Planella fa pensar que el seu senyor els constrenyia financerament, tant com per desitjar tornar a domini reial, pagant una quantitat molt elevada de diners. L'altre objectiu de la compra era obtenir un patrimoni territorial important —que en la mentalitat de la noblesa sempre resultava atractiu—, productiu i força habitat, al voltant de la casa senyorial.

Marc de Planella va comprar la jurisdicció de les localitats que estaven al voltant de la seva casa senyorial. Per un document posterior a la compra-venda, sabem que Marc de Planella i la seva mare, Blanca, eren els senyors de la casa de Vilatzir, l'actual Torre de Malla¹³.

En el segle XII apareix a la documentació una família que adopta el cognom de Vilatzir i que residia on ara hi ha Torre de Malla (Parets). La família es remunta genealògicament al segle anterior, en el qual els seus membres eren vassalls del monestir de Sant Cugat i dels Montcada. Els seus descendents els trobem en el segle XIII i, probablement, en el segle XIV es van emparentar amb els Planella¹⁴. En el segle XIII la casa senyorial ja comença a anomenar-se Torre de Malla ("*Castrum de Malleatho*")¹⁵, encara que el topònim Vilatzir es mantenia en el segle XIV, com a casa-forta: "*domus.. de Vilatzir*"¹⁶. En els nobiliaris catalans consta una família Planella, que residia a Moià (on hi reposen les despulles de Pere de Planella, que havia estat bisbe de Barcelona) i tenia diferents branques a altres indrets de Catalunya¹⁷. La coincidència de cognom potser no és suficient, però cabria la possibilitat que Marc i el seu pare Bernat, ambdós nobles de baixa estirp (donzells), fossin d'una branca secundària de la família Planella de Moià, i Marc, amb la compra de la jurisdicció, volgués potenciar la seva nissaga a partir d'un extens i productiu domini senyorial al voltant de la seva residència, situada a Vilatzir.

LA REDEMPCIÓ

La venda de Mollet, Parets i Gallecs es va fer amb carta de gràcia. Acollint-se a aquesta possibilitat, l'any 1385, els homes de la universitat de les tres parròquies presentaven la petició, que va ser acceptada per la monarquia, de retornar a la jurisdicció reial. La petició es va fer directament al rei, el qual va trametre l'ordre per carta al seu primogènit, aleshores lloctinent de Catalunya, l'infant Joan, perquè s'iniciessin les gestions per retornar a jurisdicció reial les tres parròquies¹⁸.

L'acord de redempció va ser firmat per l'infant Joan, com a lloctinent, i els prohoms representants de les parròquies, uns dies més tard. A la carta de redempció hi consten els acords (capítols) als quals s'arribà¹⁹.

La monarquia acceptava la recuperació de la jurisdicció sobre les parròquies de Mollet, Parets i Gallecs perquè els habitants de les parròquies

«El rei

Molt estimat primogènit. Hem deliberat recuperar i reduir al nostre i vostre patrimoni les parròquies de Sant Vicenç de Mollet, de Sant Esteve de Parets, de Santa Maria de Gallecs, dins de la vegueria de Barcelona, les quals té en possessió en Marc de Planella per títol de venda amb la carta de gràcia a ell feta.

I per la donació que els prohoms i Universitats de les esmentades parròquies ens han fet lliurement i pel desig que tenen de tornar a la nostra senyoria, amb la promesa de pagar el preu de la redempció, els hi hem concedit. I que així sigui fet immediatament i que les cartes que us faran, maneu que siguin lliurades franques de drets de segell, tal com nosaltres gaudim. Car aquesta concessió és poca pel profit que ens fan.

Lliurada a Girona a 20 dies de març de l'any 1385».

Transcripció adaptada de la carta reial que ordena l'inici del procés de redempció. 20-març-1385.

es comprometien a recaptar ells mateixos la quantitat de la redempció: "els homes i universitats de Mollet, Parets i Gallecs.. desitjant tornar a la vostra dolça senyoria us ofereixen que pagaran dels seus ingressos la seva redempció"²⁰. Per recaptar la quantitat de la lluita, els prohoms de les parròquies van demanar i se'ls va concedir l'autorització de crear sindicats, és a dir grups de representants de pagesos, amb l'atribució de recaptar talles i altres exaccions amb la finalitat de reunir la quantitat de redempció, que devia ser abonada al senyor feudal a través de la taula de canvi de Barcelona. Probablement, els impostos que van recaptar-se a les tres parròquies no van ser suficients, perquè encara l'any 1395, dos després que es fes el carreratge amb la ciutat de Barcelona, els representants de les parròquies demanaven al rei Joan I el dret d'endeutar-se per saldar els deutes pendents. El rei Joan acceptava la venda d'un censal mort per deu mil sous barcelonesos²¹.

També es concedia als habitants de les tres parròquies la protecció dels oficials de la monarquia (del veguer i del batlle) davant de les possibles resistències i violències ("maltractaments", diu el document²²) dels homes de Marc de Planella. Els Planella, que vivien en el territori de la jurisdicció, podien oposar resistència a les actuacions dels habitants, que havien de reunir una quantitat important en impostos entre els veïns. Els oficials de Marc de Planella podien actuar amb intimidació i violència davant de la pèrdua d'una font de poder i de diners important. Més endavant, l'any 1393, quan es faci el pacte de carreratge amb la ciutat de Barcelona, els Planella aconseguiran que els seus masos feudals (cinc de Parets i tres de Gallecs) no entrin en l'acord de carreratge²³. També, encara l'any 1399, Marc de Planella i Blanca, la seva mare, van aconseguir el reconeixement oficial a la

jurisdicció sobre els seus masos senyorials, almenys sobre alguns aspectes de la jurisdicció civil²⁴. Això demostra que els Planella no van acceptar de bon grat el retorn de la seva compra a domini reial i fa pensar que la feina del sindicat de prohoms que treballaven per aconseguir els diners no va ser massa fàcil.

Un darrer acord en el pacte de redempció plantejava el futur pacte de carreratge. Els prohoms de les parròquies van expressar la seva voluntat d'esdevenir carrers i membres de la ciutat de Barcelona²⁵. Mantenir-se sota la jurisdicció reial suposava poder tornar a ser venut en un moment de debilitat financera del monarca i haver de pagar altra vegada la redempció, com li va passar a Moià, que va haver de redimir-se dos cops²⁶.

Quan els prohoms de la localitat negociaven la redempció solien demanar alguna contrapartida per l'esforç que feien les comunitats vilatanes. Normalment, el rei els ofería la promesa de mantenir-los a perpetuïtat dins de la jurisdicció reial. Però això tampoc era suficient; els deutes podien més que qualsevol promesa. Els vilatans sovint demanaven que es vinculés la seva localitat a una gran ciutat que gaudia d'un règim jurídic autònom.

La ciutat de Barcelona tenia una sèrie d'antics privilegis (que es remuntaven als monarques francs, però que es van ampliar notablement en el segle XIII, en els regnats de Jaume I i Pere II) i la força política com per fer que es respectessin els seus privilegis. Mollet, Gallecs i Parets van demanar esdevenir carrers de Barcelona: "*considerant la voluntat dels esmen-tats llocs i parròquies d'esdevenir lloc i membre de la ciutat de Barcelona*"²⁷.

CARRERS DE BARCELONA

No va ser fins l'any 1393 que els habitants de Mollet, Parets i Gallecs van passar a dependre del règim barceloní. Probablement, el temps que va transcórrer entre la redempció i el carreratge es va deure a la resistència de Marc Planella a acceptar els fets consumats de la redempció. Era freqüent que els senyors que veien com la inversió que havien fet se'ls esmunyia, reclamessin a la justícia, encara que les seves protestes no solien reeixir. El retard també es podria haver produït per la calma i atenció amb què la ciutat estudiava els casos de carreratge. Un cop feta la redempció, la ciutat havia d'acceptar la incorporació de la vila-carrer. I per fer-ho es prenia el seu temps.

L'any 1393 el rei Joan firmava la cessió de la jurisdicció de les tres parròquies als consellers de la ciutat de Barcelona. Del pacte s'excloïen vuit persones i els seus masos (Joan de Parets, Francesc Rabaça, Bernat de Puig,

[illegible]

Reproducció del primer foli del document de la concessió reial del Carreratge:
"Pro civitate Barchinone et hominibus parrochiarum de Molleto, de Parietibus
et de Gallechs". 23-juliol-1393.

Pere F. Vidal i Arnau de Call, de Parets, i Bartomeu Blanch, Antoni Caplana i en Febrer, de Gallecs), perquè eren dominis de la senyoria feudal dels Planella²⁸.

Uns mesos més tard²⁹, com passava en aquests casos, un delegat de la ciutat va prendre possessió solemne de l'autoritat sobre les parròquies. Coneixem com esdevenia la cerimònia, per una còpia de l'acta de pressa de possessió de Moià. La ciutat enviava un delegat, conseller de Barcelona. Els homes de lloc eren convocats a so de címbals i per manament de l'autoritat pública a l'església de la localitat, on es feien normalment les assemblees. El conseller de Barcelona feia llegir per un escrivà els capítols acordats entre Barcelona i la localitat. Seguidament, el conseller demanava que li donessin possessió del lloc, cosa que es feia mitjançant el jurament sobre els quatre evangelis dels homes presents i també dels síndics locals, i es feia la prestació d'homenatge de boca i mans (bes a la cara i imposició de les mans), en una cerimònia de pur estil feudal. Posteriorment, el conseller manava fer una crida d'una ordinació que establia que tota persona que vengués coses a pes o a mesura portés els seus pesos i mesures perquè s'afinessin i s'hi posessin el senyal de Barcelona; així mateix es manava posar el senyal de la ciutat als llocs emblemàtics (com el frontispici de l'església).

El pacte de la ciutat amb els seus carrers establia una sèrie de drets i d'obligacions³⁰.

El nou carrer havia d'adoptar el símbol heràldic de la ciutat (a Mollet estava al portal de la vella església gòtica i es va esculpir també en una de les gàrgoles del campanar). Havia de participar en l'host veïnal de la ciutat de Barcelona i integrar-s'hi. Havia d'acudir en defensa de la ciutat, si era atacada. Havia de consultar la ciutat en els afers importants. Havia de demanar permís per emetre deute públic (censals). Podia rebre ajuda de la ciutat, en cas d'atac. Rebia la promesa que la ciutat defensaria la vinculació de la localitat a la Corona (és a dir, mai seria venuda o empenyorada). Es gaudia, en general, dels privilegis i exempcions de la ciutat, entre ells algunes impositcions de caràcter públic. No queda clar si el nou carrer havia de pagar algun impost a la ciutat, encara que probablement no ho havia de fer.

La ciutat obtenia pocs beneficis econòmics del carreratge. Potser, per tenir la potestat de repartir les càrregues impositives entre els seus carrers i baronies, podia negociar una contribució més ajustada. Però els beneficis eren més de tipus polític i militar. Sobretot, enfortia la seva host. La possessió d'un exèrcit propi donava a la ciutat una independència política molt gran. La seva capacitat de resposta va quedar demostrada a la Guerra Civil del segle XV. Políticament, obtenia més influència a les Corts i el prestigi d'estendre la seva autoritat (i la seva ensenya) molt més enllà de les seves muralles.



Frontispici de l'església gòtica on hi havia el senyal heràldic de Barcelona

EL PRIMER REGIM MUNICIPAL

Per a Mollet, Parets i Gallecs el carreratge va tenir la importància de crear la base del seu règim municipal. L'expressió "universitatem" (universitat) amb la qual els documents es referien als habitants dels tres llocs ens mostra un embrió d'òrgan municipal. Probablement, aquesta primera organització municipal ja actuava abans, almenys a Mollet¹¹. Però va ser amb el carreratge que va esdevenir oficial un primer òrgan de govern de la universitat dels habitants de les tres parròquies. La figura cabdal era el batlle, que depenia de l'administració reial. Era escollit a partir d'una proposta de l'assemblea dels pobles. El batlle, com a representant del rei, tenia funcions jurisdiccionals i executives; també presidia l'assemblea dels tres pobles i governava amb l'ajuda de consellers. Aquest elemental règim municipal, sorgit del carreratge, es va consolidar i ampliar amb una concessió que es va fer l'any 1573¹².

També el carreratge va fer que Mollet, Parets i Gallecs visquessin més de quatre segles conjuntament la problemàtica local, perquè compartien les mateixes institucions de govern i per tant els mateixos problemes. La unió

institucional de les tres parròquies s'inicia potser amb les gestions per la redempció. Quan els representants de les localitats es mobilitzen per desfer-se del domini senyorial, comença a forjar-se un primer embrió d'institució municipal, que actua conjuntament. Aquest primer embrió es consolida amb la possibilitat de crear sindicats i tenir síndics o representants que tenen la capacitat legal de recaptar (1385). El terme "universitat", en singular, per referir-se a la congregació dels caps de família de les tres localitats, demostra que la vinculació ja va començar a forjar-se en el procés de venda i posterior redempció. Finalment, amb el carreratge es va consolidar la independència de la gestió i es van definir els òrgans del règim municipal.

EL PROCÉS DEL CARRERATGE DE MOLLET, PARETS I GALLECS



El carreratge, per tant, no va ser simplement un fet destacat en la història remota de Mollet. Va ser un moment important per la transcendència futura que va tenir. Durant segles el règim municipal va quedar marcat per les seves implicacions jurídiques. També durant segles, Mollet, Parets i Gallecs van conviure no només com localitats veïnes, sinó compartint la mateixa problemàtica, perquè tenien les mateixes institucions de govern. En el segle XVI els representants de la universitat de les tres localitats es reunien a un lloc equidistant, als roures d'en Manent, a l'actual Can Ros³³. Allà discutien i prenen les decisions pertinents; amb independència, sense ingerència senyorial. Ho feien no gaire lluny de la Torre de Malla, des d'on, uns segles abans, se'ls va intentar sotmetre a la dominació senyorial. El carreratge ho va impedir.

Notes

1. Sobre el Carreratge, vegeu Ferrer i Mallol, Ma. Teresa, *El carreratge de Barcelona*, dins a 750 aniversari dels privilegis atorgats per Jaume I a la ciutat de Barcelona, 1249-1999, Barcelona, 1999. Sobre el Carreratge al Vallès, vegeu Comas, P. 600 anys de carreratge. Car dedeu, 1984. Finalment, sobre el carreratge de Mollet, Vilaginés, J. *L'Època medieval*, a Moledo-Mollet. 993-1993, Mollet del Vallès, pàgs. 48-50. Vegeu l'abast del fenomen del carreratge de Barcelona a la figura 1.
2. Per exemple, «*locis et parrochiis...*», ACA Reg. 1699 (1381).
3. Vegeu, Vilaginés, J. *L'Època medieval...*, pàgs. 47-50.
4. Sobre l'administració del territori a les àrees de jurisdicció reial, vegeu, Lalinde, J. *La jurisdicción real inferior en Cataluña*, Barcelona, 1966.
5. Vegeu, en general, Sánchez, M. *El naixement de la fiscalitat d'Estat a Catalunya (segles XII-XIV)*, Girona-Vic, 1995. L'autor recull la dita que «el rei no podia viure del que era seu» (pàg. 87) i la seva obra passa revista als diferents intents de la monarquia per aconseguir els fons necessaris per satisfer les demandes pròpies i els deutes arrossegats, fet que no era excepcional a les diferents monarquies de l'època.
6. Vegeu el sistema de l'alienació del patrimoni com a font desesperada i immediata d'ingressos en el regnat de Martí l'Humà (1396-1410), a Ferrer i Mallol, Ma. T. *El Patrimoni reial i la recuperació dels senyorijs jurisdiccionals en els Estats catalano-aregonesos a la fi del segle XIV a Anuari de estudios medievales*, annex 7, Barcelona, 1970-71, pàgs. 352-452. Sobre la «carta de gràcia», vegeu la pàgina 368.
7. Vegeu, Ferrer i Mallol, Ma. T. *El Patrimoni reial i la recuperació dels senyorijs jurisdiccionals...*
8. «*...vendimus... et concedimus vobis marchio de Planella domicello et vestris ac quibus volueritis perpetuo per proprium liberum et franchum alodium... (totum quod) habemus vel habere debet seu debemus... dominus Rex seu nos dictus Dux... in locis et parrochiis de Parets, de Mollet et de Gallechs... et vobis vendimus, dedistis et solvistis nobis... quidecim mille solidum monete Barchinone de terno...*» ACA, Reg. 1699 (13-maig-1381).
9. «*per restaurando Sardium Regnum... manlevamus ad mogobellum presentes quantitates... huiusque crevit et condit... propter dicti mogobili... nisi breviter et celeriter solvent huius quantitatis dictum mogobellum totam substantia dicti domini regis et nostri dicti... quicquid a nostris subditus procare (possent)... pro exsolvendis dictis quantitibus... (et) mogubillis pro eiusdem et pro utilitatem rei publicem nostre deliberamus vendere et alienare propria castra, villas et loca nostra etiam insignia necnon feudum, jurisdictionem et alia patrimonialia bona nostra...*» ACA, reg. 1699. El mogobell era l'interès que s'aplicava damunt el capital prestat.
10. «*franchum alodium merum et mixtum imperium et omnimodas iurisdictionem altam et baixam, civile et criminalem...*» ACA Reg. 1699. La jurisdicció era el poder o legítima autoritat per governar i posar en execució les lleis, i l'imperi era la facultat d'usar la coacció i la coerció per exercir la jurisdicció. L'alta jurisdicció abastava crims o delictes civils de major entitat i la baixa les que afectaven a delictes o crims menors, com robatoris. El mixt imperi s'exercia sobre delictes i faltes menors, i el mer imperi portava a aplicar càstigs importants, que podien implicar la mutilació i altres suplicis físics. L'erecció de costells i forques demostraven la potestat sobre el mer imperi. Vegeu al respecte Ferrer i Mallol, Ma. T. *El Patrimoni reial i la recuperació dels senyorijs jurisdiccionals...*, pàgs 357-358.
11. Vegeu, ACA Reg. 1699 (1381). Les forques, mitges forques, costells i perxes, a part de ser instruments de punició, es col·locaven en llocs públics i visibles per demostrar el poder coercitiu de l'autoritat.
12. El bisbe Pere de Planella i el camarlenc reial formaren part de la nissaga dels Planella, família noble que tenia la seva residència a Moià. Vegeu, García Carraffa, A. i García Carraffa, A. *Diccionario heráldico y genealógico de apellidos españoles y americanos*, vol. 70, Madrid, 1953, pàgs. 163-166. Ramon de Planella, majordom de la infanta Violant, probablement formava part de la mateixa família. Vegeu, Girona, D. *Itinerari de l'infant en Joan, primogènit del rei Pere III (1350-1387)*, València, 1923, pàgs. 127, 129, 142 i 158.

13. Vegeu el mapa de la jurisdicció i la situació de la casa senyorial (figura 3). La masia de Torre de Malla actualment forma part del terme municipal de Parets del Vallès.
14. Vegeu, Vilaginés, J. *L'Època medieval a Moledo-Mollet...* pàg. 34.
15. Rius, J. *Cartulario de Sant Cugat del Vallès*, vol. 3, Barcelona, 1945-47, doc. 1320.
16. ACA Reg. 2192 (1399).
17. Sobre la família dels Planella de Moià, vegeu la nota 13.
18. La carta del rei al seu fill comminant-lo a iniciar les gestions per al retorn a la jurisdicció reial de les parròquies de Mollet, Parets i Gallecs està a ACA Reg. 1560 (1385).
19. ACA Reg. 1802 (15-abril-1385).
20. «los homens e universitats de Mollet, Parets i Gallecs... desitjant tornar a la vostra dolça senyoria vos offere que de lur propia moneda pagaran lo preu de lur redempçó e de les dites jurisdictions...»: ACA Reg. 1802 (1385).
21. ACA Reg. 1910 (1395).
22. «per fer los dits sindicats e procuracions los homens dessus dits no sien maltractats per lo dit Marc de Planella o per lurs loctinents...». ACA Reg. 1802 (1385).
23. ACA Reg. 1907 (1393).
24. ACA Reg. 2192 (1399).
25. «E que els homens de les dites parroquies faran sagrament e homenatge a la dita ciutat e als consellers de aquella o altre sindich havent plen poder de rebre aquells, pero que el mer imperi regesca e exerceca e haia regir lo veguer de Barchelona en sa propria persona e no per substitut lochtinent seu... veguer ne sotsveguer del Valles e lochtinents e substitus lur...»: ACA Reg. 1802 (1385).
26. Vegeu, Ferrer i Mallol, Ma. T. *El carreratge de Barcelona...*, pàg. 9.
27. «Considerantes voluntatem dictorum capitolorum (voluere) dictum loci esse vicum et membrum civitate Barchinone...»: ACA Reg. 1907 (23-juliol-1393).
28. ACA Reg. 1907 (23-juliol-1393).
29. La data del document és: 2-desembre-1393.
30. Ferrer i Mallol, Ma. T. *El carreratge de Barcelona...*, pàgs. 22-27.
31. Vegeu, Vilaginés, J. *L'Època medieval...*, pàgs. 47 i 48.
32. Pérez, X. *L'Edat Moderna a Moledo-Mollet*. 993-1993, Mollet del Vallès, 1993, pàgs. 57-63.
33. Pérez, X. *L'Edat Moderna...*, pàg. 59.

La importància dels connectors ecològics a l'àmbit metropolità de Barcelona

per Josep Maria Mallarach

Geòleg

 Permeteu-me començar amb una consideració personal. Quan a l'any 1992 me'n vaig anar a viure als Estats Units, per a treballar en les noves línies de conservació de la natura, una de les coses que més em va sobtar fou la proliferació d'iniciatives de connectivitat ecològica. Des de les *greenways* urbanes als *biological corridors* comarcals, dels *landscape linkages* a nivell regional fins a les propostes més ambicioses de connectivitat d'ecosistemes en les grans serralades de l'oest. Aviat vaig manejar una vintena de termes diferents, un dels quals, potser el més genèric, és el de connector ecològic. També vaig comprovar que en territoris molt artificialitzats, la fragmentació d'hàbitats naturals i seminaturals és la principal causa de pèrdua de biodiversitat. Per damunt, fins i tot, de la destrucció directa d'hàbitats i d'espècies. Preocupat pels efectes que aquest procés té en la conservació de la natura —o de la biodiversitat si voleu— em van cridar l'atenció les anàlisis de l'eficàcia de les estratègies connectives, les quals em van mostrar que, en moltes ocasions com la que ara ens ocupa, la conservació de la connectivitat ecològica és una de les poques opcions viables per a la situació present i, encara més, per a fer front a situacions més difícils que es veuen a venir.

Aquest fou l'esperó definitiu per posar-me a analitzar l'experiència connectiva als EUA, des del nivell federal fins el nivell local. Fa uns tres anys vaig tenir ocasió de presentar aquella experiència en un seminari celebrat a Terrassa sobre el disseny de connectors ecològics en àrees densament poblades. A resultes d'aquell seminari es creà un grup de treball dins de la Institució Catalana d'Història Natural, i a l'any següent, es van organitzar les primeres jornades multidisciplinars sobre la connectivitat ecològica a Catalunya. A partir d'aleshores aquest concepte —si més no la seva terminologia— ha entrat en el discurs dels planificadors i polítics del país.

Dit això, voldria entrar en el tema que m'han demanat que tracti, és a dir la importància de les connexions ecològiques a l'àmbit metropolità de Barcelona. Començaré per explicar la gravetat del problema, és a dir, el ràpid procés de fragmentació i degradació dels espais naturals. Després parlaré de la connectivitat ecològica i dels seus diversos plantejaments i situaré aquest discurs en el context de l'ordenació territorial i la qualitat ambiental. Finalment, exposaré quina és la situació dels corredors ecològics a l'àmbit metropolità de Barcelona, mostrant el divorci que existeix entre els propòsits de plans i estratègies i la realitat territorial. Acabaré senyalant la urgència d'actuar a diversos nivells i, destacaré la responsabilitat decisiva que hi tenen els governs locals.

LA FRAGMENTACIÓ DELS ESPAIS NATURALS DE L'AMB

Tots sabem que l'Àmbit Metropolità de Barcelona (AMB) integrat per set comarques, el Barcelonès, els dos Vallès, el Maresme, el Baix Llobregat, l'Alt Penedès, i el Garraf, és el territori més densament poblat, més urbanitzat i més artificialitzat de Catalunya i segurament també d'Espanya. Amb una superfície d'uns 3200 km² i uns 4,2 milions d'habitants, té actualment una densitat de 1300 habitants per km², però conserva encara remarcable diversitat ecològica i paisatgística, des de les serralades prelitorals i litorals i les planes interiors, solcades per cursos hídrics transversals, fins les estretes planes costaneres, on hi ha deltes i llargues platges lineals, separades per sectors de penyassegats..

No ha d'estranyar, doncs, que segons l'Agència Europea de Medi Ambient aquesta és una de les àrees on es concentren més impactes i més pressions sobre el medi ambient de tot Europa. Una de les principals causes ha estat el vertiginós creixement urbanístic que s'ha donat, en forma de taca d'oli. Des de 1972 fins 1992 l'ocupació urbana del territori metropolità ha augmentat un 112%, passant de 20.000 ha a les 48.000 ha actuals. Però en el mateix període, la població només ha augmentat un 15%. I el municipi de Barcelona ha perdut uns 250.000 habitants en els darrers 15 anys. El resultat és que, actualment, el 60% del sòl urbà residencial de l'AMB correspon a urbanització dispersa o "ciutat difusa", on hi viu només el 16% de la població, amb una densitat de 23 hab/ha, mentre que el 84% de la població (3,5 milions) viu "ciutats compactes", amb una densitat que s'acosta als 200 hab/ha.

Gran part del creixement urbanístic, sobretot durant els anys setanta i vuitanta, va recolzar en plans deficients o es va donar al marge del planejament. L'antic Pla General Metropolità (1976), esmenat més de dues mil vegades, ha quedat completament desvirtuat i superat. A l'any 1992, el 15% de l'AMB estava ocupat per sòls urbans o assimilables, un valor que ja deu ésser un parell de punts superior a hores d'ara. El planejament

urbanístic vigent té 29.000 ha més de sòls urbanitzables, la qual cosa significa que el sòl legalment artificialitzable podria arribar a cobrir el 35% de l'AMB, una perspectiva gens desitjable.

En efecte, avui dia, els espais urbans, els assentaments periurbans esparsos, i les infraestructures que els connecten, trinxen els espais forestals i agropecuaris de l'àmbit en milers de bocins, cada vegada més petits i més desconnectats els uns dels altres. Les xarxes bàsiques (viàries, ferroviàries, elèctriques, gasoductes, oleoductes, abastament i sanejament d'aigua) i les seves servituds ocupen prop de 20.000 ha, és dir el 6% de l'AMB. Sense parlar dels impactes provocats pels espais urbans, des de l'emissió de contaminants atmosfèrics, sorolls, aigües residuals, abocaments de residus industrials i domèstics, etc. que afecten negativament, d'una forma o altra, tots els sistemes naturals de l'AMB, inclosos els litorals marins.

CONNECTIVITAT URBANÍSTICA VERSUS CONNECTIVITAT ECOLÒGICA?

Comprendiblement, una de les prioritats dels planificadors ha estat connectar adequadament els nous assentaments urbanístics amb els anteriors, és dir, dotar-los d'accessos i facilitar-los tots els serveis bàsics. Pocs s'adonaren que aquest procés, en una àrea tan densament poblada i tan desordenada com és l'AMB, comportava generalment el trencament de moltes de les connexions ecològiques que sostenen els sistemes naturals, si no s'adoptaven mesures especials.

Avesats com estàvem, històricament, que els sistemes naturals estessin ecològicament connectats a través d'una matriu permeable d'espais agropecuaris solcats per boscos en galeria i fragments de vegetació natural, no ens hem adonat que podien quedar realment isolats en un context de ràpida artificialització i fragmentació paisatgística. I encara menys hem comprès quines conseqüències se'n desprendran a mitjà termini.

Per fer-se'n una idea només cal mirar la situació de les regions europees més urbanitzades, com és ara Baden-Württemberg, un lander on estan amenaçats o en perill d'extinció el 40% dels ocells, el 45% dels amfibis i rèptils, el 50% dels mamífers i el 70% dels peixos, malgrat disposar d'una legislació proteccionista molt completa i d'un conjunt extens d'espais naturals protegits. No és d'estranyar que el debat sobre l'isolament dels hàbitats hi hagi assolit tanta importància a Alemanya i que s'hagi impulsat una ambiciosa estratègia de connexió de biòtops.

Però què s'entén per connectivitat ecològica? Dit simplement, és la qualitat que permet el contacte entre diversos ecosistemes, espais naturals, comunitats, espècies o poblacions. En el cas de poblacions animals, la connectivitat comprèn tant els moviments per satisfer llurs necessitats diàries o estacionals, com per facilitar la dispersió d'elements juvenils, per escapar de pertorbacions o per facilitar el flux genètic. La connectivitat

ecològica és, per tant, un índex de la simplicitat o complexitat i de la permeabilitat de la xarxa, que resulta de la continuïtat dels sistemes naturals.

En territoris secularment humanitzats com el de l'AMB, el procés de fragmentació dels sistemes naturals ha experimentat moltes variacions al llarg del temps. El que resulta nou en la situació actual és la combinació sinèrgica de ràpids processos d'artificialització i de fragmentació, a una escala sense precedents històrics en el territori català. S'ha comprovat que la fragmentació dels espais naturals pot anar creixent sense resultats gaire apreciables per a la conservació, fins assolir un cert llindar passat el qual la integritat de certs sistemes naturals s'esfondra, i els problemes s'agreugen, de cop i volta, i normalment de forma irreversible. Aquest llindar depèn d'una multitud de factors diversos i no és fàcil de determinar. El principi de prudència demana evitar atansar-se a aquest llindar, que hem superat o estem fregant ja per bastants hàbitats i espècies.

És cert que el 20% de l'AMB està cobert per espais naturals, des de les petites reserves naturals del delta del Llobregat a la Reserva de la Biosfera del Montseny, des dels parcs naturals fins els espais del PEIN distribuïts en les serralades litoral i prelitoral. Es tracta, però, d'un conjunt d'espais naturals protegits, cosa ben diferent d'una xarxa d'espais naturals protegits. La xarxa pressuposa un teixit definit per dos components, els nusos i els fils, que són fets amb el mateix material. Els nusos corresponen als espais naturals protegits i les seves àrees perifèriques, és dir els nodes del sistema, mentre que els fils corresponen a les connexions ambientals, biològiques o paisatgístiques que relliguen els espais naturals, els donen estabilitat, i en garanteixen la funcionalitat i la sostenibilitat. La funcionalitat de la xarxa d'espais naturals no depèn de les dimensions dels nusos, sinó de les dimensions de la seva trama i de les característiques dels seus fils.

Gràcies a la iniciativa pionera de la Diputació de Barcelona, l'AMB disposa d'un sistema d'espais naturals protegits bastant acceptable. No entrem ara a discutir si manquen parcs comarcals, si el nivell de protecció de les reserves naturals és suficient o si la gestió conservacionista és efectiva o no. El que cal constatar ara és que no ha pogut vertebrar encara una xarxa ecològica funcional. Per això, milers d'espais naturals relictuals, amb les seves poblacions corresponents, han quedat isolats els uns dels altres. Fins i tot, alguns dels espais naturals protegits més extensos han esdevingut pràcticament illes biològiques pel que fa a la fauna terrestre, com ara els parcs naturals de Collserola, Montnegre i Garraf. Els incendis forestals, en aquests casos, tenen uns impactes molt més severes, perquè una gran part de la fauna vertebrada que podria fugir mort cremada forçosament.

L'eix viari i ferroviari que segueix les depressions de l'Empordà-Vallès-Penedès constitueix una barrera faunística que separa els espais naturals

litorals dels prelitorals. Cada any, centenars de milers d'animals vertebrats moren atropellats en aquestes i altres vies de comunicació de l'AMB, mentre intenten superar aquests paranys mortals.

Les línies elèctriques d'alta tensió van créixer caòticament, degut en part a la multiplicitat d'empreses que actuaven a l'AMB. Avui existeixen més de 2000 km de línies d'alta tensió (més de dos terços de les quals són sobreres) on moren electrocutats gran quantitat d'ocells. Per algunes espècies en perill d'extinció, com és ara l'àliga perdiguera (protegida a nivell europeu i català), les línies elèctriques representen la principal causa de mortalitat adulta. A més, les zones de servitud d'aquestes línies han creat una xarxa de corredors arranats i tractats amb biocides periòdicament, de més de 9000 ha de superfície, que fragmenta molts hàbitats forestals interiors de les serralades.

JUSTIFICACIÓ ECOLÒGICA

La connectivitat ecològica manté una estreta relació amb dos altres criteris ecològics fonamentals, les dimensions i la fragilitat dels sistemes naturals. A Catalunya, on més de la meitat dels espais naturals protegits tenen menys de 10 km², la pèrdua de connectivitat ecològica fa augmentar la fragilitat i la vulnerabilitat dels sistemes naturals que acullen.

LA JUSTIFICACIÓ DE LA CONNECTIVITAT ECOLÒGICA ÉS TRIPLE:

La primera es basa en la necessitat de mantenir els fluxos d'energia i matèria, un aspecte clau del funcionament dels sistemes naturals. Totes les espècies vivents mantenen vincles orgànics i funcionals amb el seu entorn, els quals ignoren els límits administratius dels espais naturals protegits. Si aquests vincles es deterioren o es tallen, certes espècies i comunitats se'n ressentiran, començaran a declinar i, tard o d'hora, desapareixeran. L'aïllament ecològic, en aquests sentit, equival a empobriment i, en casos d'espais petits i d'espècies o comunitats fràgils, el resultat més probable serà l'extinció. Una extinció gradual i silenciosa, segurament, però no per això menys greu. Ja hem dit que la fragmentació d'hàbitats és considera la primera causa de pèrdua de diversitat biològica en els països industrialitzats.

La segona justificació recolza en el concepte ecològic de dimensions mínimes viables de poblacions o d'hàbitats. Per sota d'una certa dimensió, per exemple unes quantes desenes de parelles per a molts animals vertebrats, la població està condemnada a desaparèixer per causes naturals. És sabut que la població mínima viable de certes espècies i comunitats supera la que es troba a l'interior dels espais naturals protegits. Com que en

molts casos no és fàcil ampliar-los, la millor alternativa per mantenir la biodiversitat és garantir la connexió d'aquests espais naturals amb d'altres de similars. Si no es fa així, les poblacions d'organismes afectades passaran a engruixir la llista de "morts vivents".

La tercera justificació rau en què les connexions ecològiques constitueixen una mena d'assegurança de vida o de salut pels sistemes naturals, davant de les incerteses polítiques, econòmiques i de canvi climàtic, així com davant de fenòmens catastròfics. El cas del canvi climàtic global, si es compleixen els pronòstics dels models climàtics actuals, afectaria més negativament la península ibèrica que cap altra part d'Europa. És a dir, moltes comunitats i espècies no podrien adaptar-se a les noves condicions i haurien d'intentar migrar, latitudinalment o altitudinalment. I, arribat el cas, la migració només serà possible si es manté la connectivitat dels hàbitats.

LES CONNEXIONS ECOLÒGIQUES A LA PRÀCTICA

La connectivitat ecològica depèn dels biomes, dels hàbitats o dels organismes considerats. En general, té més importància pels animals que no pas pels vegetals i, dins dels animals, sol tenir més importància com més grans siguin les espècies i llurs poblacions viables. Per exemple, és més important pel senglar o pel teixó que no pas pel conill o la musaranya.

Les principals barreres físiques amb que s'enfronten els organismes aquàtics són els embassaments, les derivacions de cabals que arriben a assecar llargs trams, i la contaminació. Menys del 10% dels rius de l'AMB tenen condicions biològiques bones, malgrat la millora d'alguns sectors, però el potencial de recuperació i regeneració dels ecosistemes fluvials és molt gran.

En certes circumstàncies especials, petits fragments d'hàbitat aïllats poden ser adequats per a protegir algunes plantes i invertebrats, a condició que la gestió sigui adequada als seus requeriments específics. Caldrien, doncs, unes condicions que no es poden generalitzar i que tindran sempre un caràcter tan excepcional com el d'un jardí botànic.

Per a la majoria d'ocells i d'insectes migradors, la connectivitat no depèn de l'existència d'un nexa físic de connexió, sinó del fet que la distància que separa llurs hàbitats no superi la que ells poden franquejar. La probabilitat de poder fer el viatge minva, normalment, a mida que creix la distància, fins a un valor crític, característic per a cada espècie, que ja resulta insuperable. La distància entre les passeres d'hàbitat, la seva distribució geogràfica i l'absència d'obstacles infranquejables entre elles dóna, doncs, la mesura de la connectivitat per a aquests organismes migradors.

L'amplada que han de tenir les connexions biològiques és un altre aspecte delicat de definir. Les mesures experimentals de connectivitat en ecosistemes similars als nostres mostren que uns 30 m d'amplada poden ser suficients per un bosc de ribera, mentre que un corredor faunístic obert n'hauria de tenir uns 200 i un corredor ecològic forestal entre 400 i 1500 m, segons els casos. Tanmateix, a la pràctica cal començar per recolzar-se en les distàncies establertes legalment, per exemple els 400 m de la Llei de costes, o la zona de policia fluvial establerta a partir de la Llei d'aigües, que pot anar de 30 a 140 m segons els rius.

Baixant dels principis i criteris cap a la seva aplicació, ens trobem que les possibilitats de conservar o de restaurar connexions paisatgístiques entre els espais naturals de l'AMB han quedat molt restringides, i que les opcions viables són cada vegada més escasses, fins al punt que, tot sovint, només resta un sol lligam viable entre dos espais naturals protegits i encara degradat. L'anàlisi realitzada per l'ADENC a la plana del Vallès ho va mostrar prou clarament.

El principi de precaució també ens diu que la manca de dades científiques segures sobre la dinàmica de certes espècies o sobre el funcionament de certs ecosistemes, no pot ésser excusa per endarrerir l'adopció de mesures profilàctiques que estalviïn la ruptura de les connexions ecològiques de qualitat que encara es mantenen, siguin amples o estretes. En un futur, a mida que hom disposi de les dades més fiables, es podran afinar els seus dissenys i la seva gestió.

Hi ha una altra consideració encara. La majoria dels impactes negatius indirectes i acumulatius de la fragmentació territorial i ecològica, no els patirà la nostra generació sinó les generacions que ens seguiran. Conseqüentment, la inacció en aquest cas provoca un conflicte d'equitat intergeneracional que planteja greus problemes de responsabilitat ètica. Aquí entra en joc el crucial concepte de la sostenibilitat.

En resum, la sostenibilitat dels ecosistemes exigeix la conservació de les connexions funcionals a diverses escales territorials, de forma que es pugui mantenir la seva vitalitat a llarg termini. Conservar i restaurar els connectors ecològics és, des d'aquest punt de vista, una estratègia territorial imprescindible per a conservar el capital natural del país.

VISIÓ TERRITORIAL

L'AMB està dominat per dos processos, un de centrípet i l'altre de centrífug. Per una banda, atreu població, recursos, activitats, i infraestructures. Per l'altra, expulsa usos o productes no admissibles o indesitjables dins de les ciutats, des dels abocadors de residus a la contaminació d'aigües i sòls. En un context de manca o d'ineficàcia de la

planificació, i de manca d'integració de les polítiques sectorials i ambientals, aquests dos processos han generat una dinàmica destructiva que ha fet perdre la coherència estructural, la bellesa i la identitat d'una bona part de l'AMB, la qual ha esdevingut una mena d'amalgama despersonalitzada de fragments inconnexos, afectats per una forta degradació ambiental. D'aquest procés en francès se'n diu "*mitage*" o sigui arnada, i en anglès "*urban sprawl*" o desgavell urbà.

Per això, qualsevol plantejament d'urbanisme sostenible ha d'atorgar una atenció especial al tractament dels espais fronterers i intersticials dels sistemes urbans i periurbans, i ha de donar un tractament integrat als espais que encara són susceptibles de ser recuperats per tal de poder configurar xarxes coherents i físicament contínues, connectades amb els espais lliures urbans i també amb els grans espais naturals protegits. L'experiència de les regions metropolitanes que les van implantar temps enrera, com ara la regió metropolitana de Milwaukee a l'estat de Wisconsin (EUA), demostra que la seva contribució ha estat decisiva per a ordenar l'evolució dels paisatges periurbans d'una forma més harmònica, fent possible el desenvolupament d'una gran diversitat de valuoses funcions socials i ecològiques.

Durant anys, la justificació dels espais lliures dels sistemes urbans responia a funcions socials i urbanístiques. D'un temps ençà, les estratègies de sostenibilitat urbana varen començar a destacar la funció ecològica d'aquests espais. Per exemple, el paper dels espais verds en l'absorció de contaminació atmosfèrica i acústica, en la producció d'oxigen, en la regulació del clima local, o la seva vàlua estètica i paisatgística. Per això, el Llibre Verd sobre el Medi Ambient Urbà de la CEE (1992) va proposar l'ampliació dels sistemes d'espais lliures amb la incorporació d'espais abandonats i zones perifèriques, així com la promoció de "plans verds" i programes específics d'acció, que ja han adoptat diversos ajuntaments de l'AMB, començant pel de Barcelona. En aquest mateix sentit, la Carta Urbana Europea del Consell d'Europa (1992) indica el caràcter clau dels programes dels governs locals relatius als espais verds, la protecció de la natura i els paisatges. Igualment, la Carta d'Aalborg, aprovada en la Conferència Europea sobre ciutats sostenibles (1994), diu que la sostenibilitat ambiental exigeix preservar el capital natural i la diversitat biològica.

En molts països, els governs locals han fet ús d'un ample ventall d'instruments per a conservar, revaloritzar i recuperar les connexions ecològiques. Des de la planificació territorial i urbanística, els subsidis agroecològics, les campanyes informatives, de sensibilització, fins a l'adquisició o el lloguer d'espais naturals o servituds de conservació, des de les desgravacions o les exempcions fiscals, fins els sistemes de compensació territorial i econòmica en les noves urbanitzacions, per tal de contribuir a

l'establiment de xarxes ecològiques. A més, la societat civil ha pres la iniciativa en molts llocs, passant al davant dels poders públics. Als EUA fins i tot ha sorgit una nova classe d'ONG, a cavall entre el sector públic i el privat, les "*greenways commissions*", que han demostrat una efectivitat extraordinària.

CONTRADICCIO ENTRE EL "DISCURS SOSTENIBILISTA" I LES TENDENCIES INSOSTENIBLES

Durant els darrers anys, la connectivitat ecològica ha entrat a formar part dels objectius explícits de molts documents internacionals i nacionals. Destaquen a nivell internacional el Conveni sobre la Biodiversitat (1992), el Programa Europeu cap a la Sostenibilitat (1992) i l'Estratègia Paneuropea de Diversitat Biològica i Paisatgística (1997). El programa europeu «Cap a la Sostenibilitat» va proposar la creació de xarxes d'hàbitats a través de la restauració i el manteniment dels hàbitats i dels seus corredors connectius, i va posar en relleu la cura amb que caldrà dissenyar les futures polítiques urbanístiques, de transport, agricultura i turisme, per tal de fer-les compatibles amb aquestes xarxes d'hàbitats.

A nivell català cal destacar el Pla d'Espais d'Interès Natural (1993) i el Pla General Director Territorial de Catalunya (1994). El PEIN proposa "determinar criteris i mesures necessaris per a garantir el manteniment de les degudes connexions biològiques entre els espais del Pla". El Pla General Director Territorial de Catalunya diu que s'han de protegir els "espais de lligam entre els espais del PEIN".

Per tant, existeix un consens nacional i internacional en el sentit que els espais naturals protegits aïllats són insuficients (per ben dissenyats i gestionats que estiguin) no sols per a conservar la biodiversitat, sinó per a complir moltes altres funcions ecològiques i socials importants. Per això, es considera que l'establiment d'una xarxa efectiva de connexions biològiques i paisatgístiques és un component essencial d'una estratègia de conservació integrada. Però com veurem acte seguit, és igualment clar que encara falta molt perquè aquests principis es tradueixin en fets palpables a l'AMB.

A nivell de Catalunya, encara no s'han aprovat les Directrius estratègiques per al manteniment de les connexions ecològiques i paisatgístiques, malgrat haver transcorregut quasi set anys des de l'aprovació del PEIN i malgrat la resolució parlamentària del 27 d'abril del 1998 que instava al govern a tenir-la enllestida abans d'un any. A nivell metropolità, el Pla Director Territorial Metropolità encara no està acabat, malgrat que fa ja vuit anys que s'hi treballa.

Com és lògic, els criteris i els mètodes de planificació de les xarxes ecològiques s'han d'adaptar a les circumstàncies legals, polítiques,

territorials i socials. Fa pocs dies el Dr. Rob Jogman, de la Universitat de Wageningen (Països Baixos), ens explicava a Barcelona l'experiència de sis països europeus que ja tenen xarxes ecològiques nacionals en fase d'implementació, seguint l'exemple holandès. Catalunya va bastant endarrerida en aquest sentit, doncs no ha arribat ni tan sols a aprovar les directrius que haurien d'ajudar a desplegar els plans corresponents per tot el país.

L'endarreriment que duem explica molts dels impactes que pateixen els sistemes naturals i els paisatges de l'AMB, uns impactes que són irreversibles a l'escala de la nostra vida. Els processos dominants aquests darrers anys han seguit devorant els connectors ecològics de l'AMB de forma accelerada, sobretot a les planes vallesanes, seguint una tendència que avança en direcció oposada a la que tothom coincideix que caldria seguir.

Dos exemples recents, escollits d'entre molts, són el pla del golf de Torrebonica (Terrassa), que preveu ocupar 270 ha forestals i agrícoles que formen part de la Via Verda Sant Llorenç-Collserola proposada, i el pla d'una empresa multinacional d'instal·lar una factoria de 50 ha al costat del polígon de Martorelles, al bell mig d'un espai agrícola de qualitat, que actua com a connector ecològic de la Serra de Marina amb la conca del Besòs.

Els discursos cofoistes que de vegades s'escolten no poden canviar la realitat. Tant cert com és que l'economia productiva del país va bé, és cert les tendències dominants actuals a l'AMB van en el sentit d'augmentar la fragmentació, l'aïllament ecològic i la degradació ambiental, i, per tant, en el sentit d'accentuar l'empobriment del patrimoni natural, ecològic i paisatgístic, ja prou malmès.

Ara bé, la constatació d'aquest fet objectiu no implica acceptar-lo com un fet ineluctable. Estem en una societat democràtica que pot trencar aquesta inèrcia indesitjable i empobridora si reacciona d'una forma proporcionada. En els darrers temps ha sorgit algunes iniciatives esperançadores, que vull assenyalar tot seguit.

SIGNES ESPERANÇADORS

La via verda Sant Llorenç el Munt-Collserola, proposada pel Fòrum Terrassenc (1996), podria jugar un paper remarcable en la millora en l'estructura dels espais verds i lliures que resten, contribuir a reordenar el territori i oferir una millor qualitat de vida a Terrassa, Sabadell, Castellar, Barberà, Cerdanyola, Sant Cugat i Rubí. El plantejament d'un model de gestió integrada, orientat al desenvolupament sostenible, que sigui ecològicament i econòmicament eficient, juntament amb la proposta que sigui gestionada per un organisme intermunicipal del tipus mancomunitat paisatgística, la converteixen en una iniciativa pionera en diversos fronts.

A nivell municipal, alguns dels darrers planejaments urbanístics aprovats, com els de Terrassa o Sabadell, ja han incorporat criteris de connexió dels espais naturals amb un tractament avançat dels espais fronterers que inclou parcs agrícoles i altres espais d'ús públic. Altres municipis, com ara Sant Cugat del Vallès, han aconseguit connectar molts espais lliures i parcs urbans modificant planejaments anteriors. És destacable la recuperació d'àmbits fluvials significatius, com ara la riera de Vallparadís a Terrassa, o el tram del riu Besós entre Santa Coloma i Sant Adrià del Besós.

Seguint el model dels *greenbelts* europeus i nord-americanes, la Diputació de Barcelona va aprovar l'any passat un projecte anomenat "L'anella verda", que es proposa conservar lliure d'urbanització un espai obert continu d'un 150.000 ha de superfície (aproximadament el 50% de l'AMB), que s'estén en forma d'anella a l'entorn de les conurbacions cap a les comarques de l'Anoia, el Bages i Osona. L'Anella Verda està formada per espais forestals i agraris gestionats amb figures jurídiques diverses, mitjançant la participació directa dels ens locals. Conté al seu interior els corredors biològics per connectar tots els espais naturals protegits inclosos de l'Anella i ajudar a conservar-ne la biodiversitat. Fins ara s'hi han integrat una quinzena d'espais naturals protegits, cinc dels quals gestionats per mitjà de consorcis entre els ajuntaments i la Diputació de Barcelona.

El Pla Territorial Metropolità de Barcelona —en curs d'elaboració— proposa com un dels seus principals objectius mantenir la continuïtat de l'espai obert, que ocuparia el 83% de l'AMB, i concentrar els futurs creixements urbanístics en el que anomena "illes metropolitanes", que cobririen el 21% de l'àmbit. Dins de l'espai obert, el Pla proposa que el 87% sigui no urbanitzable, mentre que dins de les illes metropolitanes aquest percentatge queda reduït al 29%. El Pla proposa també la protecció dels espais forestals i agraris de majors dimensions i la seva connectivitat física per mitjà d'un conjunt d'espais que anomena "separadors connectors" i "filtres", és a dir els espais que separen els creixements urbanístics i que connecten els sistemes naturals. Es tracta del primer pla territorial de Catalunya que planteja decididament la connectivitat ecològica a diverses escales i de forma comprensiva, i que la grafia en els seus mapes de proposta. Aquests espais són part constitutiva del sistema d'espais oberts que defineix i delimita les illes metropolitanes, un sistema que rep un tractament equivalent al dels altres sistemes metropolitans. Constitueix, doncs, un precedent de la màxima importància en la planificació territorial de Catalunya.

ALGUNES RECOMANACIONS

La conjunció de l'orografia i els usos del sòl de l'AMB explica que moltes connexions ecològiques es puguin plantejar a través de les àrees forestals, els cursos hídrics i les seves àrees inundables. Això no obstant, caldrà seleccionar el nombre suficient d'hàbitats de plana, sobretot els espais agropecuaris extensius que resten, per tal de garantir els requeriments de les comunitats i les espècies que en depenen, i que es troben en perill o amenaçades d'extinció.

La planificació de la xarxa de connexions ecològiques de l'AMB no pot limitar-se a l'àmbit administratiu de les set comarques, sinó que ha de considerar les regions naturals on es troben, és dir, s'hauria de basar en un àmbit definit en criteris ecològics i no pas en criteris administratius o polítics.

Les funcions d'ordenació territorial de l'espai, d'estructuració de les vores dels nuclis urbans, de reducció dels efectes de les revingudes, o de l'erosió fluvial, de filtre de contaminants agrícoles, o de consideració d'altres riscos geològics, justifiquen diversos plantejaments en l'establiment de les xarxes de connexions ecològiques i paisatgístiques, a diferents escales territorials, des de l'escala municipal fins a la de les regions naturals.

Donat el caràcter preventiu de les estratègies connectives, resulta lògic assignar prioritat a les àrees que contenen elements més vulnerables —és a dir l'entorn dels espais naturals protegits més fràgils i les àrees que podrien constituir l'enllaç entre els principals espais protegits i els espais més grans que són de propietat pública.

Atesa l'escassa propietat forestal pública en l'àmbit metropolità, existeix una clara justificació econòmica i social de fomentar polítiques d'adquisició pública o d'establiment de convenis de conservació o restauració ecològica per aquelles finques que, essent menys rendibles per als propietaris, comportin la producció del major nombre de béns per a la societat, tals com regulació del balanç hídric, paisatge atractiu o connectivitat entre espais naturals.

Finalment, donat el grau d'abandó en el que es troba gran part de la xarxa d'antics camins públics de l'AMB, seria desitjable seguir l'exemple d'algun ajuntament i fomentar el seu inventari i registre com a bé públic, la seva inscripció i recuperació, seguint un programa de prioritats que pugui tenir ampla acceptació social. La seva inclusió en la xarxa de connectors ecològics, tal com s'ha fet en molt països, potenciarà un ús públic difús d'aquests espais naturals.

CONCLUSIONS

Per les mateixes raons que aquest centre docent on ens trobem, o la població de Mollet del Vallès no podrien mantenir-se gaire temps actius si no estessin connectats a xarxes que transporten matèries, energia i informació, els espais naturals que ens envolten han d'estar connectats amb els seus homòlegs. Els ecosistemes també són dependents de matèries, energia i informació que reben per mitjà de les seves pròpies xarxes connectives. Tant en un cas com en l'altre, l'aïllament complet comportaria problemes greus, una ràpida decadència i empobriment i finalment, la desaparició del que avui coneixem.

El repte que tenim és, doncs, mantenir ambdues connectivitats: la dels sistemes urbans i la dels espais naturals. I aquest repte, en una zona tant intensament artificialitzada com és l'AMB és molt complex i difícil, entre altres coses perquè fins fa molt poc ni tant sols es plantejava com un objectiu en el planejament urbanístic ni en els plans d'infraestructures. I ara que es comença a plantejar, moltes decisions segueixen basant-se en la inèrcia de plans i de mentalitats que no tenen en compte la connectivitat ecològica. Per tant, ens convé —i molt— fer un esforç concertat per vèncer aquesta inèrcia com més aviat millor.

Cal que els experts en temes mediambientals no desaprofitem cap ocasió per comunicar la necessitat de prioritzar la conservació de la connectivitat ecològica que resta i la restauració de la part que sigui possible. Cal dir ben clar que la conservació de la connectivitat ecològica és un component fonamental d'una estratègia integrada d'ordenació territorial que es proposi la sostenibilitat dels recursos bàsics i de la qualitat ambiental. Cal, doncs, integrar els tres sistemes estructuradors del territori, el sistema d'espais lliures i naturals, el sistema d'infraestructures i comunicacions i el sistema urbà.

Dit això, s'ha d'advertir que la connectivitat ecològica és una estratègia fonamentalment preventiva, fins al punt que en alguns sectors més fragmentats els seus costos econòmics i socials la poden fer inviable, com s'ha vist en algunes de les regions més congestionades dels EUA, malgrat tots els esforços esmerçats. I també cal indicar que si no es planteja bé, aquesta estratègia pot tenir inconvenients ecològics, com ho ha demostrat l'experiència de més de tres dècades en altres països industrialitzats. Per tant, com més es tardi a conservar i a restaurar la connectivitat dels sistemes naturals de l'AMB, més empobrits quedaran els sistemes naturals relictuals i més qualitat de vida es perdrà. En altres termes, l'establiment d'una xarxa de connexió ecològica és una de les estratègies de conservació que, ben plantejada, pot resultar més eficient, però que difícilment podrà ésser efectiva econòmicament, o viable socialment i políticament, si no s'aplica de forma preventiva.

Per acabar, voldria dir que els centres de formació superior, com aquesta Escola Universitària Politècnica del Medi Ambient, poden fer-hi una contribució significativa. A banda de la recerca bàsica que encara és pendent, considero que és prioritari sintetitzar i difondre els nombrosos treballs realitzats a Catalunya i alhora analitzar i adaptar l'extensa experiència internacional en matèria de connectivitat ecològica, per tal de promoure'n la implementació tant en el planejament sectorial i urbanístic, com en els projectes d'infraestructures o de restauració, sense esperar més. Encoratjo cordialment a tots els interessats pel tema a passar a l'acció abans que no sigui massa tard.

Bibliografia

- Bertran, J. 1999. *La ciutat i el medi natural. Parcs Naturals més enllà dels limits*, p. 170-185 Generalitat de Catalunya.
- Carceller, X. 1997. *Planificació de àreas urbanas naturales protegidas en zonas de intensa presión urbana: El caso de Cataluña*. Proceeding of Environmental Challenges in an Expanding Urban World and the Role of Emerging Information technologies, Lisboa.
- DDAA. 1989. *Els ecosistemes terrestres. Les relacions entre ecosistemes veïns*, a Història Natural dels Països Catalans, 14: 232-234. Barcelona.
- DD.AA. 1998. Conferència dels espais naturals de la Plana del Vallès. Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura (ADENC), Sabadell.
- Domènech, M. 1995. *Els parcs agrícoles: la vertebració de l'agricultura periurbana en el sistema d'espais verds metropolitans de Barcelona*. II Simposium sobre espais naturals en àrees metropolitanes i periurbanes, p.331-340.
- Folch, R. 1992. *De la protecció dels espais a la gestió. El Pla d'Espais d'Interès Natural de Catalunya*, 25-38. Societat Catalana d'Ordenació del Territori, Barcelona.
- Fòrum Terrassenc. 1996. *Via verda Sant Llorenç-Collserola. Un element fonamental del sistema d'espais lliures-naturals del Vallès Occidental*. Desplegable.
- Fòrum Terrassenc. 1998. *Vies verdes i xarxa viària. Propostes per a un model d'ordenació del territori integrat i sostenible*. Desplegable.
- Jongman, R. H. 1995. Nature conservation planning in Europe: developing ecological networks, *Landscape and Urban Planning*, 32, p. 169-183.
- Mallarach, J.M. 1994. *El PEIN, la biodiversitat i els fils de la xarxa*. Revista de Catalunya, 89, p.24-34. Fundació Revista de Catalunya, Barcelona.
- Mallarach, J.M. 1994. *Les xarxes de corredors biològics i ambientals als Estats Units d'Amèrica. L'experiència de la regió sud-est de Wisconsin*. Espais, p. 37-44.
- Margalef, R. 1998. *La funció ecològica dels espais naturals de la plana del Vallès*. In ADENC & Museu de Granollers (eds.) Conferència dels espais naturals de la Plana del Vallès.
- Mayor, F.X., Miralda, S. & Pons, J. 1997. *Caracterització, delimitació i establiment de la connexió biològica entre els espais del Pla d'Espais d'Interès natural de Catalunya*. Treball de Mestratge en Enginyeria i Gestió Ambiental. Institut Català de Tecnologia. Universitat Politècnica de Catalunya.
- Pietx, J & Loran G. 1998. *La plana fluvial del riu Besòs. Una proposta d'ordenació, restauració i connexió biològica en un territori frontera de l'àrea metropolitana de Barcelona*. Segon Simposi sobre espais naturals en àrees metropolitanes i periurbanes, p. 295-306.
- Pla Territorial Metropolità de Barcelona. Equip redactor. 1998. Memòria. Document provisional. 409 p.

- Pla Territorial Metropolità de Barcelona. 1999. Equip redactor. Espai obert i illes metropolitanes. 196 p.
- Vendrell, J. & S. Presmanes et al. 1994. *Criteris i tendències per a la recuperació dels espais fluvials metropolitans*. Equip de Rius. Mancomunitat Municipal de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. D.S. de l'Espai Públic. Barcelona.
- Vendrell, J. 1995. *El sistema metropolità d'espais lliures a l'àrea de Barcelona*. II Simposium sobre espais naturals en àrees metropolitanes i periurbanes, p. 197-200.

TREBALLS INÈDITS

- Els següents informes poden ésser consultats al Servei de Planificació de l' Entorn Natural del Departament de Medi Ambient de Catalunya. Adreça: Diagonal 523-525, 08018 Barcelona.
- Aran, D. 1997. Desenvolupament d'una aplicació en Sistemes d'Informació geogràfica per a la definició d'una xarxa d'espais naturals interconnectats a la regió I. Memòria de recerca, Departament de Geografia de la Universitat Autònoma de Barcelona.
- Bielsa, I. 1995. Anàlisi de la xarxa ecològica dels Països Baixos.
- Campillo, X. 1993. La gestió dels espais naturals protegits a Catalunya i les possibilitats de crear una xarxa de corredors biològics que els uneixin. 52 p.
- Campillo, X. 1995. Connexió de biòtops a Alemanya: Una nova estratègia territorial de conservació de la natura. 176 p.
- Diego, F., J. Martín & J. Ribas. 1994. Connexions biològiques entre els espais d'interès natural del Vallès. Criteris de conservació.
- Direcció General de Patrimoni natural i del Medi Físic. 1998. Directrius estratègiques per al manteniment de les connexions ecològiques i paisatgístiques entre els espais protegits. 67 p.
- Mallarach, J.M. 1993. Estudi de diagnosi i aplicació al PEIN de Catalunya de les experiències sobre corredors biològics als E.U.A. 183 p.

La via verda de Gallecs

per Josep Pintó i Francesc Alemany

Geògrafs i professors de la Universitat de Girona



oves dinàmiques territorials i fragmentació dels espais naturals. La història del desenvolupament de les societats humanes és també la història de la transformació del medi. Cada moment històric es caracteritza per unes determinades formes de relació entre la societat i el medi ambient natural que cristal·litzen en la generació d'una estructura territorial que es posa de manifest en el paisatge visible. Així, fins fa ben poques dècades s'ha mantingut una dualitat clara entre la ciutat i el camp. Una diferenciació nítida basada en l'assumpció de funcions diferents que, a base de mantenir-se de forma més o menys immutable amb el pas del temps, havien generat uns paisatges també radicalment distints: el paisatge urbà i el paisatge rural. El primer era caracteritzat per la concentració de la població i de les activitats econòmiques en grans nuclis urbans d'on la natura havia estat gairebé expulsada. Per la seva banda, el paisatge rural era el fruit d'una densitat de població molt més baixa i de la permanència d'unes activitats econòmiques depenents del sector primari que es manifestaven en el predomini bé dels paisatges agraris, bé dels paisatges forestals, quan no en una subtil combinació d'ambdós.

Des de fa pocs anys, les perifèries de les àrees urbanes s'han incorporat a les tendències establertes per una dinàmica territorial que es manifesta a la major part de les regions més desenvolupades del món i que no és altra sinó l'explosió de les ciutats. Una explosió que dispersa persones, activitats i mobilitat per tot el territori. Un fenomen comparable al desbordament de les muralles medievals que es va produir en el passat i que va fer necessari domesticar l'expansió del traçat urbà per mitjà dels plans dels eixamples. Aleshores el problema va ser lluitar contra la congestió dels barris que creixien apressadament en els extramurs de les ciutats. Avui, el problema plantejat, tal i com detalla Serratosa (1995), és lluitar contra la dispersió, l'ocupació extensiva del territori, la manca d'organització, la pèrdua de claredat en els límits que separen allò que és urbà del que és rural i les petites però inacabables agressions als espais naturals. Un fenomen conegut

com a "ciutat difusa" i que a Europa s'estén des del nord d'Anglaterra fins a l'Itàlia central, tot configurant un espai on els nuclis urbans formen una gran nebulosa, un braç de la qual s'estén per la façana mediterrània de la península Ibèrica, i on les delimitacions municipals, comarcals o metropolitanes són només referències formals. Un dels elements més característics de la ciutat difusa és la substitució d'un paisatge predominantment agrari, força estable i divers, que s'interposava entre els nuclis urbans, per una ocupació casi extensiva del territori, on les fronteres entre natura, camp i ciutat queden diluïdes a causa d'un procés de redefinició i reestructuració territorial dels usos del sòl.

El processos d'urbanització indiscriminada del territori donen lloc a un conjunt d'impactes sobre el medi natural que es resumeixen en la fragmentació dels hàbitats. Generalment, s'accepta que la fragmentació presenta dos components: per una banda, la reducció de la quantitat total, bé d'un tipus determinat d'hàbitat, bé de tots ells, en un paisatge determinat; per l'altra, el partionament dels hàbitats romanents en fragments més petits i aïllats (Noss & Csuti, 1997).

Així, antics paisatges agro-forestals d'extensió i continuïtat notables, com els que es manifestaven a la plana del Vallès, es veuen parcel·lats i subdividits en retalls i fragments de petites dimensions a causa de la progressiva i desorganitzada ocupació del territori. Menys hectàrees d'espais lliures o oberts, en contraposició als urbans o molt artificialitzats, significa menys quantitat i diversitat d'hàbitats per a totes les espècies, a més de donar lloc a una configuració del paisatge poc dotada pel manteniment de les funcions ecològiques.

La transformació del paisatge associada a l'increment dels processos d'urbanització extensiva comporta diversos canvis en els paràmetres ambientals, derivats principalment de la fragmentació dels espais naturals o lliures i que han estat sintetitzats per Saunders et al. (1991). La urbanització extensiva suposa un augment de la impermeabilització del sòl i la reducció consegüent de les funcions que els espais naturals efectuen quant a la taxa d'infiltració, retenció i desguàs de l'aigua caiguda en les precipitacions. En les noves condicions es dona un escolament superficial més gran, així com un descens en la recàrrega dels aqüífers, una disminució de la qualitat de les aigües superficials i un risc més gran d'episodis extrems d'avingudes.

La manca o disminució d'espais naturals provistos de vegetació arbòria suposa una menor capacitat de renovació de l'aire per part de les plantes superiors, així com una reducció en la fixació temporal de CO₂ i un descens de la humitat de l'aire a causa de la inferior quantitat de transpiració vegetal.

La disminució i la fragmentació dels espais naturals afecta sobretot al conjunt de poblacions d'éssers vius presents en un territori, a la

biodiversitat. Els espais naturals resten progressivament aïllats els uns dels altres i envoltats per usos del sòl diversos i, en general, inhòspits a la colonització vegetal i animal. La dispersió dels éssers vius des dels reductes on resten confinats es veu dificultada, i en casos extrems les poblacions resten aïllades definitivament, exposant-se tant al risc de degeneració genètica que comporta l'aïllament de poblacions reduïdes, com a l'extinció local que en molts casos n'és una conseqüència.

La capacitat de les espècies per colonitzar altres espais naturals romanents o àrees no fragmentades depèn dels propis mecanismes de dispersió, però en molts casos, la distància que separa els hàbitats disponibles és un factor de gran importància per garantir l'èxit de la colonització. Per altra part, es dona el cas d'espècies animals que malgrat posseir la capacitat de dispersar-se llargues distàncies, els hi manca el repertori de comportaments necessari per creuar i sobreviure en la matriu d'usos del sòl que separen els hàbitats adequats a les seves exigències ecològiques.

LES VIES VERDES, ESTRUCTURES PAISATGÍSTIQUES MULTIFUNCIONALS

Els efectes perniciosos sobre la conservació de la biodiversitat derivats de la fragmentació dels hàbitats s'han intentat resoldre per diversos mitjans amb l'objectiu de reconnectar els espais naturals aïllats. El disseny i la implementació de corredors, o d'estretes faixes de terreny amb hàbitats disponibles per al desplaçament de la biota, que facilitin la connexió entre els espais naturals situats a ambdós extrems respon a aquest objectiu. Hi ha una extensa literatura sobre els beneficis i els inconvenients dels corredors biològics (Hudson, 1991; Noss & Harris, 1986; Simberloff & Cox, 1987), així com experiències diverses quant a l'implementació d'aquestes estructures paisatgístiques (Saunders & Hobbs, R. J. 1991), principalment en països de l'àmbit anglosaxó. A Catalunya, cal destacar l'estudi de Diego et al. (1994) consistent en una descripció i catalogació de les àrees naturals de la plana vallesana a partir d'una cartografia dels usos del sòl a escala 1:25.000.

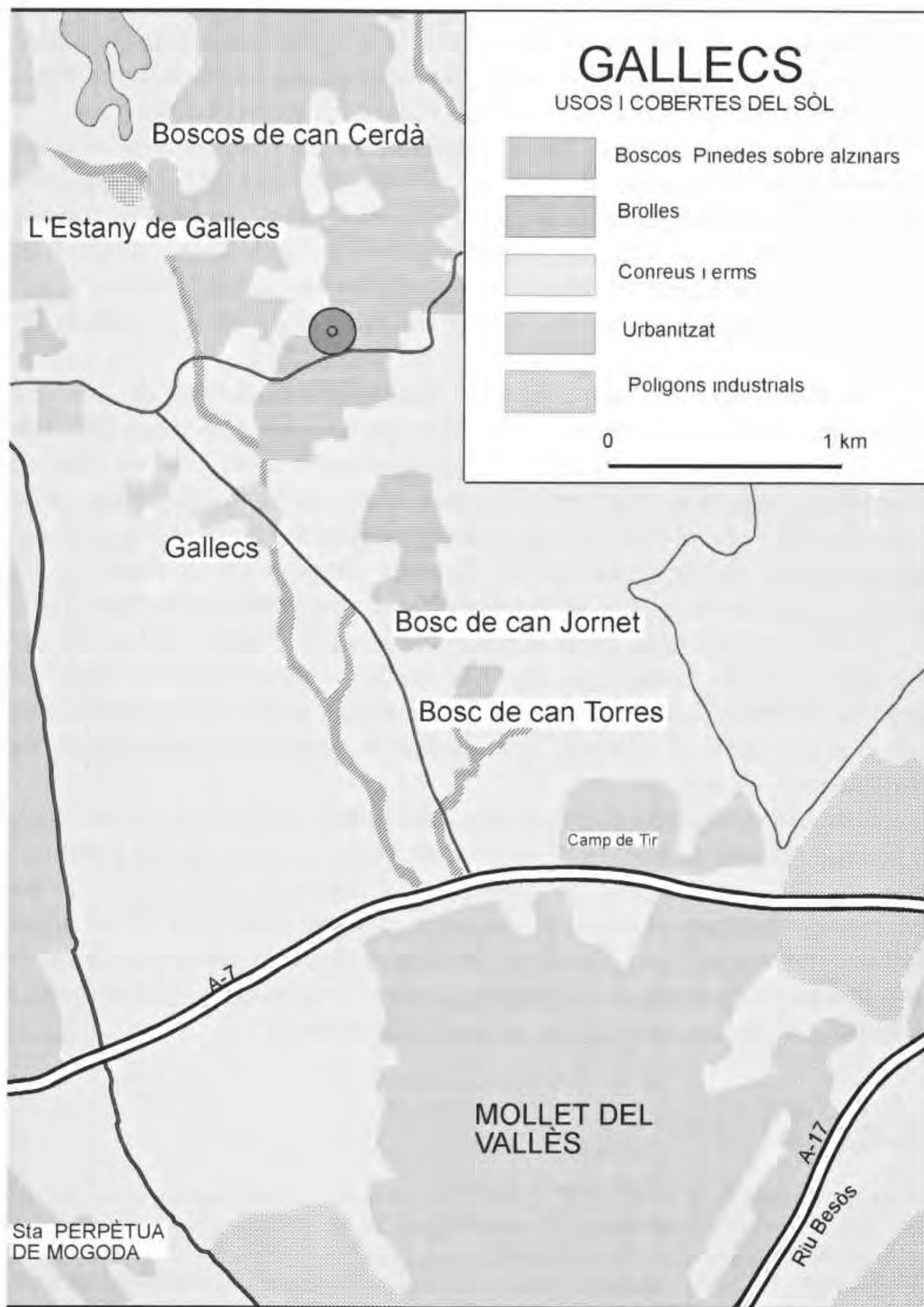
Els *greenways* o vies verdes són estructures espacials que es postulen en el planejament, a partir dels anys 80, en diferents països de l'àmbit cultural anglosaxó. A l'igual que els corredors, es dissenyen per regla general amb formes allargades, gairebé lineals, que poden connectar espais naturals situats als seus extrems. La diferència principal amb els corredors està en que, per regla general, compatibilitzen les funcions conservacionistes amb les de subministrar espais per a l'oci i l'esbarjo de la població de les àrees urbanes en les quals s'insereixen.

Segons Smith i Hellmund (1993), els antecedents dels greenways es troben en diferents figures del planejament territorial, com els *parkways* o els *greenbelts*, entre els que destaquen els *parkways* dissenyats per Olmsted a Nova York i el *greenbelt* implementat a Londres després de la II Guerra Mundial, els quals s'implanten a partir de començament de segle XX a diferents ciutats d'Anglaterra i els EUA amb l'objectiu principal de constituir sistemes d'espais oberts que, al mateix temps que suposin una interrupció del continuum urbà, acompleixin funcions de caire ambiental. Posteriorment, el concepte dels *greenbelts* va ser desenvolupat per MacKaye, autor del disseny del que va anomenar *openways*, com l'Appalachian National Scenic Trail, grans espais oberts forestals de dimensions regionals que incorporaven les funcions recreatives entre els principals objectius a assolir. Les idees anteriors són incorporades a partir dels anys 60 per McHarg que, en el seu llibre *Design with Nature* (1969), desenvolupà les bases teòriques i tècniques per un planejament d'acord amb els valors ecològics de cada part del paisatge. El seu mètode comportava la identificació i la protecció dels paratges més valuosos i sensibles d'un territori des del punt de vista ecològic, dins els que s'inclouen els corredors ambientals. Les aportacions precedents cristal·litzen, ja a la dècada dels anys 80, en els *greenways* o vies verdes, denominació impulsada per la President's Commission on Americans Outdoors, comissió creada el 1985 per analitzar l'estat de la qüestió sobre les necessitats d'espais per a l'oci i l'esbarjo dels ciutadans dels EUA, i aplicada als espais oberts situats en un àmbit territorial de predomini urbà i que acompleixen tant funcions conservacionistes com de satisfacció de les necessitats de la població d'espais per al lleure i el gaudi estètic del paisatge.

LA VIA VERDA DE GALLECS

L'àrea de Gallecs constitueix un exemple del paisatge agrari tradicional de la plana del Vallès. Un paisatge en retrocés en el conjunt de la comarca a causa dels processos d'urbanització extensiva característics de l'expansió del fenomen descrit com a "ciutat difusa", ja comentat en un apartat anterior, i que en el cas de Gallecs s'ha preservat en bona part gràcies a l'aprovació del Pla Especial de Protecció de l'àrea de Gallecs, per part de l'Ajuntament de Mollet del Vallès.

El disseny, per part de l'Àrea d'Espais Naturals de la Diputació de Barcelona, d'una Anella Verda (Montseny, 1999) al voltant de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, constituïda pel conjunt d'Espais Naturals Protegits localitzats a les serralades Litoral i Prelitoral, ha posat en primer pla la necessitat de configurar un sistema d'espais lliures-naturals a la plana vallesana que s'articuli amb l'Anella Verda i doni satisfacció a diferents



necessitats plantejades tant des del punt de vista conservacionista: connexió biològica amb els Espais Naturals Protegits, manteniment dels processos ecològics bàsics (neteja de l'aire, regulació del cicle de l'aigua), com des d'un planejament territorial equilibrat: potenciar l'existència d'espais lliures-naturals prop de les ciutats per evitar les conurbacions i proporcionar espais per a l'oci, l'esbarjo i el contacte amb la natura per part dels ciutadans.

Amb aquests objectius, l'Àrea d'Espais Naturals de la Diputació de Barcelona ha encarregat al grup de recerca d'Anàlisi del Paisatge, del Departament de Geografia de la Universitat de Girona, del qual en formen part els autors d'aquest article, una definició de la connectivitat de l'àrea de Gallecs amb els Espais Naturals Protegits de les serralades Prelitoral (Sant Llorenç del Munt, cingles de Gallifa) i Litoral (Parc de la Serralada de Marina).

L'anàlisi comportarà una definició i caracterització de l'àrea de Gallecs a partir d'un reconeixement dels seus valors productius, ecològics i culturals i de les seves funcions econòmica, mediambiental i social. S'ha de tenir en compte que una de les funcions principals de les vies verdes és proporcionar un espai de relació entre les persones i la natura. Hi ha una acceptació generalitzada de la necessitat de disposar d'espais on, a través de la passejada, la contemplació, la pràctica d'algun tipus d'exercici a l'aire lliure, l'observació o l'estudi, s'ajudi a guanyar un sentit d'apreci i respecte per l'entorn natural. Tanmateix, les vies verdes proporcionen un paisatge gratificant des d'un punt de vista estètic, a més de proporcionar significants de tipus històric i cultural que ajuden a construir l'experiència de pertinença a un lloc.

El treball que ja s'ha iniciat comportarà definir els límits de la via verda i justificar i caracteritzar les connectivitats amb els espais agraris i naturals més propers, en especial els situats a les primeres estribacions de les serralades Prelitoral i Litoral. Així mateix, s'hauran d'analitzar els possibles desajustaments que puguin afectar les connectivitats proposades a causa d'actuacions urbanístiques, d'infraestructures o de qualsevol altre tipus, i descriure les conseqüències que se'n podrien derivar.

Bibliografia

- DIEGO, E.; MARTIN, J. & RIBAS, J. (1994). *Connexions biològiques entre els espais d'interès natural del Vallès. Criteris de conservació*. Depart. de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya. Inèdit.
- HUDSON, W. E. (1991). *Landscape, linkages and biodiversity defenders of wildlife*. Island Press. Washington.
- MONTSENY, A. (1999). *L'anella verda: una proposta de planificació i gestió dels espais naturals de la regió metropolitana de Barcelona*. Àrea. Revista de Debats Territorials, 6: 262-300. Diputació de Barcelona.

- NOSS, R. F. & CSUTI, B. (1997). *Habitat fragmentation*. In: MEFFE, G. K. & CARROLL, C. R. *Principles of Conservation Biology*. Sinauer, Massachusetts.
- NOSS, R. F. & HARRIS, L. D. (1986). *Nodes, Networks and MUMs: Preserving Diversity at All Scales*. *Environmental Management*, vol. 10, 3: 299-309.
- SAUNDERS, D. A. & HOBBS, R. J. (eds.) (1991). *Nature conservation, the role of corridors*. Surrey Beatty and Sons. Chipping Norton, Australia.
- SAUNDERS, D. A.; HOBBS, R. J. & MARGULES, C. R. (1991). *Biological consequences of ecosystem fragmentation: a review*. *Conservation Biology*, Vol. 5, 1: 18-32.
- SERRATOSA, A. (1995). *La planificació territorial metropolitana de Barcelona. Canvi de registre*. Actes de les I Jornades de Geografia i Urbanisme. Serv. Publ.Univ.de Girona.
- SIMBERLOFF, D. & COX, J. (1987). *Consequences and costs of conservation corridors*. *Conservation Biology*, 1: 63-71.
- SMITH, D.S. & HELLMUND, P.C. (eds.) (1993). *Ecology of Greenways*. Univ. Minnesota. Minneapolis.

Entre el gris i el verd

Reflexions sobre les relacions entre el creixement urbà i els espais rurals

per Josep Gordi

Geògraf i professor de la Universitat de Girona

1. INTRODUCCIÓ

Aquest breu article parteix de la lectura de dos interessants treballs que han aparegut la tardor del 1999. El primer és un estudi dels arquitectes A.Font, C.Llop i J.M. Vilanova titulat: *La construcció del territori metropolità. Morfogènesi de la regió urbana de Barcelona*, i editat per l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Mancomunitat de Municipis. El segon és la darrera versió del Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB) dirigit pel també arquitecte Albert Serratosa. Aquest pla és un document de planejament territorial que impulsa el Departament de Política Territorial i Obres Públiques i que va tenir una primera versió l'any 1995.

Els dos estudis analitzen, amb diferent èmfasi, el passat, el present i el futur de la regió metropolitana de Barcelona; per tant, estudien l'evolució de la gamma cromàtica de l'espai metropolità, on el gris ha anat prenent protagonisme a les diferents tonalitats de verds, grocs i blaus.

Les ratlles que venen a continuació són una relació dels principals aspectes tractats en els treballs abans esmentats, que fan referència a les relacions entre l'element urbà i el rural i que tracten de l'espai geogràfic de Mollet del Vallès i del Baix Vallès, així com les corresponents reflexions que presentarem en mig del text i a l'apartat de les conclusions.

2. LA CONSTRUCCIÓ DEL TERRITORI METROPOLITÀ

D'A.FONT, C.LLOP I J.M. VILANOVA.

Aquest llibre analitza, amb gran detall, l'evolució històrica de Barcelona i de la regió metropolitana des del 1850 fins a la dècada dels noranta; també presenta els diferents models de creixement que s'han produït al llarg d'aquests 150 anys.

De les conclusions, titulades: "Claus per a un projecte territorial metropolità", n'esmentarem dos temes de gran interès. El primer fa referència a l'establiment de 31 unitats territorials en que els autors divideixen la regió metropolitana de Barcelona i que són resultat, entre d'altres factors, dels models de creixement que han experimentat en els darrers decennis. Es ressenyable la creació de la unitat territorial del Baix Vallès, que apareix dividida en dos sectors: el del marge dret format pels municipis de Montcada, La Llagosta, Mollet del Vallès i Parets del Vallès, i el del marge esquerre formada pel Sant Fost de Capsentelles, Martorelles, Montornès i Vilanova. Per tant, es pren el riu Besòs com eix de simetria per subdividir el Baix Vallès i, incomprensiblement, es deixa fora el municipi de Montmeló, el qual des de l'estiu del 1999 té un nou pont sobre el riu Tenes que l'uneix amb Mollet del Vallès i que, per tant, l'integra més dins del Baix Vallès.

També és destriable l'afirmació que el sistema metropolità actual té com un dels seus trets significatius el caràcter polinuclear, és a dir, que està constituït per ciutats tradicionals i per noves polaritats producte dels processos de desconcentració d'activitats productives, terciàries i residencials que s'han produït a la regió metropolitana els darrers decennis.

Una altra afirmació a tenir present és la que assenyala que el procés d'urbanització de les tres darreres dècades ha estat implantat des d'una escassa atenció al medi ambient i prioritant la lògica immobiliària. Aquesta evolució ha generat grans transformacions paisatgístiques, tot i que encara resten espais característics i valuosos de les grans unitats territorials que configuren la regió metropolitana.

Segons els arquitectes Font, Llop i Vilanova el repte és ser capaços d'establir un model metropolità equilibrat en la utilització del territori, és a dir, que el creixement en infraestructures i desenvolupament de nou sòl sigui estratègicament localitzat i que s'equilibri amb la consideració dels espais lliures o oberts com elements vertebradors del territori metropolità. També és important entendre el model o projecte no com una suma de polítiques sectorials (transport, habitatge...) sinó que ha de ser resultat d'una concepció global que estableixi com esquelet del sistema metropolità una xarxa d'espais lliures amb caràcter finalista i una xarxa de comunicacions bàsica. Al voltant d'aquests eixos verds i de les comunicacions s'han d'establir els eixos de creixement urbà. En conseqüència, el planejament territorial ha de fonamentar-se en una doble escala: la local i la metropolitana.

Sobre el planejament metropolità, és a dir, el PTMB, del qual en parlarem més endavant, s'esmenta que hauria de ser normatiu i eficaç, sobretot pel que fa al manteniment i salvaguarda de la xarxa d'espais lliures, establint mesures de vigilància contra el creixement residencial, industrial i de les



Imatge aèria de Mollet del Vallès i de la via verda de Gallecs

infraestructures. Per aconseguir aquests objectius cal el consens entre les diferents institucions, per consolidar la ciutat central i articular els eixos territorials dels assentaments urbans i dels espais lliures, per tal d'aconseguir un territori més equilibrat, just, eficient i més bell en la perspectiva de les regions europees del segle XXI

3. EL PLA TERRITORIAL METROPOLITÀ DE BARCELONA (PTMB)

El Pla Territorial General de Catalunya (PTGC) és la figura de planejament d'escala més petita dins el sistema d'ordenació del territori. Aquest sistema respon a una estructura teòrica piramidal, de manera que es passa des del planejament de directrius generals el —PTGC— al més concret, és a dir, el planejament municipal, que té com a principal eina el Pla General Municipal d'Ordenació Urbana.

El PTGC va ser aprovat pel Parlament de Catalunya en la Llei 1/1995 i està previst que es desenvolupi a partir de Plans Territorials Sectorials i de Plans Territorials Parcial. D'aquests darrers a tot Catalunya se n'hauran de realitzar sis —sense data determinada— un per cada àmbit funcional territorial en que s'ha dividit el país: el metropolità de Barcelona, el de les comarques de Girona, el de les terres de l'Ebre, el de les comarques centrals i el del camp de Tarragona. Els Plans Territorials Parcial han de servir, segons el PTGC, per fixar els paràmetres bàsics per a cada un dels sistemes de proposta, és a dir, dimensionar el creixement del sòl residencial, industrial, terciari, equipaments i zones verdes; definir l'esquema de localització dels elements abans esmentats i també localitzar els grans eixos i centres d'infraestructures.

El PTMB, com a Pla Territorial Parcial, planteja uns interessants objectius que es subdivideixen en generals i operatius. Dins dels primers, cal subratllar l'afirmació que els criteris econòmics per si sols no garanteixen per a tothom uns estàndards socials mínims ni asseguren estratègies estables de protecció ecològica del territori. S'estableixen set grans objectius generals (seguretat, planificació i racionalitat, individu i societat, benestar físic, ecologia, economia i estratègies). El que fa referència a l'ecologia és molt contundent a l'establir que el territori, com a substrat de la vida, l'hem de llegar a les generacions futures, principi o afirmació que és pròpia del concepte de sostenibilitat.

Dins dels objectius operatius se n'esmenten sis lligats a la qualitat ambiental. Destaquem el número quatre que diu: "Considerar el sol no urbanitzable, especialment els espais protegits, com a components actius de l'ordre territorial i del sistema regional d'espais lliures, constituint referència obligada per a la configuració de la urbanització dels sòls confrontats, per al traçat de les infraestructures i, en tot cas, per a la definició dels limitats usos permesos".



Imatge aèria de Mollet del Vallès i de la carena dels Pinetons

El PTMB ordena, a grans trets, el territori en dues grans categories: les illes urbanes o metropolitanes i els espais oberts. Per entendre millor la concepció del terme espai obert citem la definició del Pla: "El conjunt integrat d'espais oberts té un valor propi prioritari, més enllà del simple agregat de peces disperses d'espais més o menys protegits. Part essencial de l'exigència ecològica i de l'estabilitat temporal del desenvolupament, el sistema d'espais oberts està constituït per massissos muntanyosos, lleres fluvials, zona litoral, boscos i àrees agrícoles d'especial interès. No està absolutament lliure d'edificacions i usos, però és clarament "no-ciutat".

A continuació ens concentrarem a comentar la problemàtica dels espais oberts. El PTMB assenyala, en primer lloc, que la concepció de *no urbanitzable* dels espais oberts no és la més idònia, i que millor seria anomenar-los espais rústics o rurals. Estem plenament d'acord amb aquesta afirmació, ja que el concepte no urbanitzable pot tenir una connotació de situació transitòria i en canvi parlar d'espai rural no deixa lloc a dubtes i, a més a més, és un terme que es contraposa clarament amb el d'urbà. En segon terme, és molt important la concepció que els espais oberts no poden ser una simple suma d'espais residuals que han deixat el creixement urbanístic, sinó que han de configurar una veritable xarxa territorial amb personalitat pròpia i amb caràcter finalista.

Dins dels espais oberts apareixen subcategories. En primer lloc, cal esmentar els anomenats espais separadors-connectors i, en segon lloc, els que tenen un paper de filtre. Els primers han d'evitar que les actuacions locals, que normalment porten cap a un model espontani de creixement en forma de magma caòtic, trenquin els límits de les illes metropolitanes. El segon terme apareix per la necessitat de completar trames inacabades producte de l'alt grau de minifundisme municipal; per tant, el filtre ha de ser un espai capaç de mantenir separades físicament i amb claredat dues trames urbanes, però al mateix temps permetent i fins i tot promovent un tipus de relació no generadora de continuïtats físiques. Per exemple, el corredor forestal de Palau de Plegamans-Lliça d'Avall té aquesta concepció de filtre.

La concreció de les illes metropolitanes i els espais oberts a nivell del Vallès Oriental és la següent: es configuren tres illes urbanes: 1. Sant Celoni, 2. Cardedeu-Llinars i 3. Mollet-Parets-Granollers. La resta de la comarca es considera espai obert, i els territoris que hi ha entre les diferents illes tenen la categoria de separadors-connectors. Un dels greus problemes que apareix en aquest àmbit geogràfic té lloc entre l'illa urbana de Mollet-Parets-Granollers i la de la riera de Caldes, ja que l'espai considerat obert només compren la meitat nord-est de Gallecs, del terme municipal de Mollet del Vallès. Per tant, l'espai situat entre la riera de Gallecs i la carena de Sant Valerià es considerat illa metropolitana o urbana, així com la zona de Parets



MAPA 1. Planejament proposat pel Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB).

del Vallès que ve a continuació. Un segon problema que apareix en el territori que hi ha entre les dues illes urbanes abans esmentades és la funció de separador-connector que el PTMB atribueix a la carena dels Bandolers, és a dir, l'interfluvi que hi ha a cavall de Mollet del Vallès i Santa Perpetua de la Mogoda, o millor dit, entre la riera de Gallecs i la riera de Caldes. En veritat aquesta funció resta reduïda a la carena dels Pinetons i al Parc de la Creueta. Aquesta lamentable situació de cara a la qualitat ambiental del Baix Vallès és producte, sobretot, de les clares disfuncions que es produeixen dins del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, ja que mentre uns tècnics dirigits per Albert Serratosa redactaven el PTMB, altres (Institut Català del Sol) afavorien la instal·lació d'empreses multinacionals (Gecalston o Samsung) en uns terrenys que se sabia que serien catalogats de separadors-connectors. Per tant, la manca de coordinació dins d'un mateix Departament de la Generalitat de Catalunya ha provocat que la funció separadora-connectora entre les illes urbanes de Mollet-Granollers i la de la riera de Caldes sigui difícil de realitzar i, per tant, hi ha un clar perill que aquestes dues illes urbanes s'acabin fusionant.

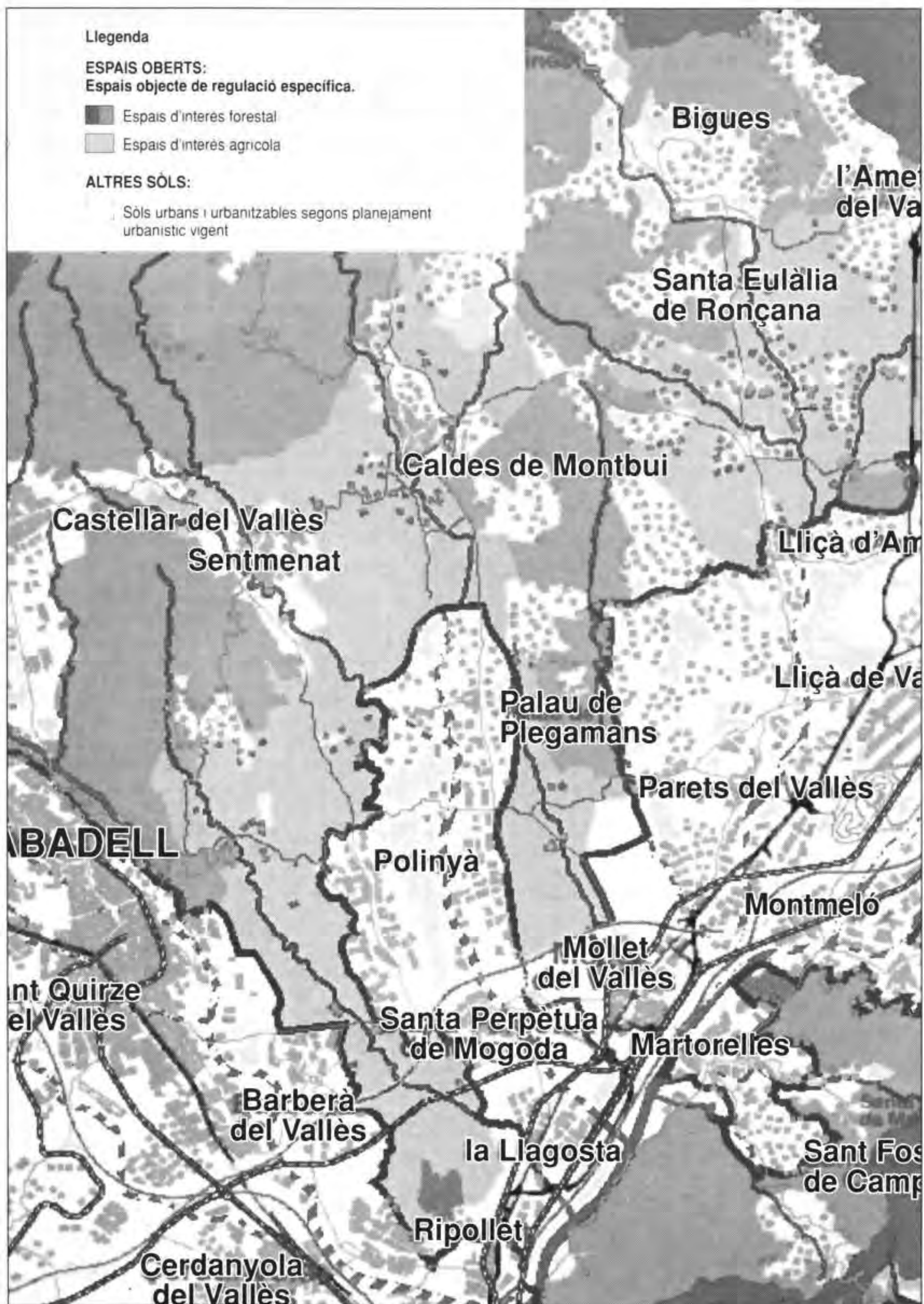
Continuant amb Gallecs, cal esmentar que dins la proposta de regularització del sòl no urbanitzable els boscos són considerats d'interès forestal i l'espai agrícola és categoritzat només d'interès complementari i no de primera categoria, com ho són altres planes agrícoles del Vallès Oriental.

Un altre tema a ressenyar del PTMB és el que fa referència a les àrees dinamitzadores. En aquest apartat s'estableixen dos grans nivells jeràrquics. El primer és la gran zona central situada entre el Llobregat i el Besòs, que té tres conjunts diferents: el districte de negocis de Barcelona, l'àrea Sant Cugat-Cerdanyola i el binomi urbà Sabadell-Terrassa. El segon nivell està format per un conjunt d'àrees recolzades sobre capitals comarcals i altres centres d'agrupacions urbanes de més de 5.000 hab, entre els quals s'esmenta la ciutat de Mollet del Vallès.

En darrer lloc, cal comentar que el PTMB presenta un tebi apartat normatiu, ja que el que s'expressa en aquest capítol es fa sota el nom de recomanacions d'ordenació territorial, les quals, per tant, no tenen caràcter jurídic imperatiu sinó que s'han de considerar indicacions fermes que obliguen a justificar explícitament els plans, normes o actuacions que es desviïn del PTMB.

4. CONCLUSIONS

1. L'existència d'un Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB) és, més enllà de les consideracions que s'efectuen, un element imprescindible que hauria de permetre aprofitar els potencials del conjunt de la regió



MAPA 2. Planejament proposat pel PTMB. Ampliació de l'àrea.

metropolitana de Barcelona i poder-ne reduir els riscos i les disfuncions que presenta.

2. Les xifres globals, tant a nivell de la regió metropolitana com del Vallès Oriental, poden donar una visió una mica idíl·lica des del punt de vista mediambiental, ja que a nivell metropolità el 25% del territori té destí urbà i el 75% té una funció de no urbanitzable, i a nivell del Vallès Oriental, un 10% està catalogat com illa metropolitana i un 90% com espai obert. Aquestes xifres globals amaguen on són els problemes, ja que a les planes, que es on viuen els més de quatre milions d'habitants, els percentatges de distribució del sòl no tenen res a veure amb les xifres abans esmentades.

3. És molt important que els dos estudis ressenyats coincideixen en el fet que Mollet té un paper rellevant dins de la regió metropolitana, ja que per uns és considerat centre del Baix Vallès i per als altres una àrea dinamitzadora.

4. Tots dos estudis ens posen en alerta davant la urgència d'actuar dins l'àmbit metropolità, producte de les darreres pautes de creixement en consum de sòl residencial i, en menor mida, de sòl industrial i comercial. Si volem un espai metropolità equilibrat des del punt de vista ambiental, cal que el futur creixement sigui pautat i tingui present les necessitats d'equilibrar l'espai urbanitzat amb el rural i amb les vies de comunicació. No es tracta d'un tema menor, simplement està en joc la qualitat ambiental de més de quatre milions de ciutadans i ciutadanes. El mateix ex-Director General d'Urbanisme i recentment nomenat Cap de Planificació Urbanística, és a dir, la persona que ha d'impulsar els Plans territorials Parcial, J.A. Solans (1999) també expressa el mateix caràcter d'urgència: "Si el Pla General Metropolità va representar, respecte del sistema urbà dels inicis dels anys 70, la darrera oportunitat de reestructuració de la ciutat,..., el Pla Territorial que es tramiti i aprovi ara sobre la Regió Metropolitana, pren també per a l'àmbit i l'estat d'ocupació un caràcter ben diferent d'aquell, però també peculiar de darrera oportunitat".

Bibliografia

Solans, J.A. (1999): *I ara què*, dins L'Urbanisme municipal a Catalunya (1979-99), Papers núm32.

El mercat de l'habitatge a Mollet del Vallès

per Ramon Serrasolsas Domènech

Economista

En aquest escrit es reflexiona sobre el sector de l'habitatge a Mollet del Vallès des de l'òptica de la important transformació del territori metropolità que ha tingut lloc aquests darrers anys, que ha comportat una gran extensió dels mercats immobiliaris. La forta descentralització de l'activitat residencial i la no tant forta però significativa descentralització de les activitats econòmiques i de serveis dins la Regió metropolitana de Barcelona, han determinat una forta expansió territorial dels diferents sistemes urbans, i han inserit completament la ciutat de Mollet del Vallès dins el mercat de sòl metropolità. Aquest fenomen ha donat lloc al ràpid desenvolupament de les previsions del Pla General d'Ordenació Urbanística de l'any 1982, permetent una oferta de sòl amb uns valors de repercussió aptes per a la promoció d'un habitatge força diversificat pel que fa a tipologies i preus, però majoritàriament considerat assequible des de l'òptica del mercat metropolità; d'altra banda, s'ha produït aquests darrers anys un increment progressiu del preu del sòl, que ha afectat també a Mollet per l'expansió econòmica general i pels nous valors de centralitat originats per la millor vertebració dels sistemes urbans metropolitans, malgrat que en el seu conjunt hi ha hagut suficient oferta en el mercat del sòl.

FORTS INCREMENTS DE PREU DE L'HABITATGE

Mollet del Vallès no s'ha lliurat dels forts increments que han experimentat els preus dels habitatges aquests darrers anys, especialment el 1999. El preu dels habitatges de nova construcció ha sobrepassat per primera vegada clarament les 200.000 pta/m², igual que ha succeït en els municipis situats a la primera corona metropolitana de Barcelona. Una consulta a les agències de la propietat immobiliària o als punts d'informació a peu d'obra, constatarà que avui no es pot adquirir a la població un habitatge nou de 90 m² per menys de 20 milions de pessetes.

Paradoxalment, aquest fenomen ha tingut lloc en un context de gran creixement de l'oferta d'habitatge, tant al municipi com a la comarca del Vallès Oriental com al conjunt de la Regió metropolitana de Barcelona: en els darrers cinc anys s'han construït a Mollet 3.359 habitatges, que és una xifra que representa una ampliació del 25% del parc d'habitatges existent; en els darrers deu anys els habitatges nous han estat 4.846, que és un creixement del 40% del parc existent l'any 1990. Aquestes magnituds no s'havien donat a Mollet des de la dècada dels anys setanta.

Estem parlant, doncs, d'un gran trasbals en el mercat de l'habitatge, amb una intensa activitat constructora i, a la vegada, uns forts increments de preus que afecten el conjunt del parc d'habitatges existent, tal i com es pot observar en les segones i posteriors transmissions dels habitatges construïts; vegem-ne uns quants exemples:

- Av. Llibertat, a l'Illa de Can Mulà, habitatge de 70 m² de dues habitacions, amb plaça d'aparcament, construït l'any 1995 i comercialitzat d'acord amb el mòdul de l'habitatge de preu taxat del primer Pla de l'habitatge, amb un preu final de 12,5 milions de pta., IVA i altres despeses d'adquisició a part (malgrat que no va ser qualificat oficialment com a tal, si a efectes de determinació del preu de venda): un habitatge d'aquest tipus s'ha venut l'any 1999 per 25 milions de pta., també impostos i despeses a part,

- Rbla. Pompeu Fabra, al barri de Riera Seca, habitatge de 90 m² de quatre habitacions, amb plaça d'aparcament, construït l'any 1994 i qualificat d'habitatge de preu taxat, amb un preu final de 15 milions de pta., IVA i altres despeses d'adquisició a part: un habitatge d'aquest tipus s'ha venut l'any 1999 per 23 milions de pta., també impostos i despeses a part,

- al barri de Can Borrell, habitatge de les mateixes característiques de l'anterior, venut per un preu semblant, una vegada transcorregut el període de cinc anys necessari per no haver de retornar els imports percebuts en concepte de subvenció del tipus d'interès,

- Av. Badalona, habitatge de 70 m² construït els anys setanta, venut recentment per 15 milions de pta., impostos i despeses a part, sense plaça d'aparcament,

- Al barri de Plana Lledó, habitatge de 70 m² construït l'any 1969, venut recentment per 12,5 milions de pta., impostos i despeses a part, sense ascensor ni plaça d'aparcament,

- Av. Gaudí, al barri de Can Pantiquet, sense ascensor ni plaça d'aparcament, reformat, 14,5 milions de pta.,

- Rbla. Fivaller, habitatges de protecció oficial construïts fa 15 anys, reformats, venuts per 17 milions de pta.

- Barri de Santa Rosa, habitatge unifamiliar, preu de transmissió l'any 1999 40 milions de pta.

Hi ha hagut una forta estirada de la demanda d'habitatge a la Regió metropolitana de Barcelona, malgrat l'estancament demogràfic generalitzat. Mollet del Vallès, que es troba dins la primera corona d'aquesta Regió, a l'àrea metropolitana però fora del continu urbà, ha experimentat molt intensament el fenomen d'extensió en el territori de la població resident a l'àrea central, en un procés que ha generalitzat el fet urbà a la resta del sistema metropolità.

Tothom coincideix que ha estat l'estirada de la demanda dels darrers dos anys el que ha disparat el preu de l'habitatge nou un 10% l'any 1999 (un 20% en els darrers tres anys), i la previsió pel 2000 és que es mantingui en nivells semblants i encara pugi entre un 5% i un 10%. Segons l'estudi realitzat per Tecnigrama per encàrrec del Departament de Política Territorial, a Barcelona el preu dels pisos de nova construcció ha pujat un 22% respecte 1988, i la mitjana catalana sense Barcelona un 13,5%, el mateix percentatge d'increment que ha experimentat l'habitatge de segona ma.

UNA DEMANDA CREIXENT MALGRAT L'APARENT ESTANCAMENT DEMOGRÀFIC

Efectivament, succeeix que el mercat immobiliari està recollint ara la demanda retinguda a la primera meitat dels anys noranta per la mala situació de l'economia i els alts tipus d'interès. L'any 1999 s'han construït a Espanya a l'entorn de 500.000 habitatges nous, el doble de la producció d'habitatges d'un any estàndard, excepció del 1997 amb 339.000 i del 1998 amb 440.000 habitatges nous. A Catalunya la producció de l'any 1999 pot assolir els 60.000 habitatges, mentre que l'any 1998 va ser de 47.500 i els anys 1996 i 1997 de 40.000 cadascun.

Les previsions demogràfiques de Catalunya realitzades per A. Cabré i J.A. Módenes, del Centre d'Estudis Demogràfics, assenyalen que malgrat el baixíssim creixement de la població hi ha hagut importantíssims canvis d'estructura, amb una disminució radical de nens i joves, un increment espectacular dels adults joves, i un imparable avanç de la població anciana; paral·lelament, s'han manifestat canvis molt importants en la constitució i composició de les llars, pel creixement retardat de l'emancipació juvenil i del matrimoni, i la major autonomia domiciliar de les persones grans; en conjunt, el creixement del nombre de llars ha superat el creixement de la població. L'evolució de la demanda de residències principals serà indubtablement creixent, a causa de l'augment previsible de les llars: continuaran augmentant les llars encapçalades per persones madures i velles, mentre que augmentarà amb tota probabilitat l'autonomia domiciliar dels joves. Per tant, si l'evolució dels preus no ho impedeix, es mantindrà la demanda d'habitatge a Catalunya en els propers anys.

D'altra banda, en una anàlisi més econòmica, podem distingir diferents variables segons que la demanda d'habitatge sigui originada pel consum o per la inversió. La demanda d'habitatge de l'usuari directe depèn del comportament dels següents paràmetres: el creixement econòmic, l'ocupació i la renda per càpita; el moment econòmic actual, amb un creixement per sobre del 3,5% anual —superior al de les economies europees— i una taxa d'atur a la baixa, apunta cap una major demanda. La demanda d'habitatge per inversió depèn del tipus d'interès i de la inflació; l'evolució descendent del tipus d'interès apunta també cap una major demanda: la poca rendibilitat de les inversions alternatives ha empès alguns inversors cap el mercat immobiliari atrets per l'alta revalorització.

Segons un estudi de l'empresa Tecnigrama "La demanda de viviendas del siglo XXI", la demanda global és fonamentalment una demanda de gent jove entre 25 i 34 anys (60% del total), que constitueixen una demanda de primer accés a la propietat de l'habitatge (62,5% primer accés, 36,5% demanda de reposició per millora), que serà generalment de primera ma (un 47% demanda habitatge nou, un 35,5% de segona ma, i un 18% de lloguer), centrada preferencialment en els tres dormitoris i entre 85 i 100 m² útils, i ubicada a l'àrea metropolitana de Barcelona el 58% (el 36,5% demanda Barcelona).

EL SÒL, UN MERCAT MOLT IMPERFECTE

Tenim, doncs, una demanda sostinguda d'habitatge i un sector promotor que ha posat en acció una oferta extraordinària en quantitat, diversitat i localitzacions; malgrat tot, els habitatges no han deixat d'incrementar el seu preu. És cert que el sector de la construcció no ha pogut respondre sense tensions a l'increment de la demanda, i que hi ha hagut importants increments de preus de determinats materials i costos salarials, però en cap cas expliquen els increments continuats assolits pels habitatges, molt per sobre de la inflació. Els promotors immobiliaris acostumen a identificar l'altre component del preu de l'habitatge, el sòl, com el causant d'aquesta escalada de preus.

Segons aquesta opinió, és la limitació, l'escassetat o la manca de sòl urbanitzat (de solars) necessari per a satisfer la demanda d'habitatges en cada moment, el que estira a l'alça els preus, fins el punt que aquest component pot arribar a representar de mitjana un 40% del cost final de l'habitatge; aquest percentatge arriba a ser molt més gran en els llocs centrals de les grans aglomeracions urbanes.

En paraules de Santiago Juan, director de Serveis d'Ordenació Urbanística de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, la constant i progressiva ocupació i urbanització de nou sòl

d'ençà de l'any 1973, ha portat a l'exhauriment del sòl urbanitzable previst pel Pla General Metropolità de Barcelona de 1976 en el continu urbà i en gran part de la primera corona metropolitana, induint-se el nou creixement cap a la resta del territori metropolità degut a les majors oportunitats de sòl i la millora en l'accessibilitat general. En efecte, en l'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona hi ha 30.000 hectàrees classificades d'urbanitzables, més del 50% per a ús residencial, de les quals més de la meitat ja han aprovat el seu pla parcial, localitzades sobretot en els sistemes urbans que s'organitzen al voltant de les ciutats madures o subcentres metropolitans. L'aparició de nous operadors com INCASOL, IMPSOL, empreses municipals i promotors privats que han assumit el compromís que representa entrar en la gestió i promoció de sòl, ha fet que en aquests darrers anys d'expansió econòmica no s'hagin produït tensions excessivament importants en el mercat del sòl, en el seu conjunt, malgrat que la seva àrea central hagi manifestat clars símptomes d'esgotament del sòl disponible.

El mercat del sòl és un mercat molt imperfecte, en el que hi ha poca competència per la seva naturalesa opaca i l'heterogeneïtat dels productes, molt rígid a curt termini, amb una manca de fluïdesa entre l'oferta i la demanda. Aquestes característiques propicien que sovint es donin l'especulació i la retenció de sòl, que són l'origen de les fortes rendes i plusvàlues del sector.

EL PREU DE L'HABITATGE DETERMINA EL PREU DEL SÒL

Tot i així, cal tenir en compte que la demanda real de sòl deriva de la demanda del producte immobiliari concret i, per tant, és el preu de l'habitatge qui determina el preu del sòl, no el revés: l'habitatge com a producte s'encareix mentre hi hagi una demanda capaç, disposada a pagar preus continuadament creixents; en aquest cas el valor que es pot pagar pel sòl (que és el valor residual de l'actuació immobiliària) també anirà pujant, independentment de l'evolució dels altres costos de producció. El resultat és que el sòl va incrementant progressivament el seu preu, de forma molt més ràpida que el propi producte immobiliari, especialment en les fases de forta expansió econòmica, mentre que en les de recessió succeeix el contrari.

La baixada dels tipus d'interès hipotecaris ha representat un augment molt important de la capacitat adquisitiva dels compradors d'habitatge: s'ha reduït a quasi la meitat la quota mensual a pagar, per un crèdit a 15 anys, segons l'interès de 1990 i el de 1997. Aquest fet explica que el mercat hagi estat assumint forts increments de preus sense que sembli que afectin la demanda, fins ara. Això vol dir també que bona part de les rendes que es destinaven al pagament de la financiació de l'habitatge han estat absorbides pel mercat del sòl mitjançant l'increment dels preus de l'habitatge.

La demanda d'habitatge, i la formació de preus, es genera des dels espais centrals cap a la perifèria; i això és així tant pel que fa al conjunt metropolità com en cadascun dels sistemes urbans de que es compona: és més alt el preu per metre quadrat d'un habitatge plurifamiliar de qualitat mitjana a Mollet que als municipis de Martorelles o Parets, i és també més alt a l'illa de Can Mulà que al barri de Plana Lledó, però és més baix que a Santa Coloma de Gramanet o al barri de Sant Andreu del municipi de Barcelona, per exemple; per tant, també són majors o menors, respectivament, els valors del sòl. Cal tenir en compte també l'important procés de transformació del territori metropolità, que ha estat generador de ciutat com a resultat de la seva progressiva vertebració per les noves infraestructures i millores dels sistemes de transport, la qual cosa ha donat lloc a noves oportunitats territorials i a l'obertura dels mercats immobiliaris. Aquest procés, que ha afectat plenament al sistema urbà de Mollet del Vallès, continua en curs i reestructura permanentment els mercats.

LES RECENTS PROMOCIONS IMMOBILIÀRIES A MOLLET DEL VALLÈS

El gran creixement residencial que s'ha produït a Mollet del Vallès aquests darrers set anys, coincidint amb la posta en marxa del primer Pla de l'habitatge, ha significat la construcció de 4.300 habitatges, és a dir, una mitjana anual de 615, i ha estat possible sobretot per l'existència de sòl urbanitzat suficient en els sectors de Can Borrell, Santa Rosa, Riera Seca, i Illa de Can Mulà, més l'acabament del barri de Can Pantiquet i la substitució d'habitatge al nucli urbà consolidat per tal d'esgotar l'edificabilitat prevista pel Pla General.

D'aquests creixements, els quatre primers responen a actuacions completes de planificació i gestió de sòl per part dels següents operadors: Can Borrell i Santa Rosa han estat promoguts per l'Institut Català del Sòl, Riera Seca per Vallehermoso SA, i l'Illa de Can Mulà per l'empresa municipal Promosol. Els diferents mecanismes d'adquisició del sòl inicial i el caràcter públic o privat dels operadors, expliquen els resultats obtinguts pel que fa als valors de repercussió del sòl i, en definitiva, els preus finals dels habitatges que s'hi han construït (com a complement, a l'article d'en Xavier Ludevid, *Mollet del Vallès: el model de creixement d'una ciutat mitjana*, es pot trobar una bona descripció urbanística d'aquestes noves actuacions, així com dels seus antecedents).

La promoció per l'Institut Català del Sòl dels nous barris de Can Borrell i Santa Rosa -amb més de 3.000 habitatges construïts, ha permès posar al mercat solars urbanitzats amb preus de repercussió aptes per a la construcció d'habitatges de protecció oficial de règim general de promoció

privada, la majoria dels quals s'han promocionat mitjançant el règim cooperatiu, i d'habitatges de preu taxat (amb diferents escales de preus fins arribar al màxim permès) per part de promotors privats, així com alguna actuació d'habitatge social de promoció pública.

En aquest àmbit, el darrer solar disponible per a la construcció de 177 habitatges ha estat licitat per l'Ajuntament a un preu de repercussió que ha de permetre la promoció de 108 habitatges de protecció oficial de règim general i 69 habitatges declarats protegits (antic preu taxat), que incorporaran criteris i tecnologies respectuosos amb el medi ambient i sistemes actius i passius d'aprofitament energètic. Els preus d'aquests habitatges, computant una superfície útil de 90 m², poden sortir per 14,2 milions de pta. els de protecció oficial i 17,7 milions de pta. els protegits, amb aparcament i traster inclòs, IVA i altres despeses d'adquisició a part. Sobre l'import total de la promoció, el cost del solar pot representar el 25%, mentre que en aquest moment la repercussió per habitatge lliure se situa en el 35%.

La promoció del barri de Riera Seca ha estat realitzada per Vallehermoso SA, promotor privat que ha desenvolupat tot el procés de gestió del sòl, urbanització i promoció dels habitatges; és en execució la darrera fase dels 630 habitatges previstos (358 en bloc plurifamiliar i 272 unifamiliars en filera). En general, ha estat una promoció d'habitatge lliure, excepte les primeres fases de plurifamiliar que es van encaixar en l'habitatge de preu taxat, una promoció de 48 habitatges de protecció oficial de règim general en un solar de cessió, i una promoció en règim cooperatiu de 33 unifamiliars també en preu taxat en un altre solar de cessió.

La promoció del pla especial de l'Illa de Can Mulà ha estat realitzada per l'empresa municipal Promosol en les fases de planejament i gestió del sòl, i per l'empresa mixta Illa de Mollet SA pel que fa a la promoció immobiliària resultant. Tot i ser una actuació de centralitat i amb alts requeriments d'urbanització, el 57% dels 179 habitatges construïts s'han venut d'acord amb el mòdul dels habitatges de preu taxat, i la resta com habitatge lliure.

Amb aquests creixements, que s'han produït en desenvolupament del Pla general d'ordenació urbanística de l'any 1982 en un context de forta expansió dels diferents sistemes urbans de la Regió metropolitana de Barcelona, per la descentralització de l'activitat residencial, Mollet del Vallès s'ha inserit completament en el mercat del sòl metropolità. D'altra banda, l'augment de les inversions industrials i d'infraestructures de comunicació a Mollet i a tota l'àrea territorial d'influència, per la descentralització de les activitats econòmiques i de serveis dins la dinàmica metropolitana, ha ampliat el mercat de treball i el creixement econòmic. A més, el creixement urbanístic d'aquests darrers anys ha contribuït molt principalment a resoldre els dèficits originats pel gran creixement dels anys seixanta i setanta

(quan es va passar de 8.358 habitants el 1950 a 31.163 el 1976; actualment sobre els 45.000), seguint la configuració del model urbà del Pla General (malgrat que encara manca de resoldre l'articulació d'aquest sistema urbà amb el d'espais lliures i el de les infraestructures metropolitanes, la qual cosa ha de ser l'objecte de la futura revisió del Pla).

La conseqüència d'aquest procés ha estat un increment molt substancial del valor dels habitatges, nous i de segons ma, i per tant del valor del sòl, ja sigui construït, solar o urbanitzable. Els valors de repercussió del sòl urbanitzat no permeten avui la promoció d'habitatge de protecció pública al municipi, ni tant sols de l'antic preu taxat.

Tal i com es pot veure a la *taula* detallada dels habitatges construïts, en els darrers dos anys no s'ha sol·licitat cap qualificació per fer habitatge de protecció oficial. També, com es pot veure al gràfic de preus, el preu de l'habitatge lliure divergeix cada vegada més del mòdul de preu taxat (per la manca d'actualització d'aquest mòdul en els darrers anys i el fort increment de l'habitatge lliure), per la qual cosa no és d'estranyar que a la llista d'interessats en la futura promoció esmentada de 177 habitatges hi hagi més de 700 persones inscrites residents a Mollet.

Dins el context de l'actual Pla General, les possibilitats del mercat de l'habitatge passen en primer lloc per la substitució i la rehabilitació al nucli urbà consolidat, on hi ha encara un bon potencial, però amb uns valors de repercussió aptes només per habitatge lliure; en segon lloc, el projecte en planejament d'una petita promoció a la Vinyota, on es preveu la participació municipal i la possibilitat d'una oferta de sòl urbanitzat amb valors de repercussió assumibles, però limitada quantitativament; i en tercer lloc, el desenvolupament del Sector Sud (el Calderí), que és el darrer sector de sòl urbanitzable previst, amb una dimensió suficient per a un desenvolupament urbanístic capaç d'atendre a la vegada les necessitats de localització de les noves activitats econòmiques i les noves demandes residencials, especialment les d'habitatge a preu assequible.

Desgraciadament, les dinàmiques del mercat del sòl que s'han comentat, les expectatives d'increment de preu de l'habitatge, i el desfasament dels preus del mòdul del vigent Pla de l'habitatge, faran molt difícil que es pugui assolir en aquest darrer sector una oferta de sòl urbanitzat amb valors de repercussió assumibles per a la promoció d'habitatge subjecte a algun règim de protecció pública, que vagi més enllà d'una promoció municipal protegida en la superfície de cessió obligatòria d'aprofitament, limitada al 10% dels diferents usos. En aquest sentit, cal entendre que el futur procés de revisió de l'ordenació, usos i aprofitament d'aquest sector, ha de ser un aspecte clau i impulsor de l'ampli mecanisme de promoció de sòl i immobiliari, que és la base del procés de construcció i desenvolupament de la ciutat.

Habitatges construïts de nova planta, 1971-1999

(Certificats finals d'obra col·legis aparelladors)

Mollet del Vallès		Vallès Oriental	Mollet del Vallès		Vallès Oriental
1971	503	2,249	1986	44	1,316
1972	636	3,286	1987	67	1,524
1973	856	4,414	1988	131	1,750
1974	759	5,210	1989	185	1,914
1975	1,004	5,011	1990	197	1,788
1976	642	6,055	1991	211	1,917
1977	507	3,883	1992	134	1,687
1978	638	3,543	1993	334	2,501
1979	277	3,045	1994	611	2,492
1980	94	1,641	1995	886	3,392
1981	185	1,742	1996	1,010	3,431
1982	159	1,666	1997	535	3,299
1983	105	1,839	1998	510	3,353
1984	96	1,631	1999 (1)	418	4,027
1985	81	1,438			

1971-1982: La transformació del Vallès Oriental. Caixa Catalunya, 1994. Font: I.N.E.

1983-1999: Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya

(1) Projectes visats col·legis d'aparelladors l'any 1998

Habitatges construïts de nova planta 1992-1998. Mollet del Vallès

iniciats			acabats		
Qualificacions provisionals protecció oficial promoció privada D.G.A.H.	Projectes visats col·legis aparelladors		Qualificacions definitives protecció oficial promoció privada D.G.A.H.	Cèdules habitabilitat Habitatges lliures D.G.A.H.	Certificats finals d'obra col·legis aparelladors
1992	216	510	0	226	134
1993	246	363	216	174	334
1994	74	834	0	605	611
1995	257	1170	122	799	886
1996	162	531	214	797	1010
1997	0	569	177	267	535
1998	0	418	64	414	510

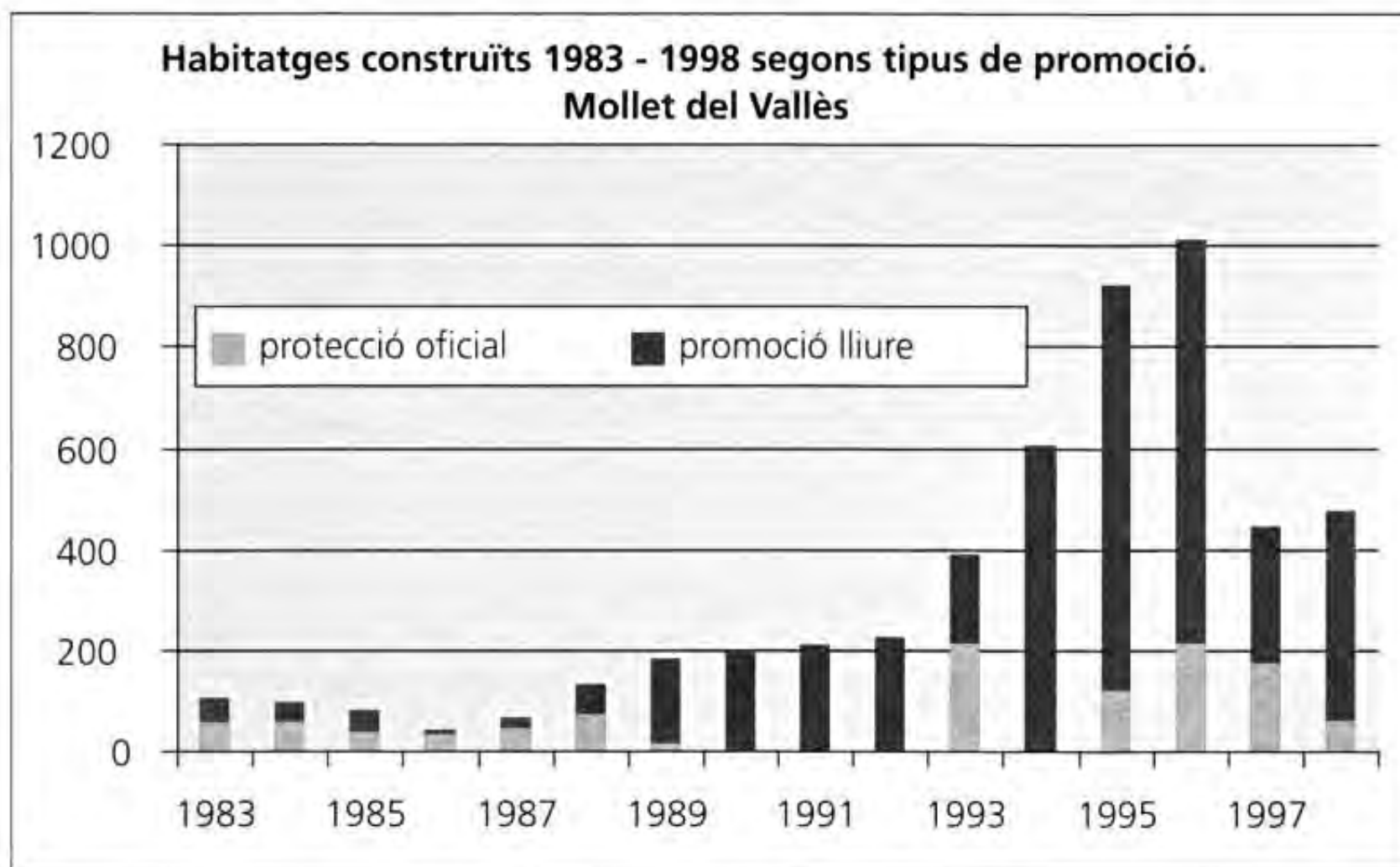
Font: Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya

Descomposició del preu de l'habitatge plurifamiliar, segons tipus. 1999

(Valors en pta/m² útil)

	Habitatge lliure	%	Habitatge de preu taxat	%	Habitatge de protecció oficial règim general	%
Sòl i urbanització	70,000	35.0%	40,708	25.0%	20,843	16.0%
Construcció	84,000	42.0%	81,416	50.0%	80,765	62.0%
Honoraris tècnics, llicències i gestió	26,000	13.0%	24,425	15.0%	22,145	17.0%
Despeses de promoció i benefici promotor	20,000	10.0%	16,283	10.0%	6,518	5.0%
TOTAL	200,000	100.0%	162,833	100.0%	130,266	100.0%

Font: Elaboració pròpia

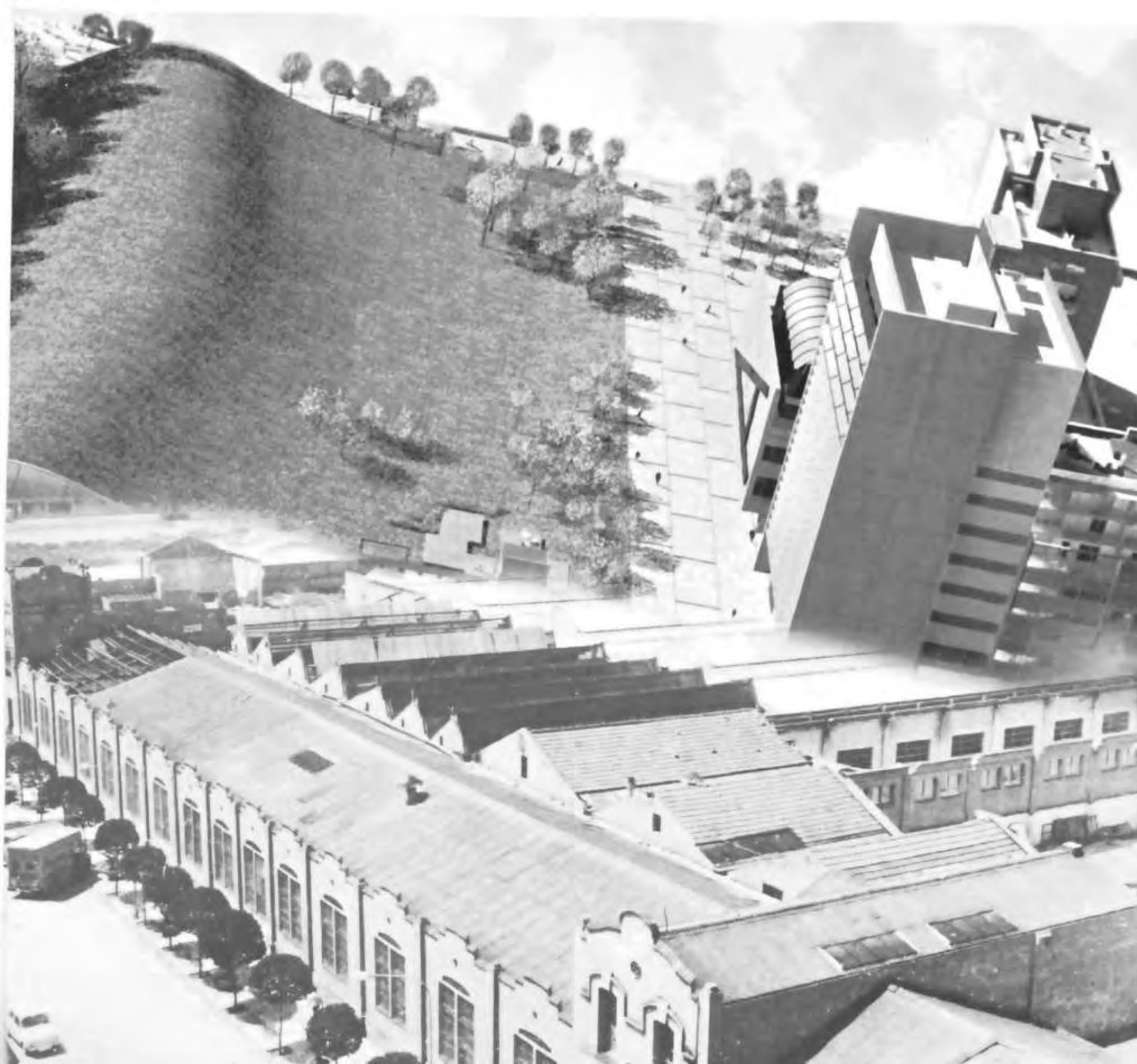


Bibliografia

- Jordi Abel i Jacint Jordana. *L'activitat econòmica al Vallès Oriental*. El Racó del Llibre de Text, 1987
- Josep Anguera, director. *La transformació del Vallès Oriental*. Caixa d'Estalvis de Catalunya, 1994
- Anna Cabré i Juan Antonio Módenes. *La població i les llars a Catalunya en els propers vint anys*. Jornada Línies de futur en la demanda d'habitatge. Associació de Promotors Constructors d'Edificis de Barcelona, 1999
- Josep Gordi i Jaume Vilaginés, coordinadors. *Moledo - Mollet, 993 - 1993*. Ajuntament de Mollet del Vallès, 1993
- Santiago Juan. *Gestió del sòl (I). Actuació en el sòl urbanitzable*. Curs El projecte immobiliari. Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 1999
- Manel Larrosa. *L'encaix metropolità de Mollet del Vallès (una alternativa d'ordenació territorial)*. Centre d'Estudis Molletans. Notes volum 12, 1998
- Xavier Ludevid. *Mollet del Vallès: el model de creixement d'una ciutat mitjana*. Centre d'Estudis Molletans. Notes volum 12, 1998
- Alfredo Pastor. *El entorno económico*. Jornada Línies de futur en la demanda d'habitatge. APCE, 1999
- Tecnigrama, A.E.M., S.A. *La demanda de viviendas del s.XXI*. Jornada Línies de futur en la demanda d'habitatge. APCE, 1999.

MONOGRÀFIC

Les ciutats emergents



Presentació del monogràfic: Ciutats emergents de la regió metropolitana de Barcelona

Oriol Nel·lo

Geògraf i director de l'Institut d'Estudis Metropolitans

LA CONFIGURACIÓ DE L'ESPAI METROPOLITA

En temps encara propers els ciutadans solien habitar, treballar, comprar, dur els fills a escola i gaudir del lleure gairebé exclusivament en el seu poble o ciutat de residència. Però la millora de les infraestructures de comunicació i l'augment de la motorització han permès que aquesta realitat s'anés transformant. Així, cada vegada més sovint l'espai de vida de cadascun de nosaltres s'ha anat ampliant. I avui es ben comú que, per exemple, hom visqui a Mollet, treballi a Barberà del Vallès, compri a Barcelona i pateixi perquè la canalla li van a la discoteca al Maresme.

El conjunt de moviments individuals que així es realitzen teixeix una xarxa sobre el territori. Una xarxa que es fa cada vegada més densa i que abasta cada vegada més espai. A l'espai integrat per aquesta xarxa l'hem anomenat metròpolis. Heus-ho aquí: una metròpolis és un àmbit en el qual els moviments quotidians dels ciutadans i de les empreses superen l'àmbit local i s'escampen més i més sobre el territori. És per això que alguna vegada hem afirmat que una metròpolis és sobretot una xarxa, un territori cosit per una xarxa de relacions quotidianes.

En el nostre entorn, en l'entorn de Barcelona, aquesta xarxa s'estén avui almenys de la Tordera al Foix i del Montseny i Montserrat al mar: un àmbit que supera el 3.200 km² de superfície i conté prop del 70% de la població catalana. En aquest espai, la generalització de l'ús extensiu del territori per part dels ciutadans i de les empreses fa que la realitat de cada

localitat no pugui entendre's ni projectar-se avui dia sense tenir en compte el seu encaix metropolità.

La configuració de la realitat metropolitana té grans avantatges. Citem els més evidents: el salt d'escala de la ciutat que fa de l'àmbit metropolità de Barcelona una de les primeres àrees urbanes d'Europa (i, per tant, li dona més capacitat per atraure activitats i serveis); la integració del mercat laboral en l'àmbit metropolità (que ofereix moltes més oportunitats d'ocupació que els simples àmbits locals); la progressiva homogenització de les dotacions de serveis i de les condicions de vida (tot apropant l'entorn metropolità cap els nivells de la ciutat central).

Però els problemes aparellats a la metropolitanització no són tampoc, de cap manera, menystenibles. En efecte, la difusió de poblament i activitats sobre el territori ha comportat un gran consum de sòl; l'especialització funcional i l'esclat de la mobilitat privada han generat greus problemes de congestió del tràfic; i en alguns barris i municipis s'observen fenòmens preocupants de segregació entre grups socials.

LA NECESSITAT DE PROJECTES ARTICULADORS

Per fer front a aquests problemes i aprofitar les oportunitats que la metropolitanització planteja no n'hi ha prou en deixar que les dinàmiques presents segueixin, simplement, el seu curs. Cal una acció voluntària que tingui com a objectiu articular el territori metropolità de la manera més beneficiosa possible per al conjunt de la població, més eficient per a l'economia i més respectuosa envers el medi ambient. Per dir-ho curt: cal un conjunt de projectes col·lectius i la voluntat d'aplicar-los.

Per impulsar aquest conjunt de projectes necessaris cal una actuació decidida per part dels poders públics. Una intervenció que, en primer lloc, ha de tenir un caràcter estratègic; és a dir, una voluntat de prendre decisions democràtiques respecte les grans opcions —econòmiques i socials— de futur. I que, en segon lloc, ha de concretar-se sobre el territori; és a dir, ha de prendre determinacions respecte la forma més apropiada d'organitzar el territori en benefici de la majoria de la població.

Des d'aquest segon punt de vista, el territorial, l'objectiu principal de les polítiques a aplicar ha de ser necessàriament enfrontar en el seu origen els problemes que hem esmentat: el consum de sòl, la congestió i la segregació dels grups socials. És a dir, davant d'unes dinàmiques que ens porten cap a una ciutat metropolitana que corre el perill de ser cada vegada més dispersa sobre l'espai, més ineficient en termes funcionals i més insolidària en termes socials, cal afirmar les virtuts de la ciutat compacta des del punt de vista urbanístic, complexa des del punt de vista funcional i solidària des del punt de vista social.

EL PAPER DE LES CIUTATS EMERGENTS

A l'hora de construir un espai metropolità d'aquestes característiques, la regió metropolitana de Barcelona compta amb grans avantatges. En efecte, malgrat les seves innegables mancances, els nostres espais urbans han estat tradicionalment força densos (massa i tot, en ocasions) i en el seu si ha existit una raonable convivència d'usos i grups diversos.

Si això ha estat així és degut, en bona part, a l'existència d'una xarxa urbana potent. Una xarxa urbana caracteritzada per l'existència, al costat de Barcelona, la ciutat central, d'altres poblacions amb entitat, història, atracció i capacitat de desenvolupament propi. Aquestes ciutats han permès que, en comptes de crear-se, com en tants altres àmbits metropolitans, un espai dual (la ciutat central per una banda i el suburbi perifèric per l'altre), en la regió metropolitana de Barcelona existeixi una constel·lació de nuclis urbans sòlids i complexos. Uns nuclis que poden exercir funcions complementàries a les de la ciutat central: tant pel que fa al desenvolupament econòmic (en proveir entorns idonis per la especialització productiva), com a la provisió de serveis (en disposar de comerç i equipaments d'alt nivell), com en l'articulació del territori (en oferir, al costat de la ciutat central, un conjunt de centres capaços d'atraure un creixement urbà dens i d'alta qualitat).

El planejament metropolità —amb les seves llums i les seves ombres— ha reconegut les potencialitats d'algunes d'aquestes ciutats a l'hora de promoure un creixement policèntric i harmònic del conjunt metropolità. Així ja el Pla Provincial de 1959 i el Pla Director de l'Àrea Metropolitana de 1966 assenyalaven que Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell, Vilanova i Vilafranca del Penedès juguessin aquest paper articulador. I aquestes mateixes ciutats, conscients de les seves capacitats, han creat un moviment de cooperació i defensa dels interessos comuns. I s'han donat fins i tot diverses denominacions identificadores: ciutats mitjanes, ciutats intermèdies, ciutats madures.

El paper que aquestes ciutats poden exercir és sens dubte molt important, i en la major part dels casos, es deriva no només de la seva massa crítica, sino també de la seva tradició industrial centenària, la seva complexitat social, la seva vida associativa i fins de les seves funcions administratives. Ara bé, l'articulació de la gran ciutat metropolitana no podria basar-se només en el diàleg entre la conurbació central i aquestes sis o set localitats de l'entorn immediat.

En efecte, els estudis de la mobilitat i l'observació de les dinàmiques socioeconòmiques permeten detectar a la regió metropolitana prop d'una dotzena d'altres nuclis urbans amb capacitat d'exercir també funcions de centralitat i de vertebrar el seu entorn sistemes urbans. Es

tracta de ciutats com Mollet, Sant Cugat, Sant Celoni, Rubí, Sant Sadurní, Sitges o Calella. Ciutats que compten sovint, certament, amb una història mil·lenària, però es caracteritzen per haver conegut en el darrer terç del segle XX un desenvolupament més ràpid i sobtat que les seves germanes tot just esmentades. Això potser les privà durant cert temps de la complexitat econòmica, funcional o social necessària per exercir com a centralitats metropolitanes potents. Però en els darrers temps bona part d'aquestes ciutats ha mostrat trobar-se entre les localitats més dinàmiques de l'entorn metropolità, tant pel que fa al creixement demogràfic, com al desenvolupament econòmic i fins en la ubicació de serveis. És per això que hom pot considerar-les veritables ciutats emergents.

És aquest dinamisme el que porta a destacar la importància d'aquestes ciutats —de Mollet, de Sant Cugat, de Sant Sadurní o de Calella, cadascuna amb la seva especificitat— a l'hora de fer front als reptes als que més amunt ens referíem. Diguem-ho d'una manera taxativa: només si comptem amb les seves potencialitats —amb les potencialitats d'aquestes ciutats emergents— la vertebració de la ciutat metropolitana en termes d'equitat social, de viabilitat econòmica, d'eficiència funcional i de sostenibilitat ambiental serà possible.

EL CONTINGUT DEL MONOGRÀFIC

Fou, precisament, per analitzar aquesta temàtica que la Societat Catalana d'Ordenació del Territori, filial de l'Institut d'Estudis Catalans, organitzà a Mollet del Vallès una jornada d'estudi amb el títol *Les ciutats emergents de la regió metropolitana de Barcelona*. La jornada se celebrà el dia 20 de març de 1999 i s'inscrivé dins el cicle Arc Mediterrani, Ordenació del territori, Segle XXI que la societat celebrà en diverses localitats catalanes durant el curs acadèmic 1998-1999. L'obertura de la jornada fou presidida per l'alcalde de Mollet del Vallès, senyora Montserrat Tura, i comptà amb el suport i la col·laboració de l'Ajuntament i del Centre d'Estudis Molletans.

El present número de la revista Notes aplega els treballs que es presentaren en la sessió. En conjunt s'hi apleguen quatre treballs. Dos d'ells tenen un caràcter general i es refereixen al conjunt del sistema metropolità barceloní: l'aportació de l'urbanista Antonio Font aborda l'anàlisi des del punt de vista morfològic, amb l'estudi de les tipologies dels creixements urbanístics recents; i el treball de l'economista Joaquim Clusa ho fa des del punt de vista funcional, a partir, sobretot, de l'estudi dels sistemes urbans dibuixats per la mobilitat laboral dels ciutadans. Un altre subratllen la importància de les ciutats emergents en la configuració del sistema metropolità de ciutats.

Els altres dos treballs entren ja en l'estudi del desenvolupament concret d'algunes d'aquestes ciutats. Així, l'aportació de l'arquitecte Manuel Larrosa fa referència a l'evolució de Cerdanyola i de Mollet del Vallès, tot tenint en compte especialment el paper que els equipaments i els espais oberts han tingut en el desenvolupament d'aquestes ciutats. Finalment, el treball del també arquitecte i alcalde de Gelida, Joan Roselló, es centra en l'estudi de l'espai emergent Sant Sadurni-Gelida, des d'una perspectiva sobretot econòmica.

La Societat Catalana d'Ordenació del Territori vol agrair a tots els ponents les seves aportacions, a l'Ajuntament de Mollet del Vallès la seva col·laboració i al Centre d'Estudis Molletans la voluntat de publicar els treballs. Si tot plegat serveix per contribuir, amb tota la modèstia que calgui, a una articulació més harmònica de l'espai metropolità, els objectius que ens proposàvem en organitzar la jornada s'hauran complert amb escreix.

La transformació del territori metropolità: tendències recents

Antonio Font
Arquitecte



ls estudis i reflexions sobre les transformacions territorials d'una regió metropolitana com la barcelonina, donen compte d'una transició de la tradicional concepció d'una ciutat metropolitana i la seva "àrea d'influència", a l'existència d'una "àrea metropolitana funcional" i per fi d'una "regió metropolitana" integrada per ciutats i territoris heterogenis, en mutua interacció, en la que els valors de la centralitat ja no estan radicats en exclusiva en la ciutat central sinó també en altres assentaments metropolitans, i en la pertinença a les xarxes de relacions.

Quan ens referim a les "ciutats emergents" de la regió metropolitana, estem senyalant alguns trets característics de l'estructura metropolitana actual:

a) La importància creixent d'alguns municipis situats més enllà de les tradicionals primera i segona "corones" metropolitanes, fora de la ciutat central, per a la localització no tan sols de les activitats productives i de la innovació econòmica, sinó també de la residència, l'equipament, etc., que expliquen el seu paper polaritzador del creixement recent.

b) Que en conseqüència, per a la seva millor comprensió, el territori ja no es pot mirar des del centre cap a la periferia, perquè tot el territori treballa en totes les direccions, des de les polaritats cap al centre i entre elles.

c) Que en una renovació conceptual de les polítiques metropolitanes i del projecte territorial, la visió de la regió metropolitana com a "ciutat de ciutats" voldria significar atendre el paper protagonista de les noves

ciutats emergents i la importància de la consideració de les relacions entre totes les peces, territoris i assentaments que integren el territori metropolità.

En aquest marc de referència s'inscriuen els treballs sobre la regió metropolitana de Barcelona que des de fa un temps estem desenvolupant des del nostre Departament universitari i que hem resumit en el llibre "*La construcció del territori metropolità*"¹ de recent aparició, del qual hem seleccionat els textos i gràfiques més adequades per aquesta publicació del Seminari de referència de l'SCOT.

INTRODUCCIÓ

A diferència d'altres ciutats, la Barcelona metropolitana actual no s'ha produït ni per l'extensió d'una malla pel territori, com succeeix en bona part del continent americà, ni pel creixement per contigüitat d'un nucli històric principal aïllat sobre el seu hinterland, com en molts casos del nord d'Europa. L'existència gairebé des del començament de territoris i assentaments diversos sobre un territori geogràficament caracteritzat i a través d'un procés històric específic, fa que la Barcelona metropolitana d'avui dia presenti un perfil morfològic de metròpoli discontinua, per estrats, integrada per nuclis urbans i assentaments en formacions arbòries, paquets o bosses territorials de caràcter discontinu i fragmentari, sobre un territori que fa palesos els seus trets fonamentals: hidrogràfics, de relleu i de vegetació, rel·ligats entre si per elements infraestructurals d'ordres molt diversos.

Un procés d'urbanització específic, suma de processos històrics i actuals, amb comportaments i tendències diverses, en funció de les lògiques de producció de ciutat i d'utilització del territori pròpies dels diferents períodes històrics que, de forma múltiple i complexa —en totes les direccions, des de les polaritats existents i en mútua interacció—, han arribat a configurar la realitat metropolitana actual.

Però en la dècada present s'estan produint canvis importants en el territori i en els sistemes urbans europeus que afecten fins i tot el paper mateix de la ciutat, de la natura i determinats trets de l'espai habitable. Els nous paradigmes de «ciutat difusa» o «camp urbanitzat», com al seu temps foren els de ciutat-camp i centre-perifèria, o els models de «ciutat regió» o «ciutat territori», potser estan expressant ambigüament la tendència vers una reconfiguració de les jerarquies en els sistemes urbans i la dispersió territorial i l'aparició de nous espais, «ambients» o «territoris» metropolitans.

Els canvis recents en la dinàmica demogràfica, en els processos productius, en les diverses modalitats de consum, juntament amb les

innovacions tecnològiques en els sistemes de comunicació i la creixent generalització de la mobilitat territorial a partir de la creació de noves infraestructures viàries i de transport públic, contribueixen a la progressiva configuració d'un model emergent de creixement urbà que tendeix a establir formes d'urbanització dispersa i polaritzada. Aquest procés que ja s'ha donat amb anterioritat en les regions més avançades, es pot constatar ara a la regió mediterrània nord-occidental, on adquireix caràcters específics. Així, la regió metropolitana de Barcelona, amb processos d'urbanització característics en què es combinen l'expansió urbana a partir de la ciutat central i els nuclis històrics amb el creixement dispers territorial, experimenta «noves formes» de creixement polaritzat, recolzades sobre les infraestructures metropolitanes i els punts singulars d'intercanvi de fluxos, sobre un territori cada vegada més heterogeni i interactiu.

Es configura així una realitat metropolitana nebulosa, on apareixen «nous artefactes» i on els processos d'ocupació, conseqüència de les noves condicions socioeconòmiques, es presenten sota formes fragmentàries, gairebé només perceptibles des d'una visió cinètica sobre el territori. Una realitat metropolitana diferent, que posa en crisi els models d'interpretació de la realitat tradicionals i els instruments habituals de la intervenció urbanística.

La tasca socialment assignada a la Universitat i el nostre compromís com a professors universitaris fan que la reflexió sobre l'àrea metropolitana, encara que només sigui des de l'àmbit acadèmic, hagi estat sempre present entre nosaltres, tant des del punt de vista fenomenològic com des de la intervenció urbanística. Potser caldrà esperar altres temps perquè la dimensió metropolitana prengui carta de naturalesa en l'administració del territori del nostre país. Però, mentrestant, hem d'aprofundir la comprensió de la naturalesa dels problemes i dels processos, millorar la seva interpretació i descripció, i avaluar l'abast i la utilitat dels instruments d'intervenció, per reorientar d'una manera progressiva, social i culturalment, el projecte i l'administració del territori metropolità.

UNA APROXIMACIÓ MORFOGENÈTICA ALS PROCESSOS DEL CREIXEMENT METROPOLITÀ. OBJECTIUS I CONTINGUT

El nostre treball se situa en la perspectiva de la descripció de les transformacions o canvis materials en el territori en la seva condició física, com a espai habitable, resultat del llarg procés de la seva construcció, a

través de successius estrats de naturalesa diversa (operacions materials, projectuals, normatives, etc.).

Es tracta, per tant, d'una aproximació que posa èmfasi en la dimensió morfològica de la realitat construïda, com a explicació complementària però diferent de les aproximacions de caràcter més funcional o sociològic abans comentades.

L'objecte d'estudi, a una escala intermèdia entre l'observació agregada del territori, com a «suport» de les xarxes i de l'ocupació territorial, i l'escala de l'emplaçament concret de les tipologies edificatòries, són les formes materials de la transformació de l'estructura espacial (els canvis físics) i els tipus de processos urbanístics a partir dels quals s'han generat.

S'entén com el camí metodològic adequat per descobrir els nous «espais projectuals», i les oportunitats de la modificació territorial per acollir les formes innovadores de la seva transformació. Una descripció i interpretació de la realitat cap a la projectació: el descobriment dels elements que componen l'espai físic, l'estructura espacial, a la recerca dels territoris i de les formes metropolitanes, dels espais de l'actual projecte metropolità.

L'aproximació que aquí es defensa, entenem que pertany al tipus d'estudis sobre la realitat física de la ciutat i el territori postindustrial d'arrel morfologista, en els quals es poden enquadrar alguns treballs que ens resulten d'especial interès.

D'una banda, els estudis sobre «les transformacions de l'hàbitat europeu»,² d'un grup d'investigadors continentals dirigits pel professor Bernardo SECCHI que, a través de treballs d'anàlisi local de situacions territorials representatives, es formulen primeres interpretacions estructurals sobre les causes de les transformacions territorials ocorregudes (l'aprofitament del capital social fix, la recerca d'unes condicions mínimes d'habitabilitat, etc.) en un «ús allargat del territori» per la família de «geometria variable». En la seva perspectiva, la «ciutat difusa» o el «camp urbanitzat» serien la resposta a les deficiències i limitacions de la ciutat tradicional.

La controvèrsia sobre l'especificitat vèneta de la "ciutat difusa" de F. INDOVINA³ i sobre el seu valor més metafòric que estructural i adequat per explicar situacions semblants, no redueix gens ni mica l'interès dels seus treballs.

D'altra banda, els treballs de S. BOERI, A. LANZANI I E. MARINI⁴ sobre la regió metropolitana de Milà, especialment suggerents respecte a les noves maneres de llegir la ciutat construïda en el seu territori, i en

l'establiment d'hipòtesis i categories sobre les «situacions discretes» o nous paradigmes morfològics i funcionals de la ciutat («carrer mercat», «nous i vells centres», «nínxols socials», etc.) i sobre les maneres de produir-se el creixement i la transformació urbana («atractors lineals», «màquines híbrides», «tessel·les», «illes», «metamorfosis», etc.), amb un perfil d'ampli espectre, des del morfològic, passant pel funcional, fins al sociològic...

El nostre treball és una descripció i interpretació cartogràfica que es vol sumar a l'esforç de lectura sobre l'espai físic d'una regió metropolitana com la barcelonina, com a nivell sintètic significatiu respecte a altres nivells de la realitat, i que vol contribuir a la necessària posada en crisi d'una única visió metropolitana i a la superació de les categories tradicionals de descripció o intervenció sobre el fenomen metropolità.

Però també resulta ser una intencionada i detallada descripció de la realitat física metropolitana barcelonina, sense el coneixement detallat de la qual, atesa la naturalesa, interrelació i complementarietats dels processos engegats, difícilment es podran establir polítiques i instruments d'intervenció urbanística adequats.

A aquest efecte precisem la reconstrucció dels episodis urbanitzadors ocorreguts al llarg del present segle, que ens permeti entendre el procés de formació de l'estructura metropolitana i els canvis físics i estructurals, així com les estratègies de localització de les activitats i els comportaments recents dels agents de la construcció metropolitana.

Per a això, sobre la cartografia i l'àmbit geogràfic adequats a cada etapa històrica, s'ha tractat de registrar les modificacions de l'estat d'ocupació del sòl per la residència, la indústria, la infraestructura viària, els equipaments, les zones verdes, etc. que ens dibuixen la «ciutat construïda» en cadascun dels períodes considerats i, paral·lelament, els canvis en l'estructura espacial en relació amb el planejament urbanístic tramitat i aprovat en cada període, la «ciutat planejada».

No es tractava d'un mapatge exhaustiu, sinó de la detecció dels canvis, significatius per a la comprensió d'alguns elements explicatius del comportament metropolità en cada etapa:

- les noves tendències en la localització de les activitats,
- els nous processos d'ocupació, els llocs de major transformació,
- les noves dinàmiques i escales de producció de la ciutat,
- les característiques dels nous artefactes metropolitans,
- el seu impacte i els efectes sobre els teixits urbans originaris,
- les estratègies que es poden deduir de les operacions urbanístiques.

A través d'una reconstrucció minuciosa del procés, a partir de plànols

i cartografies diverses i de documents històrics de contingut heterogeni, referits al territori global (àmbit metropolità) o a l'àmbit local (terme municipal), es van dibuixar inicialment, amb els recursos de l'Ajuda a la Recerca de l'ITUR del 1986, dues sèries de plànols:

— La dels «estrats», com a descripció dels territoris suport i els sediments de la ciutat construïda, en quatre moments rellevants: 1890-1900 (apogeu de la primera industrialització, desenvolupament de l'eixample barceloní i annexions municipals), 1920 (agregació dels nuclis urbans del pla i el desenvolupament dels «eixamples menors»), 1950 (vigílies de la fi de l'autarquia econòmica i de la consolidació de la industrialització) i 1970 (creixement econòmic i construcció massiva d'habitatges), i en relació amb les «traces de la ciutat planejada» (eixamples, plans d'enllaços, pla comarcal i plans metropolitans) que cerquen la seva correspondència amb aquells talls històrics.

— La dels «canvis físics», com a inventari dibuixat dels canvis principals produïts en la vialitat, la residència, la indústria, els espais verds i l'equipament entre el 1969 i el 1976 (aprovació del Pla general metropolità), fins al 1986 (any de la nominació olímpica i de sortida de la crisi econòmica) i fins al 1992 (any de la celebració dels Jocs Olímpics), dibuixats sobre la base cartogràfica, o sense aquesta base, per poder apreciar millor les seves formes específiques.

Posteriorment, gràcies al Conveni amb la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana i a l'adquisició per part del nostre Departament de l'equipament informàtic adequat, es pogué abordar la construcció d'una cartografia digital del creixement recent, esforç central del present treball. A partir del plànol digital 1:50.000 del 1990 de l'ICC (Institut Cartogràfic de Catalunya) i dels fotogrames dels vols dels anys 1984 i 1994, anterior i posterior al darrer període estudiat amb anterioritat, s'han pogut elaborar unes altres tres sèries de plànols:

— La del «creixement 1984-1994», com a descripció dels canvis principals ocorreguts en la vialitat, la residència, la indústria, els espais verds, l'equipament, el terciari, etc.

— La de «planejament urbanístic i creixement», d'elaboració pròpia partint de la base de dades de la Direcció General d'Urbanisme de la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques, que fa referència al desenvolupament del planejament general bàsicament des del 1979.

— La d'«usos i formes de l'edificació», com a actualització el 1994 del pla digital del 1990 de l'ICC i, sobretot, com a tipificació dels usos generals del sòl i de l'edificació, i de les seves formes construïdes.⁵

Aquell primer conjunt de plànols realitzats ens va facilitar una aproximació a la formació històrica de la Barcelona metropolitana en les seves traces generals. D'altra banda, l'atenció al seu creixement

contemporani ens ha permès descobrir tres models o lògiques estructurals de creixement, successives i sobreposades, cosa que ens ha portat a centrar l'estudi en el creixement recent 1984-1994, com a expressió de les tendències d'un possible model emergent.

La seva relació amb el planejament vigent, com a causa indirecta del creixement, i la seva contribució a la configuració de l'estructura espacial resultant, ens permeten abordar finalment l'intent de la seva interpretació en termes dels seus elements rellevants i àmbits significatius, i també ens faciliten una aproximació a les morfologies dels territoris metropolitans.

TRES MODELS EN EL CREIXEMENT CONTEMPORANI EN LA REGIÓ METROPOLITANA BARCELONESA

Formulem ara, a efectes explicatius i de valoració dels canvis en les lògiques de creixement durant el darrer mig segle, una hipòtesi sobre la possible existència de tres models del creixement, diferents i superposats.

Com a representació d'una realitat, els models que aquí es presenten són una visió segurament esbiaixada, en la qual es destaca, per damunt dels continguts específics o els seus aspectes quantitatius, l'estructura espacial del creixement: la posició relativa dels creixements residencials o industrials en relació amb els nuclis urbans i les polaritats preexistents, amb els elements geogràfics, amb la infraestructura, etc. Són, per tant, lectures generals d'una estructura espacial canviant, de les quals es dedueixen quines són les lògiques de creixement dominants o representatives d'un període determinat.

Cal advertir immediatament que, encara que es presenten com tres models successius en el temps, cadascun d'aquests models no s'esgota en un període determinat, sinó que les lògiques que representen han estat sempre presents i, per tant, no són excloents; el seu pes relatiu més gran en el període del qual es consideren representatives, ens serveix per caracteritzar la lògica dominant en les diferents etapes del creixement recent.

UN CREIXEMENT «PER AGREGACIÓ». LA CIUTAT METROPOLITANA AL COMENÇAMENT DELS ANYS SETANTA

El que caracteritza aquest model de creixement metropolità són les expansions del nucli central i dels nuclis històrics de la regió metropolitana, amb caràcters de continuïtat espacial i promiscuïtat d'usos, que són resultat de processos d'extensió de les trames existents.

L'extensió urbana es basa, genèricament, en la prolongació de la infraestructura urbana existent, llevat del cas d'alguns paquets residencials o mixtos singulars per la seva grandària i pel tipus de procés amb què han estat generats. Aquests processos comporten, així mateix, la progressiva ocupació i ompliment dels buits intermunicipals existents.

Hem fet referència al «territori condicionat» com a base argumental de les diferències en la formació de les àrees metropolitanes, i específicament de Barcelona, com a exemple prototípic d'una ciutat metropolitana que no s'ha produït únicament per l'extensió d'una xarxa urbana en el territori, sinó per una superposició «per estrats» associada als nuclis poblacionals originaris, recolzant-se en la construcció d'infraestructures que han propiciat un model d'implantació per «bosses» i «paquets».

Es tracta, per tant, d'un model que està en l'origen del procés modern de formació i creixement metropolità, i que caracteritza gairebé en exclusiva la formació de ciutat en el context metropolità fins als anys setanta. Això, fins i tot a través de formes de creixement en ordenació oberta, com la ciutat jardí o els polígons, que si bé és tòpic parlar de la seva localització relativament «autònoma» respecte a la ciutat existent, en una perspectiva territorial general es poden entendre com a «agregades» respecte a aquelles.

En conjunt, entenem que el que es produeix fins als anys setanta es desenvolupa principalment sota la lògica de les economies d'aglomeració. Fins i tot el creixement del període 1956-1972 es produeix sobretot a la ciutat central, i en els territoris propers: Castelldefels i el delta del Llobregat, la Floresta, Cerdanyola del Vallès i els creixements per extensió de les ciutats grans i intermèdies: Terrassa, Sabadell, Rubí, la new-town de Barberà del Vallès, Mataró, etc. i els completaments de les polaritats metropolitanes. Així mateix, la indústria es col·loca encara principalment a la ciutat central (inicis de la Zona Franca), i en els primers polígons a les vores de les ciutats (Gavà, Viladecans, l'Hospitalet de Llobregat, Sabadell, Barberà del Vallès i la Llagosta) principalment.

És també en aquest període que es produeixen els processos més salvatges de densificació i ompliment de les trames construïdes, a través de la substitució puntual de les edificacions i els usos existents facilitada per la implantació d'ordenances urbanes molt desajustades, de manera que s'altera el procés tradicional de renovació de les trames urbanes basades en la parcel·lació i el tipus edificatori. Transformacions internes basades en una tradicional escala de promoció i gestió de poca grandària, però amb uns efectes molt negatius per al manteniment i la revitalització de les parts més tradicionals de les formacions urbanes.

La crisi de les energies a mitjan anys setanta, els efectes de la qual

sobre la dinàmica de creixement perduren fins a mitjan anys vuitanta, significa un cert retraïment en la pressió densificadora i, combinada amb una progressiva activitat interventora del sector públic, comporta la consolidació de processos de transformació interna de les trames urbanes consolidades, amb efectes molt importants per al reequilibri intern de les ciutats i també amb efectes en el sistema metropolità.

Cal tenir especialment en compte el fet que a partir del 1979, amb la restauració dels ajuntaments democràtics, l'urbanisme passa a ser la bandera dels programes municipals, i que l'atenció a la «reconstrucció de la ciutat» passa a ser l'eix central de la política municipal, amb un important efecte demostració (i de banc de proves) de Barcelona per a la resta dels termes municipals.

La lògica del creixement per contigüitat continua sent important actualment, com ho demostren els sectors de creixement en moltes de les ciutats metropolitanes, de vegades aprofitant els buits o intersticis entre les trames urbanes (Barcelona, Badalona, Gavà, Sitges, Vilanova i la Geltrú, Martorell, Sabadell, Mollet del Vallès, Badalona, el Masnou, Mataró, etc.). Les millores en la xarxa viària bàsica a partir de desenvolupaments urbans resolen en molts casos connectivitats dins la ciutat, però també ajuden a articular la xarxa territorial (Sant Cugat del Vallès, Granollers, Cerdanyola del Vallès, etc.), ampliant les possibilitats de la mobilitat intermunicipal i articulant els creixements per continuïtat o extensió de les àrees urbanes. Planejament urbà, i execució per fragments del creixement, amb aportacions d'infraestructura viària significatives en relació amb el conjunt consolidat i amb la xarxa territorial.

Els processos de transformació interna de les ciutats es produeixen a través de projectes de modificació, que comprenen els diversos estadis de la intervenció sobre la realitat, a través de la reforma urbana, la rehabilitació urbana o la requalificació urbana, i que adquireixen en l'etapa més recent un protagonisme important. Instrumentació a través de figures específiques de planejament, i consolidació de les figures de protecció i conservació del patrimoni construït, com els catàlegs o plans de protecció del patrimoni i, finalment, una àmplia revisió de les ordenances d'edificació com a instrument de regulació i integració de les actuacions de petita escala en les trames consolidades.

UN CREIXEMENT «PER DISPERSIÓ». LA CIUTAT METROPOLITANA A MITJAN ANYS VUITANTA

Un segon model de creixement correspon a les formes de creixement dispers, tradicionalment l'edificació aïllada de segona residència o indústria taller. Davant la lògica d'agregació per contigüitat del model

anterior, apareixen aquests processos d'urbanització que tenen el seu origen en les primeres dècades d'aquest segle i que seran reforçats en períodes posteriors.

L'inici d'urbanitzacions autònomes respecte als nuclis existents, fonamentalment de segona residència, en situacions orogràfiques singulars, que en una primera etapa es localitzen en relació amb els eixos ferroviaris, garantint un transport estacional eficient, i que posteriorment es desenvoluparan sobre la base de l'expansió del transport individual a partir dels anys seixanta. Entre aquestes urbanitzacions, les unes consolidaran el seu paper com a segones residències en el context metropolità, i algunes esdevindran fins i tot urbanitzacions marginals de primera residència en l'etapa de més pressió migratòria de la dècada dels seixanta i principis dels setanta.

Però el que és rellevant és que aquest model de creixement resulta el dominant en el període de la dècada dels setanta fins mitjan anys vuitanta, a través de l'enorme proliferació d'«urbanitzacions» per a la segona residència, que ocupen bona part del territori metropolità d'orografia més forta, en unes condicions mínimes d'accessibilitat i amb una presència important d'espais forestals. Pel que fa al sector privat, no sembla negligible l'argument de la materialització en béns seents de l'estalvi generat en l'anterior procés de bonança econòmica.

Fonamentalment destaca l'ocupació del massís del Garraf, entre els voltants de les ciutats de Vilanova i la Geltrú, Sitges i Vilafranca del Penedès; o als voltants de la N-340 (municipis de Corbera de Llobregat, Cervelló, Vallirana, etc.); Viladecavalls i Ullastrell en l'àmbit de la riera de les Arenes; Matadepera, Castellar del Vallès, Sentmenat i Palau de Plegamans al Vallès Occidental; Lliçà d'Amunt i Lliçà de Vall i Canovelles; i més amunt Bigues i Riells, l'Ametlla del Vallès i Santa Eulàlia de Ronçana a l'alt Vallès Oriental. Més a llevant, i encara al Vallès Oriental, els creixements de Sant Antoni de Vilamajor, Llinars del Vallès, Dosrius i Vilalba Sasserra. Finalment, i sobre la Serralada Litoral, els de la cara nord: Martorelles, Montornès del Vallès i Vallromanes, i, mirant al Maresme, Alella, Vilassar, Cabrils, Òrrius, Argentona, Arenys de Munt, Sant Iscle de Vallalta, Sant Cebrià de Vallalta i Santa Susanna, i l'àmbit del riu Tordera.

Procés profundament relacionat amb la consolidació de les urbanitzacions de segona residència de les dècades dels seixanta i els setanta a través del planejament parcial d'aquella etapa, com a suport en general reconegut pel nou planejament, més legal que real en termes d'infraestructura i serveis, i amb funcions residencials reconvertides en residència permanent i, per tant, plenament integrades en les dinàmiques metropolitanes.

En aquest període i en el següent es produeix un important salt en la generació de les infraestructures viàries, per la materialització de la xarxa arterial de Barcelona (autopistes i accessos) i per la proliferació de les concessionàries d'autopistes com a mecanisme de gestió: l'autopista de Mataró; l'accés a Barcelona pel Baix Llobregat, des de Quatre Camins; l'autopista A-7 a Girona; la A-2 prolongació de Quatre Camins cap a Martorell i Vilafranca del Penedès; la B-30, de connexió entre el Papiol i Mollet del Vallès; els túnels de Vallvidrera, i la A-18 a Sabadell i Terrassa.

Aquestes operacions que faciliten els accessos a la ciutat central, i l'augment de l'índex de motorització, causa i efecte a la vegada d'aquest procés d'infraestructuració, són en bona part responsables de la lògica del nou creixement.

En el període més recent, el creixement difús de la residència aïllada continua sent significatiu a les urbanitzacions dels municipis metropolitans, mentre que les formes d'autoconstrucció i de marginalitat han disminuït radicalment, ja que els processos de construcció de ciutat són més reglats. També s'observen en determinats àmbits, durant el període anterior, implantacions difuses en el medi rural, especialment a l'Alt Penedès: Castellví de la Marca, Pacs del Penedès i Vilobí del Penedès, més intens, i a la resta de la comarca fins al riu de Bitlles, de petites operacions individuals de caràcter agrícola i residencial. Un procés similar, segons sembla de menor intensitat, també s'hauria produït al Vallès Oriental, especialment entre les valls de la riera de Tenes i del Congost, i en l'alt Maresme.

Però el més significatiu en l'etapa recent és el pas d'una part significativa de les segones residències anteriors a primeres residències, en un procés important de desconcentració dels nuclis urbans que fins llavors havien actuat com a atractors de la funció residencial, i que ara es troben en dinàmiques d'estancament, si no de recessió; i el principal nucli urbà immers en aquesta dinàmica no deixa de ser el continuum central barceloní.

UN CREIXEMENT «PER POLARITZACIÓ», LES TRANSFORMACIONS RECENTS

A partir de mitjan anys vuitanta i fins avui sembla entreveure's una tercera lògica de creixement complementària a les dues anteriors, sense que en el període desapareguin els creixements per agregació o extensió, sobretot a les ciutats de tipus mitjà (Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedès, Sant Andreu de la Barca, Terrassa, Sabadell, Mollet del Vallès, Granollers, Mataró, Vilassar, el Masnou, Barcelona, Sant Boi de Llobregat, Viladecans, etc.), ni els creixements dispersos, equivalents als característics del període

anterior. En tot cas, seran fonamentalment operacions d'ompliment d'aquelles urbanitzacions, especialment al massís del Garraf cap al Llobregat, a les valls del Congost i de la riera de Tenes, i a les urbanitzacions de la Serralada Litoral al Maresme.

Aquesta lògica de creixement té també alguns antecedents en períodes anteriors. De fet, les implantacions al llarg dels eixos territorials i nusos d'intercanvi (per exemple, nusos viaris, port, ferrocarril, etc.) es produeixen des dels inicis dels processos de formació i extensió de les activitats urbanes sobre els diversos territoris, en implantacions relacionades fonamentalment amb la indústria o amb determinats tipus de serveis i equipaments.

La formulació de conceptes com, per exemple, el de «centre direccional», ja durant la dècada dels seixanta responia a aquesta concepció d'una forma d'urbanització i implantació territorial específica, basada en la posició de les infraestructures en el territori i en les economies de localització. Opcions puntuals de planejament posteriors a l'aparició dels enclavaments que, per raons fonamentalment d'accessibilitat, entren en tensió fins i tot abans de l'execució de la infraestructura.

També podríem incloure en aquest model el que podem denominar «creixement insular», sobre àrees d'intervenció unitària. Operacions unitàries en forma de grans actuacions, normalment basades en la implantació de peces importants per la seva grandària i caràcter industrial (Seat a Martorell, Gec-Alsthom a Santa Perpètua de Mogoda, etc.) o grans equipaments i infraestructures dels serveis (centre penitenciari de la Roca del Vallès, circuit de Montmeló, cementiris, depuradores, etc.).

Però el que és característic del creixement *ex novo* que aquest model representa seria la polarització, fonamentalment en relació amb la infraestructura viària bàsica metropolitana, per accessibilitat o per exposició visual, i en alguns enclavaments singulars d'activitat per economies de localització. Resulta així de decisiva importància la construcció de la xarxa urbana — xarxa territorial, el salt d'escala de l'espai servit, l'articulació d'eixos de comunicació (les variants urbanes dels municipis dels corredors del Llobregat i del Besòs, les vies de cornisa, relació i punt de contacte amb les barreres naturals: serra de Collserola, serra de Sant Mateu, serra de l'Ordal), l'articulació de la xarxa de vies secundàries i camins com a xarxa independent i amb continuïtat.

Una de les conseqüències més directes dels canvis experimentats en el període recent és la radical transformació de la relació de les àrees centrals amb els entorns metropolitans i amb l'àmbit regional. La reducció substancial del temps de comunicació a través de les intervencions infraestructurals canvia el funcionament i la forma de l'àrea central

metropolitana. La pèrdua de pes específic de les generatrius radials de la gran vialitat de Barcelona, a causa de la centrífuga organització derivada dels cinturons, desplaça la centralitat de la ciutat central als mateixos o altres enclavaments propers ben comunicats.

En aquesta mateixa línia, l'obertura del túnel de Vallvidriera produeix una reducció de la distància temporal, però sobretot de la distància física i de la percepció que es té de Collserola com a barrera o com a frontissa. Les transformacions al municipi de Sant Cugat del Vallès (clarament més importants a partir de les expectatives i del funcionament real del túnel) permeten pensar que el «model corredor» en la cubeta del Vallès, recolzat fonamentalment en la B-30, comença a funcionar, encara que l'articulació entre els equipaments i dotacions i les àrees residencials i poblacions estigui lluny de funcionar com una ciutat en continuïtat.

Però, a més d'aquestes transformacions en la xarxa viària, també es produeix la renovació i l'ampliació interna de les dues grans infraestructures de transport (port i aeroport) situades en el mateix àmbit geogràfic del delta del Llobregat, amb el relleu del seu caràcter estratègic per al conjunt de la regió metropolitana, i la formulació de les seves necessitats d'adaptació a les noves condicions del transport aeri i marítim.

Apareixen llavors noves necessitats d'interrelació amb les altres xarxes de transport (viari i ferroviari) pendents de decisió o execució. Tensions derivades de les limitacions de la seva posició en un territori sensible pels seus valors paisatgístics i naturals i d'usos no urbans, el Delta, i inducció de fortes tensions sobre el corredor d'accés, la vall baixa del Llobregat fins a Martorell, per la implantació de successives infraestructures de connexió.

«Polarització reticular» voldria, doncs, posar l'èmfasi en el fet que el creixement recent es polaritza fonamentalment entorn de les xarxes (i dels nusos d'intersecció) metropolitanes, singularment respecte a la infraestructura viària, i en menor mesura respecte a la del transport públic. Nous emplaçaments o llocs de les activitats de la innovació o de la centralitat dispersa, en enclavaments d'alta accessibilitat o exposició visual, al llarg dels elements principals de la infraestructura viària i del transport públic. Implantació d'edificis aïllats o conjunts sobre infraestructures. Conjunts de grans contenidors d'ús i configuració complexa. Distribucions lineals sobre atractors lineals. Se succeeixen les implantacions de grans edificis o equipaments sobre infraestructures lineals, amb molt flux de circulació i alta accessibilitat —canals principals de la vialitat metropolitana.

El pas «de l'aglomerat a la xarxa» (DEMATTEIS) resumiria en una frase l'evolució de les lògiques dominants del creixement en aquests darrers

cinquanta anys, passant per l'etapa intermèdia i no esgotada de la dispersió, encara que també progressivament polaritzada, en una etapa molt condicionada per la importància de la migració interna respecte a la immigració externa de les etapes anteriors, i per les crisis del mercat immobiliari a partir de les brusques acceleracions dels valors del sòl i la irrupció de fluxos financers externs.

L'existència d'aquest nou model emergent de creixement urbà justifica l'atenció prestada en aquest treball al creixement recent, al darrer creixement que els fotogrames de vols metropolitans existents per a tota la regió en el moment de la seva redacció han permès copsar.

Com es pot veure en els plànols i esquemes adjunts, a excepció dels territoris de l'Alt Penedès com a singulars, el creixement recent se situa fonamentalment a l'entorn de Vilanova i la Geltrú; sobre la C-245 al delta del Llobregat; sobre l'antiga N-II a les dues bandes del Llobregat; sobre la B-30 o A-7 a la cubeta del Vallès i la A-18 entre Sabadell i Terrassa; també sobre la carretera C-143 a Caldes de Montbui, sobre la N-152 i autovia de l'Ametlla, i finalment sobre l'autopista B-19 al Baix Maresme.

És segurament, dels tres períodes analitzats, aquell en què resulta més evident la relació entre creixement i xarxa viària bàsica metropolitana, i en què les economies de localització ajuden a explicar, complementàriament, la consolidació d'alguns dels sectors territorials més dinàmics.

LES FORMES DEL CREIXEMENT METROPOLITÀ: TERRITORIS MORFOLÒGICS I ESPAIS ARTICULADORS

La forma metropolitana actual no és la d'una unitat de formes contínues i regulars, sinó el resultat d'un *patchwork* de formes que s'amalgamen, tant en les direccions del seu creixement en horitzontal com en la superposició d'estrats. El suport de la geografia territorial concorda o resulta discordant amb les formes materials de les infraestructures o les edificacions que sobre aquest suport s'han dipositat, de manera que en aquest trencaclosques de ciutat-territori, l'espai edificat i el buit constitueixen el paradigma sobre el qual es compon una forma urbis inquietant. Una visió a vista d'ocell ens desvela una ciutat dilatada, dispersa, multidireccional, una gran taca amb discontinuïtats. Una visió propera a les diverses trames desvela un major sentit d'«ordres» subjacents que expliquen com és aquesta ciutat i quins són els seus components.

Indagant, doncs, en el conjunt de les formes construïdes, baixant a l'escala de les trames urbanes, percebem un sentit més gran de la racionalitat, que s'entén a partir de la superposició. Trames que

històricament s'han tipificat i definit, i que s'han constituït en vertaderes categories urbanístiques, en formes tipològiques, perquè la seva comprensió taxonòmica es devia a la necessitat de la seva ordenació i de la seva transformació. Així, les categories per a la comprensió de les diferents àrees urbanes de la ciutat compacta naixien per intervenir a través de la reforma, de la rehabilitació, de l'extensió dels nuclis urbans històrics.

Avui el coneixement que ens permet identificar les noves formes de la ciutat metropolitana discontinua, solament podem substantivar-lo en la seva descripció. El nostre intent obert, i subjecte a la provisionalitat, tendeix a una sistematització que encara té més dimensions especulatives que sancionades per l'experiència de la intervenció urbanística. Avui en dia, ningú no dubta què volem identificar quan utilitzem els conceptes d'eixample, o ciutat jardí, o trama suburbana, o urbanització marginal, però en canvi resulta menys consensuat l'arsenal de nous conceptes que utilitzem per descriure el *terrain vague*, o la diversitat d'escenaris del *melting-pot* metropolità.

Es tracta d'entrar en la comprensió de les peces i de les trames de la nova realitat metropolitana. Les unes i les altres són el resultat d'un llarg procés d'antropització que sedimenta sobre el territori les «formes urbanes». Peces i trames, històriques i noves, que intencionadament identifiquem, i que categoritzem des de l'empenta disciplinària que cerca reconèixer la naturalesa de les seves problemàtiques i de les seves oportunitats per a la intervenció projectual.

La forma metropolitana resultant mostra com és l'estructura funcional del territori. La densitat, el grau de difusió o compacitat, la barreja d'usos i activitats exemplifiquen les diverses relacions entre ciutat construïda i la realitat social que l'ha generat.

La correspondència entre els mecanismes d'«ús del sòl» i les pautes morfogenètiques d'implantació en «formes tipològiques» es deu, sens dubte, a l'evolució de les formes de vida —els comportaments socials— en el territori metropolità, l'espai físic. Entre aquests fenòmens canviants es poden destacar els següents:

- la proliferació de nous artefactes derivats de la producció immobiliària a les àrees d'expansió dels nuclis metropolitans fora de Barcelona,
- la implantació dels nous programes del sector industrial desplaçats cap als corredors de l'interior vallesà,
- les aglomeracions d'usos logístics en concentracions a l'abast de l'alta accessibilitat o al llarg dels eixos viaris lineals,
- la iniciada transformació del paisatge de les lleres dels rius metropolitans en un bé d'ús,

- la utilització lúdica i tematitzada del territori, amb una progressiva minoració de l'ús agrícola i la seva utilització com a base d'activitats recreatives, i

- la implantació dels canals de mobilitat massiva.

Tots aquests fenòmens, i la manera com han precipitat en el trinomi «parcel·lació de sòl, grau d'urbanització i edificació» segons els models d'agregació, dispersió o polarització reticular (anteriorment descrits), estan generant precisament aquestes noves formes, que denominem les noves morfologies metropolitanes.

Una forma en conjunt els trets més determinants de la qual són la progressiva pèrdua de continuïtats territorials lliures, roturada per una munió d'infraestructures, i amb un alt grau d'ocupació edificada. Una forma en què s'entremescla la condició de l'urbà i del rural en repetida transició. Una forma determinada per l'alt nivell d'antropització —superfície urbanitzada— i en l'estat límit d'afectació del territori finalista— l'espai lliure, l'espai obert.

En aquestes condicions, la descripció de la forma constituent del territori metropolità es planteja des de la definició interaccionada de categories⁶ que es complementen mútuament:

- a) territoris morfològics
- b) espais d'articulació
- c) espais incerts

Els primers sintetitzen el conjunt de morfologies que s'han consolidat com a formes del creixement i transformació metropolitana; incloent els elements invariants del territori geogràfic que constitueixen, a més de l'espai suport, l'espai lliure que cal preservar del procés futur d'urbanització. En aquests espais es vertebreren els escenaris sobre els quals, en els anys venidors, s'haurà de concentrar una atenció projectual, assumint per a cadascun iniciatives diferents, propostes específiques d'intervenció.

La interacció entre els diversos tipus morfològics, les diverses situacions urbanes, i els espais geogràfics, dóna lloc a uns àmbits d'articulació metropolitana —els espais articuladors— que posarem en relleu en aquest exercici de classificació de les formes metropolitanes, com els llocs innovadors de la projectació metropolitana.

Aquesta identificació de formes, de cap manera no esgota la classificació taxonòmica, ja que hi ha espais difícilment identificables des del punt de vista de l'ús dominant, de la seva accessibilitat, de la seva configuració infraestructural o, en resum, del seu potencial paper metropolità. Per tant, haurem de completar una lectura de la forma metropolitana actual mitjançant la consideració i la determinació d'una

categoria també necessària per completar la descripció del fet metropolità: els espais incerts.

Tenint en compte l'exposició fins ara realitzada, i malgrat haver entrat, només parcialment, en un nivell prou detallat d'anàlisi tipològica de les trames i els elements arquitectònics —nivell que supera l'abast d'aquest treball—, proposem una primera aproximació de definició conceptual de les formes esmentades que ens permeti reenfocar la lectura i la comprensió de la realitat urbanística de la Barcelona metropolitana, i ens encamini a la detecció dels seus espais projecte.

Les morfologies metropolitanes perceptibles, com a formes de l'ocupació i distribució del creixement i les transformacions metropolitanes, es poden identificar a través de les categories següents:

a) Territoris morfològics

Són les configuracions característiques de situacions metropolitanes diverses, producte del creixement i el desenvolupament de la ciutat metropolitana; configuracions diverses com diferents han estat els períodes del seu procés de formació, les conjuntures econòmiques i socioculturals que les han produït, donant lloc a un repertori significatiu de tipologies edificatòries i de trames. El procés d'ocupació compacta del territori metropolità ha tingut dos grans exponents: l'evolució de les trames històriques i la successiva extensió d'aquestes trames per agregació, que han materialitzat dues grans morfologies: les que resulten dels processos d'estratificació tipològica, i les que són producte de la modificació urbana. D'aquesta manera, el resultat formal de ciutat compacta que podem percebre és un conjunt de trames superposades, contigües, adlàters, incisionades; és a dir, una suma de teixits, un collage d'arquitectures en totes les seves dimensions.

Però el concepte de territoris morfològics es refereix a la caracterització de parts homogènies de ciutat metropolitana, interrelacionades en major o menor grau entre si, i constituïdes pels elements següents: els teixits urbans construïts sobre la base de la compacitat, dels centres històrics, de les trames fins al segle XIX; el conjunt de teixits urbans formats per l'estructura arbòria d'ocupació territorial que s'ha generat per extensió de la infraestructura; els teixits febles d'urbanització dispersa sobre els pendents del territori, i la implantació insular autònoma de grans peces arquitectòniques.

Així, la classificació dels territoris morfològics inclou des dels espais tradicionals de ciutat compacta fins als nous espais disgregats o peces amb un alt nivell d'autonomia formal i funcional. Proposem tipificar-los en: ambients urbans, paisatges de baixa densitat i escenaris en xarxa.

Ambients urbans

Corresponen als teixits urbans configurats per la formació de ciutat contínua, de caràcter compacte. Distingim dins d'aquesta categoria les morfologies característiques següents: els aglomerats, les extensions i els filaments.

Els aglomerats són el resultat de la formació de la ciutat històrica i dels teixits que són fruit del creixement per pautes de continuïtat infraestructural, planificades i projectades sobre la base de traçats d'eixample, o bé de traçats geomètrics de regulació del sistema d'illes. Aquest ordre ha configurat un conjunt d'assentaments urbans la característica principal dels quals és la continuïtat de les seves trames, la seva relativa densitat i barreja d'usos, de formació històrica o recent, que engloben els serveis i les activitats que s'identifiquen amb la centralitat urbana.

Les extensions són teixits derivats d'operacions urbanístiques d'extensió de les trames urbanes dels anteriors períodes històrics per prolongació de les seves xarxes viàries, generalment de caràcter més monofuncional (residència, indústria, etc.) i que per la seva relativa posició central estan sotmeses a processos recents de densificació i transformació. Generalment, les extensions modifiquen l'ordre tipològic que les precedeix en les xarxes que les originen, i les densitats —tant d'ús com d'edificació— també resulten alterades, de manera que l'ordre urbà resulta més heterogeni.

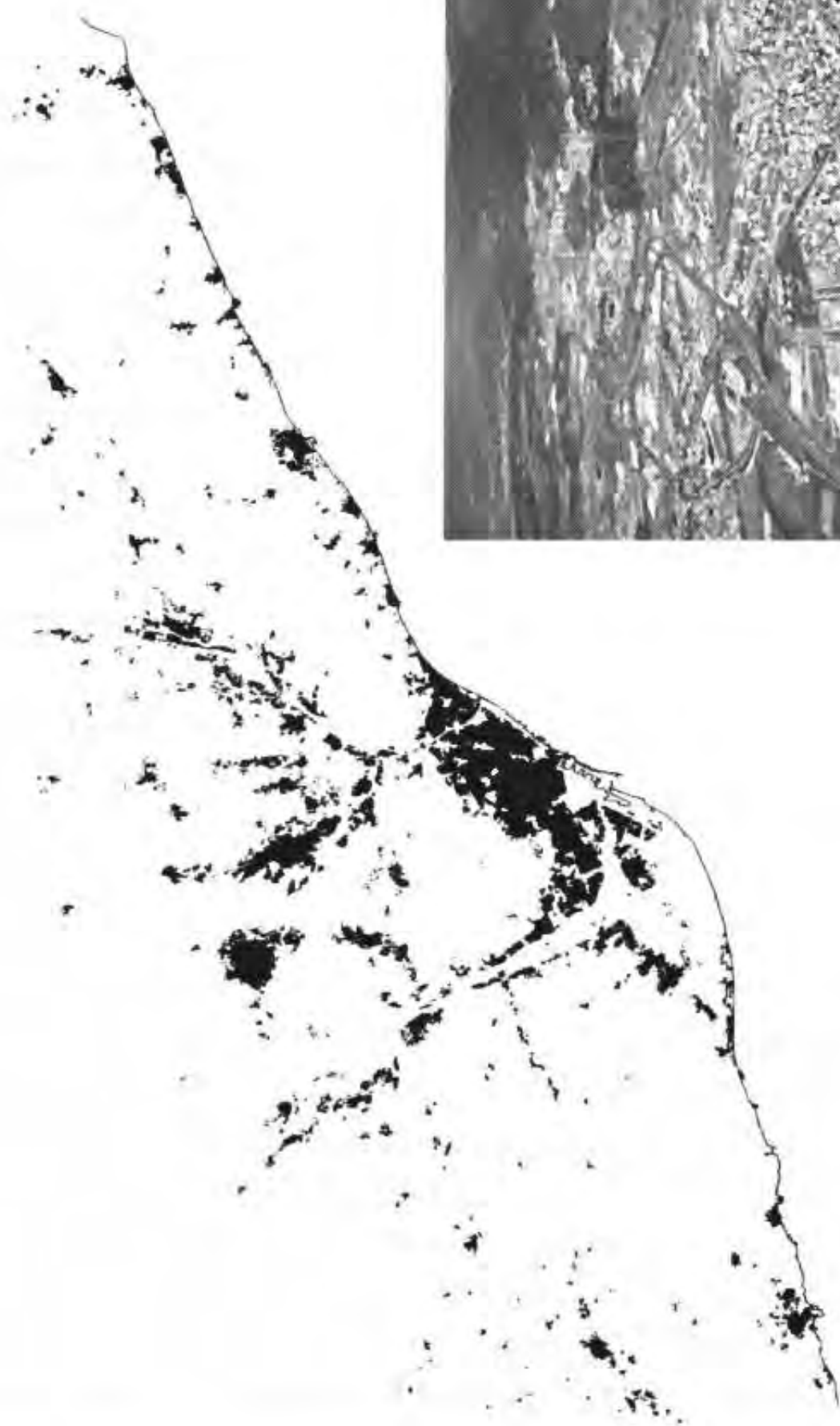
Els filaments són formacions lineals al llarg de les infraestructures històriques (carreteres o camins) lligats a elements geogràfics singulars (fluvials, orogràfics, etc.), i a les noves infraestructures. L'agregació d'edificació entorn de les peces aïllades inicials configura un continuum edificat en forma de bandes direccionades al llarg de la infraestructura lineal generatriu. En la seva evolució es produeix la fusió entre assentaments propers, cosa que dona lloc a sistemes conurbats.

Paisatges de baixa densitat

Corresponen a les formes del creixement de tipologies en edificació aïllada, implantades de forma dispersa sobre el territori. Les morfologies resultants d'aquests processos es poden identificar com desagregats i assentaments dispersos.

Els desagregats, configuracions urbanístiques de baixa densitat, responen a lògiques de periferització sobre territoris en pendent o allunyats de la centralitat urbana. Es tracta del conjunt d'assentaments en forma arbòria o en paquets més o menys tancats sobre topografies diverses, de caràcter predominantment residencial. Són també, i cada

AMBIENTS URBANS DE L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA



Vista aèria de Mollet del Vallès

vegada més freqüents, les implantacions d'ús industrial i d'emmagatzemament en la segona i tercera «corones» metropolitanes, sobre infraestructures de lleu urbanització.

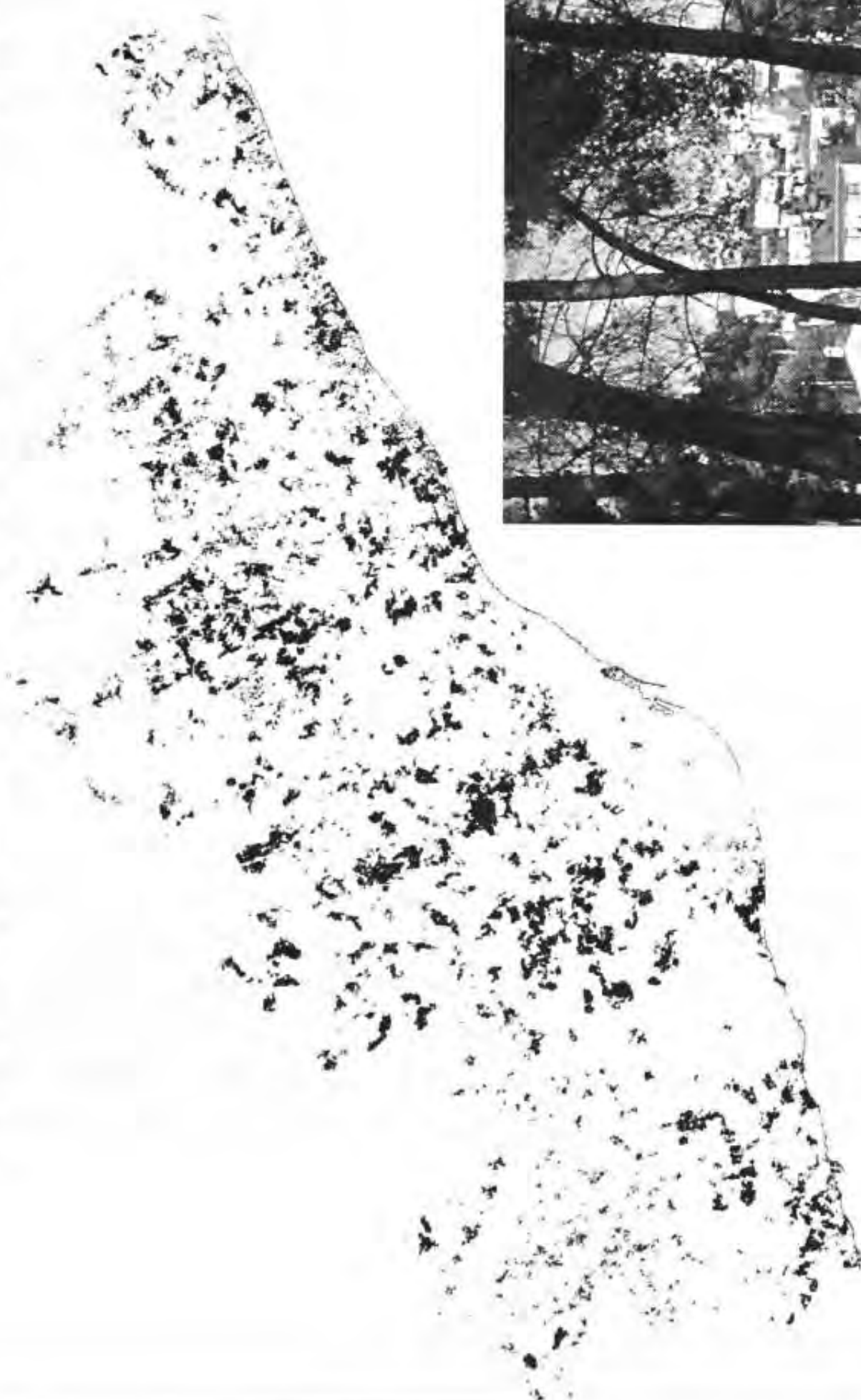
Els assentaments dispersos, com a resultat de l'ocupació individualitzada del territori rústic, segons la lògica autoorganitzativa i sense les característiques de marginalitat o d'autoconstrucció que foren significatives en èpoques anteriors, ocasionen, però, la roturació de la continuïtat del territori, a causa de la guetització en la forma arquitectònica dels seus emplaçaments.

Escenaris en xarxa

Són el conjunt de formes urbanes que resulten de la construcció d'artefactes sobre les infraestructures viàries i ferroviàries, en enclavaments singulars per la seva posició preeminent d'accessibilitat metropolitana, i amb un alt nivell de significació formal en el paisatge metropolità, amb una alta densitat d'usos i serveis, donant lloc a una territorialitat complexa. Una visió simplista d'aquest tipus de morfologia metropolitana destacaria les configuracions en xarxa; una visió contemporània destaca el fenomen i l'efecte que produeix la reticulació de determinats components del sistema metropolità —una territorialitat reticular⁷. Els escenaris en xarxa estan constituïts per la complementarietat de dos tipus d'elements: els elements arterials i els nodes que generen els primers. Al voltant d'aquests nodes i sobre la base de la comunicació de les xarxes, es desenvolupa tota una sèrie de teixits formals dependents. Aquestes morfologies, que són particularment identificables a les regions més urbanitzades dels països industrialitzats (Randstat, Ruhr, etc.), on es formen estructures megalopolitanes⁸, són cada vegada més perceptibles a la nostra metròpoli barcelonina. Els escenaris en xarxa s'estructuren sobre la base d'infraestructures físiques lineals interconnectades, i es refereixen també als espais interrelacionats pels fluxos, i als nusos determinats per les interconnexions. Es tracta, doncs, d'espais reticulars en sentit complet —no tan sols en termes d'àrea, sinó de les relacions reticulars establertes—, farcits d'activitats econòmiques i d'edificacions residencials en els intervals que separen els antics nuclis urbans —entre ciutats— sobre un eix urbanitzat o ciutat carretera⁹.

Els elements arterials, constituïts per les fibres o canals de la comunicació i la mobilitat, que representen fonamentalment les infraestructures viàries i ferroviàries de transport, i les dels sistemes energètic i de telecomunicacions, cada vegada més rellevants per a l'organització territorial. En aquest grup d'elements de la forma metropolitana, cal considerar les peces existents, els espais en

PAISATGES DE BAIXA DENSITAT DE L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA



Urbanització de Lliçà d'Amunt

transformació per a les noves implantacions, com també les reserves que originen tensions al territori.

Els nodes, enclavaments de caràcter supramunicipal, amb lògiques d'implantació de serveis a escala metropolitana que aprofiten l'accessibilitat de front i els nusos dels elements arterials. Podem distingir els diferents contenidors mixtos i les megaformes híbrides de les activitats terciariològiques: les peces polaritzants de les companyies i dels serveis financers; les concentracions comercials, els carrers mercat, el concepte econòmic i les noves formes del comerç de gran escala; els «trans-atlàntics productius» de les multinacionals i grans empreses; agrupacions d'edificis i instal·lacions de funcions centrals de l'equipament públic; i els emergents edificis i agrupacions d'edificis de caràcter privat que se situen en punts estratègics del territori (enllaços d'autopistes, intercanviadors de transport, etc.) de màxima accessibilitat i/o significació metropolitana.

b) Espais d'articulació

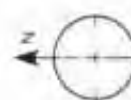
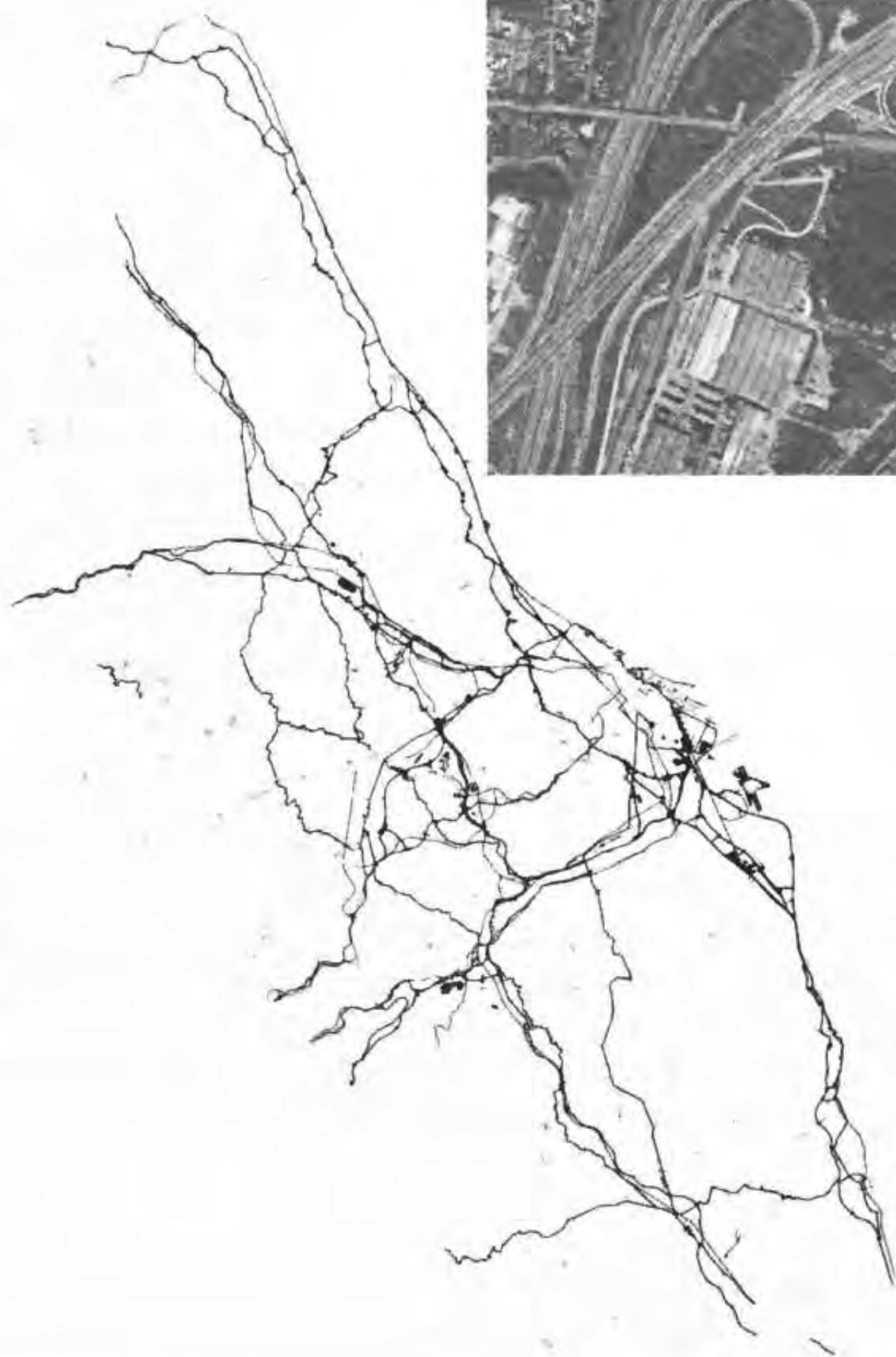
Els escenaris de la ciutat metropolitana s'entreveuen millor en els espais que ja no pertanyen a un barri, a un municipi o a un sector delimitat, i que podem identificar com àmbits on s'entremesclen les escales d'urbanitat local i territorial, i la funcionalitat —real o potencial— dels quals té un àmbit supramunicipal. Es corresponen en certa manera amb els espais d'articulació de les diferents formes metropolitanes, en el sentit etimològic del verb articular¹⁰, que possibiliten la seva relació, la seva sutura. Reconeixem aquesta categoria en nombrosos àmbits del territori, on s'acosten els teixits i els elements de l'orografia del suport geogràfic; on es resolen els intercanvis de mobilitat i de transport.

Els espais d'articulació morfològica generen «nous llocs» en què s'ajunten les trames urbanes i prenen un nou ordre funcional i simbòlic. Aquests nous llocs o situacions, resulten escenaris perfectament identificables formalment, i adquireixen per repetició valor tipològic, ja que ens serveixen per explicar i representar alguns dels casos paradigmàtics d'intervenció significativa en la reestructuració de la forma metropolitana. L'articulació metropolitana suggereix les categories morfològiques següents: les vores o fronts, els espais ròtula, els corredors i les travesseres.

Vores o fronts

Situació morfològica estesa a tots els llocs d'encontre dels teixits urbans amb l'espai agrícola, amb el front costaner, i amb els àmbits fluvials de la geografia metropolitana. El procés estès d'urbanització i la

ESCENARIS EN XARXA DE L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA



Nus de comunicacions de Barberà del Vallès

resistència —o el respecte— de certs espais a ser urbanitzats, ha anat configurant la formació de les vores o fronts. Els graus de resolució formal i de coherència urbana d'aquests elements solen ser diversos i presenten problemàtiques projectuals també diverses.

Espais ròtula

Els espais ròtula són potencialment a la ciutat metropolitana el mateix que les places respecte a la ciutat tradicional. Representen els espais de gestió de la mobilitat, els llocs d'intercanvi social a gran dimensió, les zones de transició entre morfologies urbanes diverses. Generalment són espais projectats, o no casuals, constituïts per una adequada organització de l'espai lliure, o bé producte de la màxima construcció —les megaestructures, les *city rooms* metropolitanes.

Corredors

La progressiva dissolució de la compacitat de la ciutat ha generat la necessitat de reconfigurar formes físiques que posin en relació unes peces amb les altres. A més dels permanents elements de la vialitat, la ciutat contemporània ha requerit la configuració de noves contextures de relació. Els corredors serien canals sense solució de continuïtat entre l'espai lliure territorial i l'espai lliure urbà. Generats sobre la base de l'espai lliure, sovint es recolzen sobre l'oportunitat del buit que alliberen els canals de les modernes infraestructures regionals (els canals del TGV, les vores de les autopistes, etc.). Es tracta d'una morfologia latent en la major part de situacions territorials; és a dir, més potencial que existent.

Travesseres

Situació específica de les morfologies metropolitanes, la conceptualització de les quals utilitzem per visualitzar els efectes espacials i funcionals que es generen quan els assentaments urbans són travessats per una infraestructura viària, que esdevé eix urbà polaritzador de la localització d'activitats implantades sobre estructures urbanes existents, de manera que es genera un procés de modificació i de transformació urbana, amb efectes que transcendeixen l'àmbit i els teixits urbans adjacents.

c) Espais incerts

Una interpretació taxonòmica de les formes metropolitanes, que de cap manera no pot englobar un conjunt tancat de categories, ha de considerar un variat repertori de situacions espacials difícilment classificables. Intencionadament podem denominar-les espais incerts.

El fet de substantivar el contingut formal de situacions que es generen a les perifèries —en les esclotxes de la urbanització metropolitana, en els espais obsolets de la transformació urbana, en els territoris degradats o en gran quantitat de sòls abandonats— comporta considerar les morfologies latents. Els *terrain vague*, els *bad-lands*, resulten ser espais expectants, difícils d'adscriure segons categories d'ús o assignació de rol urbà. No obstant això, la seva obsolescència, o la seva marginalitat, permet grans potencialitats de canvi per complir un paper rellevant en les noves implantacions de les necessitats programàtiques de la ciutat metropolitana de caràcter terciari, logistic o de serveis.

Els espais incerts són els espais d'oportunitat, que amb claredat han aportat un nou escenari d'interès per a la intervenció projectual. Amb múltiples exemples en el panorama internacional, entorn de les operacions de modificació urbana de les àrees de *waterfronts*, o en els reconvertits espais de la transformació ferroviària o industrial, sorgeixen en aquests espais d'oportunitat noves bretxes d'urbanitat que possibiliten l'articulació i la confluència de teixits urbans, o el restabliment de la continuïtat en l'espai lliure urbà i territorial.

Així, doncs, el territori metropolità actual, des de la perspectiva morfològica és un conjunt variat i divers de peces i trames. La metròpoli de Barcelona no és pas un conjunt de nuclis de ciutat compacta diferenciats del sòl lliure, sinó una formació urbana dispersa estructurada com un sistema d'estrats de formes discontinües, integrat per nuclis urbans i assentaments en formacions arbòries, per paquets i bosses territorials de caràcter fragmentari, lligats entre si per elements infraestructurals de caire molt divers, i sobre un territori geogràfic que fa palesos els seus trets fonamentals i els manté.

La representació cartogràfica realitzada de la situació actual posa de manifest d'una manera notòria i rellevant l'espai que encara continua lliure després del llarg i intensiu procés d'urbanització metropolitana. El buit metropolità —els espais lliures de diversa naturalesa— és, doncs, per les seves mateixes característiques, un element base de la forma metropolitana, com a suport actiu de les formes i processos d'ocupació que s'han succeït en la formació metropolitana, i com a espai negatiu estructurant del creixement urbà. Aquest conjunt d'espais buits d'edificació, resistent al procés urbanitzador i preservat davant les infraestructures, constitueix el màxim patrimoni de qualitat mediambiental de la densa regió metropolitana. És per això que hauríem de crear una substantivació que categoritzés aquests espais, no pas com a residuals, sinó com a components rellevants de la forma metropolitana; els podríem denominar espais geogràfics: els promontoris, les elevacions topogràfiques, les plataformes, els rius i les rieres, els deltes, els marges i

vores fluvials, i els components de l'espai rural. Davant la concepció de l'espai geogràfic com l'espai de propera urbanització, defensem una concepció com a espai lliure finalista, com a espai articulador de la forma metropolitana.

Aquest intent de descripció renovada de la forma metropolitana, a més de donar compte de les transformacions recents, pretén contribuir modestament a esclarir la naturalesa dels fenòmens de la urbanització contemporània i a permetre la conceptualització dels aspectes que comporten pistes per a la intervenció projectual. L'estudi de les formes construïdes com a identificadores de les «permanències» ens suggereix també les transformacions que sobre aquestes formes es poden implementar. La nova cultura de la modificació urbana, com a base per a una reorientació projectual des de criteris dirigits a una pràctica més sostenible, ha de confiar en les pautes i mecanismes que ens aporta l'anàlisi dels diferents processos urbanístics, clàssics i innovadors, tradicionals i recents.

L'estudi, interpretació i substantivació dels territoris metropolitans de Barcelona, lluny de pretendre estructurar una zonificació de la forma metropolitana, incita a una aproximació a les unitats territorials, les problemàtiques urbanes i els processos urbanístics experimentats de les quals, proposen desenvolupaments programàtics i pistes projectuals similars, que ens permetran interpretar millor les claus i les estratègies d'intervenció del projecte metropolità actual. Un nou marc conceptual que invita a la reflexió per a una necessària reorientació del projecte metropolità. Reorientació que se sustenta sobre una nova forma metropolitana, que implica una nova estructura espacial, on resulta inajornable l'exercici del control¹, i el desenvolupament d'estratègies d'eficiència locacional, ambiental i social, per evitar la degradació qualitativa del territori metropolità, a causa de la pèrdua progressiva d'espai lliure, i al procés d'anomia en què cauen certs enclavaments per absència de determinacions projectuals.

Notes

1. A. Font, C. Llop, J.M^a Vilanova "La construcció del territori Metropolità. Morfogènesi de la regió urbana de Barcelona"; Àrea Metropolitana de Barcelona. Mancomunitat de Municipis. Barcelona, octubre 1999 (traducció al castellà i anglès)
2. Els treballs territorials que es resumeixen en els successius «Quaderni della ricerca sulle trasformazioni dell'habitat urbano in Europa» (Daest, 1993-1994...) han estat el de Ginebra, dirigit per Alain LÉVEILLÉ; el del Randstad, per Ed TAVERNE; el del Vèneto, pel mateix Bernardo SECCHI; el de les ciutats vall dell'Abruzzo i delle Marche, per Alberto CLEMENTI, el del Medio Ave, per Nuno PORTAS; el de Prato, per Raimondo INNOCENTI;

el de la regió del Valais (vall del Roine i valls menors), i el de Roven (projecte Le Baie), per Marcel SMETS.

3. La contribució de F. INDOVINA i els seus col·laboradors a l'anàlisi territorial en aquest darrer decenni s'ha convertit en referència obligada.
A la publicació inicial, F. INDOVINA [ed.]. *La città diffusa*, Daest-luav, 1990, cal sumar-hi el seu treball «Qualche considerazione sulla "città diffusa"», aparegut a la revista *Rassegna de Architettura e Urbanistica*, 86-87 (1995), i *La città diffusa* 2, de 1996. Posteriorment, i com a ponència central al Seminari de la celebració dels vint anys del Daest, «"La città diffusa": Cos'è como si governa» (19 de juny de 1997).
D'aquest darrer seminari, és interessant l'article de M. SAVINO «"Città diffusa"», "Reti", "Ambienti insediativi". La ricerca di una verosimile definizione del processi di trasformazione del territorio».
4. És enormement suggerent la lectura de l'article «Le tre città delle regione milanese», publicat a la revista *Casabella*, 607 (1993), que d'una manera sintètica presenta els continguts fonamentals del seu llibre *Il territorio che cambia: Ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese* (1993).
5. A partir del nostre treball, l'ICC i la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona preparen l'edició d'un Mapa del territori metropolità de Barcelona, a escala 1:50.000, de propera aparició.
6. La conceptualització a través de noves categories es basa en la necessitat de plantejar noves estratègies cognitives, per mitjà d'un lèxic que suggereixi continguts més complets de les morfologies que s'intenten sintetitzar. En aquest sentit, es poden veure els nostres intents a la monografia «*Les formes de creixement metropolità*» de la revista *Papers*, núm. 26, Barcelona, 1997, que resumeixen el punt de partida d'aquest treball.
7. El concepte s'utilitza en el sentit que li atribueix Gabriel DUPUY, reivindicant la necessitat d'un urbanisme sensible als nous condicionants del projecte urbanístic i de la planificació basat en la comunicació. G. DUPUY: *L'urbanisme de les xarxes. Teories i mètodes. Xarxes i territoris I*. Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Oikos-Tau, Vilassar de Mar; Barcelona, 1996.
8. G. DEMATTEIS: «*Reti e nodi urbani nella strutturazione del territorio*». A: Actes de les I Jornades de Geografia i Urbanisme de la Secció de Geografia de la Universitat de Girona. Universitat de Girona, Girona, 1995.
9. Conceptes anàlegs utilitza l'equip de Nuno PORTAS a «*La região atlântica norte de Portugal: ¿metrópolis o metápolis?*», op.cit. pàg .197-215 (nota 4).
10. «Ajuntar, enllaçar dues parts especialment no de manera fixa, sinó deixant un marge determinat.»
11. La reivindicació del control projectual es fa des de la consciència de les febleses des del punt de vista de l'equilibri territorial i mediambiental que comporten certs processos d'urbanització que hem presentat. Coincidim amb l'alerta que proposa DEMATTEIS respecte a la periurbanització i la difusió reticular, com a processos d'urbanització que «es presenten com a formes de desenvolupament no sostenible a mitjà i llarg termini, en qualitat de grans consumidores de sòl i d'energia, fonts de contaminació de l'aire i de l'aigua amb uns costos d'infraestructures i de gestió dels serveis destinats a créixer ràpidament a partir de llindars de densitats relativament baixos». Vegeu G. DEMATTEIS: «*Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas*». A: F.J. MONCLÚS [ed.]: *La ciudad dispersa*. Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, Barcelona, 1998.

Les ciutats emergents de la regió metropolitana de Barcelona: Mollet i Cerdanyola com a exemples

Manel Larrosa
Arquitecte

INTRODUCCIÓ



La regió metropolitana al llarg dels últims vint anys ha sofert una transformació urbana important en la mesura que el consum de sòl lliure ha estat molt notable i s'ha anat incrementant la dimensió de l'espai urbà. Per altra banda, els municipis han realitzat un esforç notable de superació dels dèficits heretats, que s'ha traduït en una millora dels seus nuclis. El segon moviment, de tipus centrípet, tendia a oposar-se al que significava de centrifugació i que operava per part del primer dels dos moviments esmentats.

La combinació d'aquestes dues dinàmiques, mancades de tot tipus planificació a nivell regional, ha generat uns fets en els qual la forma del territori receptor ha estat decisiva per tal de configurar el resultat final. La morfologia del territori i la història dels seus assentaments urbans han fet que el territori conjunt, entès com a sistema urbà, sistema d'espais lliures i sistema d'infraestructures, hagi suportat una pressió notable no resultant més difús i anul·lat en la seva estructura, sinó, que, al contrari, podem veure-hi en ell l'emergència de determinats processos conduents a una major estructuració. El resultat final és lluny de representar cap tipus de procés racional d'assentament, ni que sigui per l'enorme quota de consum d'espais que ha existit però, tanmateix, es poden ressaltar determinats processos, la component dels quals pot ser llegida també en termes positius.

D'entre aquests processos, un dels fets més significatius és el sorgiment d'estructures urbanes amb nous i clars centres, els quals competeixen amb les antigues capitals comarcals. Al Vallès, en particular, podem veure aquesta dinàmica en diversos camps, com són :

a) L'establiment d'una dinàmica cada cop més forta entre l'àmbit de la Tordera (Sant Celoni) i la resta de comarca, vinculada al Besòs.

b) El sorgiment de polaritats en les valls fluvials, antigament presidides de manera més clara per una sola ciutat potent. Aquest és el cas de Rubí-Sant Cugat en relació a Terrassa, en la conca de la riera de Rubí; de Cerdanyola en relació a Sabadell, en la conca del Ripoll i de Mollet en relació a Granollers, en relació al conjunt de conques que conflueixen en el Besòs.

c) Les ciutats reals s'han articulat, finalment, en uns sistemes lineals en la formació dels quals hi pesen la geografia i la presència d'infraestructures. L'eix del Ripoll, per exemple, des de Castellar del Vallès a Montcada n'és un exemple, articulat al llarg de la línia de Renfe i d'una part de l'autopista A-18; com, en una altre sentit, l'eix de Mollet a Caldes s'ha també consolidat. El diferent grau de la maduresa d'aquests sistemes urbans permet entreveure com una acció racional de planejament regional hauria de traçar-se en la línia d'incrementar aquesta maduració d'una manera ordenada. Aquesta acció es podria fer a través de la millora de les infraestructures, sobre tot de transport públic, de la protecció dels espais lliures i de la definició dels espais ocupables de la manera més integrada possible a la lògica urbana precedent.

Sense estendre'ns més en aquest nou panorama emergent, determinats casos, com són els de Cerdanyola i el de Mollet, ens permeten entreveure la possible riquesa d'oportunitats que el nostre territori és capaç d'oferir a l'hora d'intervenir-hi amb racionalitat. Un Pla Territorial Regional hauria de ser, precisament, la descoberta i posta en valor d'aquestes oportunitats, les quals aprofitarien valors locals per a fer-los claus en un marc més general.

MOLLET: EL POL EMERGENT DEL VALLÈS ORIENTAL

L'encaix metropolità de Mollet del Vallès (una alternativa d'ordenació territorial)

1.0- Introducció

Mollet presideix la vall alta del Besòs i està situada en un punt de trobada definit per la vall alta d'aquest riu, resultat de la unió del Tenes, el Congost i el Mogent.

El desenvolupament recent del Vallès ha portat al naixement de noves polaritats, com és el cas de Mollet. D'antic sobresortien les capitals, com ara Granollers, Sabadell, o Terrassa, però el creixement de les últimes dècades ha portat a que, tot i la manca de planejament territorial a

l'escala comarcal, o metropolitana, hagi existit una articulació que ha reforçat el conjunt dels nuclis preexistents i en particular els de dimensió mitjana i ben situats.

S'ha malmès i tacat molt el territori. S'han ocupat llocs que mai no havien d'haver estat urbanitzats i les infraestructures s'han fet tard i amb manca de visió, però el canemàs del territori de suport ha estat prou fort com perquè l'estructura urbana hagi estat la base principal dels assentaments i l'element que encara el relliga.

En el futur immediat aquest procés continuarà. I serà així per la via d'un planejament territorial que finalment reforci aquesta tendència, un planejament que sigui respectuós amb el medi i tendeixi a controlar el desordre de l'ocupació territorial o, en cas contrari, per la via dels fets, de les inèrcies i la resistència del territori a ser canviat de manera tecnocràtica.

En aquest context, les polaritats, com Mollet, s'han desenvolupat i tendiran a ser més fortes encara. Uns altres casos similars són els de Cerdanyola-Ripollet-Montcada, o el de Sant Cugat-Rubí.

L'estructuració d'aquestes polaritats és un pas de cara a fer més potent el seu paper urbà i per a superar les components suburbials que en molts casos van fer-les créixer; com també, una oportunitat per a controlar el perímetre urbà, acotar el seu creixement i definir fronteres clares amb els espais lliures. Una oportunitat, sobretot, per a estructurar aquests espais amb una lògica pròpia.

En aquest context de polaritats que apleguen uns quants municipis, però que posseeixen una lògica que és clarament d'escala inferior a la comarcal i a la metropolitana, apareix una possibilitat d'ordenació territorial important. D'aquesta manera, el futur Pla Territorial de la Regió hauria de tenir en compte aquests àmbits territorials, almenys a l'hora de l'estudi i el detall de les propostes i sense entrar, de moment, a plantejar si aquests àmbits emergents han d'ésser alguna cosa més en termes administratius. Aquesta darrera resposta la deixem ajornada en la mesura que en el conjunt del territori difícilment, avui per avui, es pot estructurar en aquest tipus d'àmbits, però ens serveixen, si més no, d'àmbit d'estudi i de proposta.

1.1- La situació de Mollet

Mollet, situada en la part alta del Besòs després de la unió del Tenes, el Congost i el Mogent i abans de la desembocadura de la Riera de Caldes es troba en un punt que és excepcional. Cap al sud les planes de la Llagosta i de Masrampinyo desguassen cap a Montcada. Pel nord, la divisió fluvial mateixa manifesta la doble direcció que s'estén cap al Vallès

més oriental i cap l'interior de Catalunya, o sigui la vall del Congost cap a Vic.

Granollers participa també de moltes d'aquestes qualitats territorials que hi ha a Mollet, però ho fa en un establiment que és més al nord, més central en una comarca de vella articulació agrícola. La posició de Mollet, al contrari, és clarament molt més recent, amb caràcter de lloc de pas, en una posició de confluència i de colador cap a la desembocadura del Besòs o bé, dit en termes urbans, cap a Barcelona.

Finalment, les infraestructures han atorgat a Mollet encara una situació de connexió important en relació al Vallès Occidental i, en particular, amb l'àrea de Sabadell, a través de la vella carretera B-140 i, més modernament, a través de l'A-7.

1.2- Les riqueses del territori

La situació geogràfica de Mollet ha generat un conjunt d'infraestructures que és també una riquesa si estiguessin lligades correctament al territori que serveixen. Aquestes poden ésser replantejades i d'aquesta opció partim en les alternatives traçades més avall.

Mostra d'aquesta situació de riquesa ho és el fet que pocs municipis són a una cruïlla d'autopistes, o en el punt de connexió de tres línies ferroviàries.

Aquesta centralitat d'infraestructures és una consolidació del que Mollet representa a escala geogràfica, per la seva situació al capçal del Besòs i en les planes baixes del Vallès que permeten el pas més fàcil cap al Vallès Occidental.

L'encaix territorial compta també amb la dualitat de Mollet amb Martorelles-Sant Fost, complement que no es produeix en els mateixos termes en altres llocs de la conca fluvial.

Finalment, en la mesura que Mollet participa de les característiques tant de la conca del Besòs, com de les planes intermèdies del Vallès, l'exemple millor de les quals és avui Gallecs, la complexitat i varietat del seu territori es manifesta amb tot la seva riquesa.

1.3- L'alternativa d'ordenació del territori de Mollet

El model futur d'organització territorial que es planteja seguidament per a l'àrea de Mollet, parteix de diferents alternatives que fan referència al sistema dels espais lliures, al de les infraestructures i al sistema urbà, entesos com a articulats i respectuosos entre ells respectivament.

1.3.1- el sistema dels espais lliures

El sistema dels espais lliures es basa en dues categories d'espais, les planes del Vallès i els espais fluvials.

Les opcions són, la preservació de Gallecs i la recuperació dels espais fluvials de la Riera de Caldes i del Besòs, avui degradats i marginats.

Com a complement entre els dos tipus es planteja l'establiment de connexions entre Gallecs i les àrees fluvials de la Riera de Caldes i del Besòs.

Es planteja un sistema fluvial d'espais lliures d'amplada suficient que incorpora la llera estricta i les planes adjacents com a espais lliures no urbanitzats i on el pas de les infraestructures no podrà tallar-los. Per a aquest objectiu cal, en primer lloc, minorar l'impacte que representa el pas de les infraestructures en la part final de la desembocadura de la Riera de Caldes i, en segon lloc, considerar les instal·lacions de la Gec-Alston, com a una excepció en l'àmbit que ocupen. La continuïtat d'espais lliures entre el centre de Gallecs fins la riera de Caldes ha de ser possible per sota de l'A-7, sense augmentar les àrees urbanitzades i tot adequant els espais lliures de l'entorn de la fàbrica.

Es tractaria de considerar la rehabilitació de les lleres àmplies de la Riera de Caldes i del Besòs, com a espais accessibles, ordenats i amb una urbanització el més naturalitzada possible, bo i preveient que la seva recuperació serà una ordenació humanitzada i alhora respectuosa amb els seus aspectes més naturals.

1.3.2- el sistema de les infraestructures: les vies

El replantejament del sistema de vies parteix de l'ús de l'A-17 al servei de Mollet, de l'establiment d'una clara jerarquia del conjunt viari, de l'anul·lació de les duplicitats, i de la pacificació del sistema de rondes interiors.

L'anul·lació del peatge de l'A-17 permetria plantejar dos nusos al servei de Mollet i l'àrea del seu entorn: Mollet-nord i Mollet-sud. Mollet-nord és l'accés clar i origen de la N-152, com a autovia de l'Ametlla, o via vers Vic i Ripoll. Mollet-sud és el final lògic de l'eix de la carretera de Caldes (B-143).

L'entrada en funcionament de l'A-17 com a via primària al servei del territori de Mollet permetria fer desaparèixer el traçat i el caràcter de l'actual variant de la N-152, la qual travessa el nucli urbà amb el caràcter de via ràpida. En la mesura que l'eix de la N-152 cap a Vic partiria del nus de Mollet-nord, és possible redefinir el caràcter de la variant a través del nucli urbà i integrar-lo com a tancament del sistema de rondes que ja

existeixen en el nord de la població. La pacificació del tràfic seria possible en tota l'anella urbana.

Si es resolen les connexions entre Mollet i Martorelles-Sant Fost a través de la xarxa viària primària de l'A-17 i els dos nous nusos d'autopista, de manera que l'eix de la carretera de Caldes arribi fins la carretera de sant Adrià a la Roca (BV-5001) pel nus de Mollet-sud i l'enllaç de la N-152 connecti també amb aquesta carretera en el nus de Mollet-nord, aquesta solució estalviaria el fet escandalós que es produeix en l'actualitat on, tot i l'elevat nombre d'infraestructures realitzades a l'entorn de Mollet, les comunicacions amb Martorelles, Sant Fost i amb Badalona (B-500) es continuen realitzant pel cor de la ciutat i el vell pont del Besòs. Un cop resolt els enllaços per la perifèria dels dos nuclis urbans, la traça antiga esdevindria un eix cívic entre el centre dels dos municipis.

1.3.3- el sistema de les infraestructures: el ferrocarril

L'aprofitament dels sistema ferroviari parteix de l'ús de la xarxa existent i de la centralitat que generen les possibles connexions.

L'aprofitament de la línia Mollet-Papiol per al transport de viatgers, permetria, com ja ha estat proposat sovint, una línia al llarg del Vallès, la qual demanaria algunes noves estacions d'interconnexió. En el nostre cas, la més evident es situaria en la connexió amb la línia de Barcelona a Vic. Aquesta nova estació d'enllaç es situaria al mig de l'àrea dels espais lliures dels marges de la Riera de Caldes i la seva implantació hauria de ser respectuosa amb aquest context (sobreelevada, sense talussos...).

Es proposa recuperar una línia estable de transport públic entre Caldes i Mollet, que passaria per la carretera actual (B-143). La carretera, en canvi, tal i com ja està previst, sortirà de l'interior de Palau de Plegamans amb una variant. Per l'àrea interurbana el tramvia aniria paral·lel a la carretera. Connectaria amb l'estació d'enllaç dels ferrocarrils de Mollet-Papiol i Barcelona Vic, però el seu origen es situaria en l'estació de Mollet de la línia a Girona.

1.3.4- desenvolupament urbà i noves centralitats

El desenvolupament urbà es planteja com un creixement que ocuparia únicament àrees avui ja consolidades, a través de la seva renovació urbana, sigui per motiu de desallotjament d'activitats obsoletes, o per la recuperació d'espai vial sobrer.

L'obertura de Mollet a l'autopista generaria una àrea situada entre aquesta i el ferrocarril a Girona que posseeix una gran centralitat d'interès comarcal. Aquesta àrea avui industrial, es proposa de renovar de manera gradual a través d'una iniciativa pública. Aquesta àrea permetria la recuperació d'un 50 % dels espais avui ocupats per a nous habitatges i

serveis privats i un 50 % per a equipaments i espais lliures públics. Es tractaria d'una nova àrea amb una pluralitat d'usos propis d'un centre-ciutat d'escala de seu metropolitana. El potencial de la seves comunicacions (viàries i ferroviàries) impulsaria aquesta regeneració.

L'eix longitudinal d'aquesta nova àrea de centralitat estaria situat entre la línia del ferrocarril i l'autopista, mentre que en el sentit perpendicular la carretera de Mollet a Martorelles i Sant Fost en seria el complement convertida en eix cívic.

1.4- Conclusió

L'alternativa d'articulació territorial de Mollet es possible establir-la quan es superen els factors més negatius que han pesat en la seva configuració territorial recent :

Primer: a nivell d'infraestructures el concepte erroni de la duplictat de vies i els peatges en les infraestructures bàsiques metropolitanes. És a dir, una autopista d'esquena a la ciutat i sense sortides i la creació d'un desgavell de vialitat (nova N-152) per a compensar-ho (?). A nivell ferroviari, l'existència de la línia Mollet-Papiol, sense ús i mai dissenyada com a possible xarxa interconnectada. En el futur immediat el traçat del ferrocarril d'alta velocitat no hauria de repetir aquests mals antecedents.

Segon: el segon punt a superar és la manca de model per a defensar els espais lliures de l'entorn urbà, situació que ha d'ésser totalment capgirada fins al punt que és el respecte dels espais lliures existents i la recuperació dels degradats, i l'establiment de connexions, el primer pas que permet ordenar el territori. Tot això, començant des de fora dels nuclis urbans per arribar, finalment, a ells i no a través del procés invers que sempre s'ha practicat. El respecte a l'estructura dels espais lliures obliga a un tractament diferent de les infraestructures, les quals han estat un dels grans mecanismes de triturar i crear marginalitat en els espais lliures.

Tercer: el tractament adequat dels espais lliures en primer lloc i el capgirament del paper de les infraestructures permet entreveure un potencial urbà enorme per al cas de Mollet, avui desconegut. Un potencial que permet endreçar els límits i ordenar una nova centralitat de primer ordre en l'àrea metropolitana. Només amb el respecte als espais lliures i un plantejament diferent de les infraestructures és possible assolir aquesta perspectiva de potenciació de centralitat urbana.

Es planteja, doncs, respectar el gradient que posseeix el territori de Mollet, amb un alt grau d'urbanització i d'infraestructures en les terres baixes, mentre que cap amunt, en el límit de Gallecs, desapareix aquella densitat d'elements artificials i es produeix una continuïtat entre ciutat i

espais lliures només sobtada pel pas de l'autopista A-7. Aquest gradient és similar al d'altres poblacions del Vallès, notablement el cas de les capitals, Granollers, Sabadell i Terrassa, on les seves capçaleres estan en contacte amb amplis espais lliures. A Mollet aquesta circumstància és més significativa, però també més dèbil, en la mesura que la seva localització territorial, al centre de la depressió prelitoral, empeny una possible urbanització d'aquests espais alts, possibilitat que hauria de ser completament estalviada. Per a permetre alliberar-nos aquesta pressió, les possibilitats de les parts baixes del municipi, ben jugades, constitueixen un capital enorme de possibilitats alternatives. La modernització de Mollet hauria de partir del respecte d'aquest gradient territorial perquè el capital medi-ambiental és el principal recurs a valorar per al futur.

El cas de Mollet és paradigmàtic en l'àrea metropolitana, demostratiu de com els plantejaments viciats en l'actuació territorial dels darrers anys han propiciat una situació molt negativa i abocada a una manca de perspectiva, tot i posseir, com hem vist, un emplaçament i una riquesa de comunicacions completament decisiva.

El cas de Mollet és exemplar, també, en mostrar-nos com no solament és necessari un replantejament del què cal fer en endavant, que ha d'ésser necessàriament diferent de les pràctiques recents, sinó de com caldrà reconstruir part del que ha estat fet. Aquesta seria una mostra palesa de com el malbaratament de recursos ha estat tan enorme que revela una ràpida caducitat de les inversions realitzades, fins i tot a l'interior del propi esquema que les va generar.

Per acabar, volem proposar de cobrir una part de l'autopista A-7 amb un fals túnel. Es tractaria de cobrir una dimensió de mig quilòmetre de l'enorme trinxera que creua la carena entre els termes de Mollet i Santa Perpètua per a permetre la continuïtat de les planes de Gallecs i integrar una àrea que, en termes ambientals, ha estat estudiada com a molt interessant per a les comunitats naturals, d'ocells per exemple.

Una proposta d'aquest tipus seria titllada ràpidament d'utòpica, i fora de tota consideració econòmica viable. Però, com hem vist, de recursos no n'han faltat per a la construcció de la duplicitat de vies i per a l'ocupació exagerada de territori efectuada en els darrers anys.

Front a la tècnica i a l'economia que fins ara han construït l'entorn de Mollet, meditem, doncs, si un túnel d'aquesta naturalesa, avui per avui tant fora de la nostra realitat quotidiana, no seria realment una mostra ben clara d'una racionalitat alternativa que caldria assolir.

2. Cerdanyola : LA CIUTAT DE LA UNIVERSITAT

2.1- *L'opció : portar la Universitat Autònoma fins a la ciutat*

Ens plantejem la major imbricació possible entre la Universitat i Cerdanyola. Proposem que, a semblança d'altres ciutats del món, Cerdanyola i la Universitat es fonguin en una única estructura. Podem citar els casos clàssics de Cambrigde i Oxford a Anglaterra, de Heidelberg i Münster a Alemanya, així com molts Campus nord-americans, etc. Aquests són els models ideals del nostre referent final.

Es tracta de superar la dicotomia que ara existeix entre la part alta del terme —Bellatera—, separada per l'autopista, i la part baixa on radica el nucli urbà.

Aspirem a ser un Centre Direccional a l'escala de l'àrea metropolitana de Barcelona i a l'abast de Catalunya, però també un referent singular a Europa i al món.

Avui mateix i en el context del nostre país, la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) representa ja un cas excepcional de Campus, absolutament consolidat i diversificat amb la incorporació més recent de Centres de Recerca i de Referència Tècnica. Un lloc que és el resultat d'un procés d'anys amb moltes dificultats en l'assentament i en les connexions amb les infraestructures. Avui, però, és una àrea que comença a col·lapsar-se per la manca d'espai i per la densificació creixent. Aquesta situació comença a estar al límit del que permet la protecció ambiental de les àrees de bosc i rieres. En aquest sentit, els perills d'una major densificació, o de superar límits com el torrent de Can Domènec, caldria que fossin completament estalviats.

Optar per fer de Cerdanyola la Ciutat de la Universitat, representa una opció estratègica per a definir amb força el caràcter del municipi en el segle que ve.

2.2- *Els continguts d'aquesta opció*

2.2.1- L'especialització com a ciutat, el repte de la qualitat. Cerdanyola ha d'optar pel projecte millor possible, i desdir-se d'altres opcions menors, de menys interès. Cal, així, optar decididament per la Universitat com a equipament social de màxima importància i singularitat, com també per la preservació del medi natural que envolta la ciutat i que dona sentit a la implantació d'equipaments de primera magnitud, en un model de desenvolupament d'un àmbit de Ciutat-Campus i en una opció d'integració entre la ciutat i la Universitat. En altres direccions, l'obertura de la Universitat cap al seu territori cal realitzar-la també a través d'altres

eixos i no exclusivament amb Cerdanyola, com ara és aprofitant la seva proximitat amb Badia, o amb els municipis que s'enllacen amb altres estacions de la seves línies de ferrocarril.

2.2.2- La diversificació social. Al contrari que un model de creixement basat, en exclusiva, en l'absorció de població amb rendes altes, l'opció de la Universitat permet la diversitat social. La dimensió interclassista de moltes ciutats universitàries és clarament superior a l'opció de ser un nucli amb interès residencial per a aquells grups socials que poden triar la nostra situació accessible. En aquest sentit, l'opció de desenvolupament de Cerdanyola ha de ser completament diferent a la dels municipis veïns, clarament al cas de Sant Cugat, on una localització i unes diferents aptituds plantegen altres camins. Cerdanyola no pot ser una versió reduïda del seu veí de ponent.

2.2.3- El respecte al medi natural. Aquesta opció pressuposa una acció decidida de preservació del paisatge de l'entorn de la ciutat, en particular de la seva banda de ponent i de les connexions d'aquesta àrea cap a Collserola, Serra de Galliners, i els espais en direcció a Sant Cugat, que formen part de la Via Verda entre Sant Llorenç del Munt i Collserola. Aquest paisatge és natural i és agrícola, com també és cultural per la presència de l'activitat humana des de segles, com ho mostren determinats jaciments arqueològics. A nivell geogràfic és format per una complexitat de rieres amb els seus entorns i de plans de secà. D'aquest àmbit, només plantegem ocupar els llocs més propers al casc, en una acció que també els refà, com és el cas particular de la continuïtat de la riera de Can Gorgs fins a la riera de Sant Cugat, avui tallada pels talussos de l'autopista, de les vies laterals i de la línia del ferrocarril Mollet-Papiol, espais ara degradats per una agressió sistemàtica. Es dibuixa, així, clarament un límit de la ciutat a ponent i es proposa reconciliar-la amb el medi del seu entorn.

2.3- L'organització del territori. La present opció d'integració de la Universitat amb la ciutat es farà possible a través de diversos mecanismes de disseny territorial, entre els quals destaquem :

2.3.1- La continuació de la Universitat al sud de l'autopista, tot continuant el seu eix d'organització nord-sud, al llarg del torrent de Can Gorgs. Es delimita el conjunt de la vall d'aquest torrent com l'àmbit natural de l'assentament de la Universitat. Aquest és el seu espai de referència.

2.3.2- L'eix cívic : la connexió entre la Universitat i el cor de la ciutat es realitzaria a través d'un eix cívic, un eix de continuïtat de centre ciutat, format pel carrer de Sant Ramon que en angle enllaçaria amb l'avinguda

de la Universitat i, sense ruptura, cap al centre de l'àrea actual de la Universitat. Els extrems d'aquest eix són dues estacions de metro regional i en el seu tram mitjà n'enllaça la tercera. Aquest eix central es planteja com a preferent per al transport públic. L'autobús en una primera fase, però amb una proposta oberta a una infraestructura més fixa, però més sòlida en termes ambientals i cívics, com seria un tramvia. En l'angle que es produeix en la via cívica, entre l'avinguda de la Universitat i el carrer de sant Ramon, es pot pensar en localitzar-hi una altra estació, la dels autobusos d'abast comarcal.

Si bé l'eix cívic enllaça amb l'esquema més antic de vies de la ciutat, també hi connecten les noves Rondes, en particular la formada pel carrer de santa Rosa i l'avinguda de la Primavera.

2.3.3- Fer permeable l'autopista pel medi natural. Cal que l'estructura de torrents travessi aquesta via, els seus laterals i la línia del ferrocarril. El seguit de talussos d'aquestes infraestructures tallen completament l'estreta vall. Les ridícules bocanes i tubs en els torrents han d'esdevenir passos inferiors de magnitud suficient. La mateixa continuïtat de l'eix cívic també depèn d'aquesta permeabilitat.

2.3.4- La millora de la comunicació viària de Cerdanyola des de ponent amb l'autopista i els seus laterals. Es tracta d'enllaçar més correctament el sistema de rondes del sud del casc (santa Rosa/Primavera i sant Magí/Canaletes) amb l'accés a l'autopista, avui sostingut exclusivament per l'eix del carrer de la Serra de Galliners, el qual va a topiar amb el de la xarxa antiga de carrers, tot acumulant unes funcions de pas que li són impròpies. Plantegem un nou accés des dels laterals fins a la rotonda del centre del parc tecnològic. Aquesta via seria, també, el límit de ponent del Campus i de la mateixa ciutat. Ambdós nusos haurien de ser complets en la possibilitat dels accessos; això milloraria la situació actual d'un únic nus resolt amb accessos parcials al carrer de la Serra de Galliners.

2.3.5- La millora de la comunicació ferroviària de la ciutat amb les tres línies que travessen el municipi. Aquestes tres xarxes, la de la Generalitat en la part alta de la Universitat, la línia de Renfe de Mollet a Papiol —cridada en un futur immediat a ser la via de metro transversal de tot el Vallès— i la línia de Barcelona a Manresa, suposen una riquesa de comunicacions l'enllaç entre les quals és avui completament desaproveitada a l'interior del municipi. Cerdanyola depèn avui de forma desproporcionada de la línia de Barcelona a Manresa, la qual cosa és motiu suficient per plantejar-nos el seu enllaç territorial amb les altres línies.

2.3.6- L'opció de "Centre Direccional": Entesa la funció d'aquest Centre com el completament de la Universitat fins a connectar-la amb el Parc Tecnològic. Es tracta, en particular, de baixar la Universitat fins al Parc

Tecnològic i no a l'inrevés. El veritable "Parc Tecnològic" del Vallès és avui constituït per un conjunt molt més dispers d'empreses, sovint enormes de dimensió, que es situen en el conjunt de l'àrea metropolitana, en general; com també al llarg de la B-30, en particular. Com a centres productius en l'avantguarda de la tècnica i pel fet d'estar estretament relacionats no necessiten un emplaçament únic, com sí que ho demana el caràcter de la Universitat en un àmbit de Campus. Però la Universitat, aquesta sí, tendirà cada cop més a esdevenir un Parc Científic en la mesura que al costat de l'aspecte formatiu —les facultats— apareix cada dia amb més relleu l'assentament de centres de recerca especialitzada. Aquest creixement demana noves àrees d'implantació que formin part del mateix conjunt. Finalment, ens aporta una dada sobre la demanda de creixement de la Universitat el fet que aquesta ha duplicat de llarg el seu sostre construït en els transcurs dels darrers onze anys.

2.3.7- La recuperació dels torrents com a parcs. Es tracta de recuperar com a sistema d'espais públics els torrents de Can Gorgs i els seus enllaços, al sud, amb la riera de Sant Cugat i, al nord, amb el torrent de Can Domènec. Es tracta de concebre un únic sistema d'espai de rieres que faci compatible la protecció del seu caràcter amb l'ús social respectuós. Es tracta, en primer lloc, d'una recuperació ambiental, és a dir de preservar aquell grau de qualitat que encara avui és visible en determinats trams extrems, per a recrear-lo en tota la seva llargada. En aquest sentit, la via cívica, com a continuació de l'avinguda de la Universitat cap al nord, es mantindria de manera prudent separada de la riera i només la travessaria en un punt que caldrà que sigui a diferent nivell i amb llums de pont suficients. Més al nord, la localització de l'estació de Renfe ja és separada de la llera i els passos a través que caldrà obrir en els talussos es produiran en llocs separats per a la continuïtat dels espais de riera i per a la via cívica.

2.3.8- L'opció que es planteja és econòmica i viable. Parteix d'un nombre reduït d'infraestructures i d'una ocupació molt moderada del territori. En aquest aspecte, es diferencia notablement d'aquelles propostes de planejament urbanístic que esquarteren el sòl per a fer-hi un gran nombre d'il·les residencials, o industrials, ignoren la topografia i el medi i es plantegen únicament com una operació immobiliària amb suport públic per al pagament de les infraestructures. L'elevat nombre de propietat pública en aquesta àrea (de la Generalitat, de l'Autònoma i de l'Ajuntament) permet una gestió urbanística que faci primar l'interès general del país. No podem, doncs, en cap cas, devaluar el Pla General Metropolità (1976) i la seva opció de consolidar una centralitat metropolitana a través d'una gestió amb horitzó majoritàriament immobiliari amb l'excusa que les opcions antigues sobre aquesta centralitat (del tipus oficines, hotels, administració pública, etc.) són ja

avui opcions sense cap mena de futur. En l'actualitat hi ha una opció absolutament direccional, amb demanda i interès general com és la consolidació de la Universitat com a focus potent i aquesta demanda és coincident amb la qualificació urbanística de Centre Direccional.

2.4- Conclusió.

Es tracta d'un repte de qualitat, entroncat en un doble component que és Medi-ambiental i d'Equipament públic en l'àrea del saber : la Universitat.

Es tracta d'optar per una opció completament específica i singular, ben diferent del que altres ciutats poden aspirar i per a la qual opció Cerdanyola compta amb un capital notable. Això és, la presència de la Universitat, els límits de la qual cal fondre amb la població, i un entorn ambiental que és un capital que no sols cal preservar, sinó fer comptar positivament.

Aquesta especialitat és d'abast no sols metropolità, sinó que opta a ser una localització cultural i científica al mapa del món.

Es tracta d'un projecte de ciutat, d'una guia per a construir la Cerdanyola del proper segle. És una opció política del més ampli abast, una opció completament prioritària de la qual se'n derivaran moltes accions menors i quotidianes al llarg de força anys i és una ocasió per al consens i l'orgull de la ciutadania.

Els espais econòmics emergents: L'exemple del sistema Sant Sadurní - Gelida

Joan Rosselló

Arquitecte



No sé si el que exposaré es correspon estrictament al títol de la intervenció que em va proposar Oriol Nel·lo, perquè les meves reflexions s'enquadren més enllà del sistema proposat: el territori de l'Alt Penedès.

Començaré dient que haig de parlar d'un territori metropolità que no es sent metropolità.

Aquesta pot semblar una afirmació excessivament contundent, però el cert és que el fet metropolità no ha arrelat als territoris de l'Alt Penedès. Ni en la sensibilitat del ciutadà, ni tampoc en les administracions municipals i comarcals.

El fet metropolità no s'accepta encara, a l'Alt Penedès, com una situació pròpia de la nostra realitat territorial.

Aquesta és una afirmació que no té el suport ni d'enquestes, ni de dades, però que es constata a través de converses, d'alguna opinió escrita i en els pocs fòrums tècnics i polítics que en els darrers anys s'han generat especialment al voltant del PTMB.

En contrapartida l'Alt Penedès és, històricament, un territori que ha format part de l'àmbit del planejament territorial metropolità.

Ja a finals dels anys cinquanta, en la redacció del Pla General d'Ordenació de la Província de Barcelona, la comarca de l'Alt Penedès era incorporada a l'àmbit de planejament territorial que es coneix com Regió Metropolitana.

La proposta s'articulava per primera vegada sobre la base d'un rosari polinuclear de "centres" i "subcentres" comarcals, que en el cas concret que ens ocupa definia Vilafranca del Penedès com a municipi de preponderant interès industrial i en un segon ordre dins la corona, Sant

Sadurní d'Anoia, Gelida, Santa Margarida i els Monjos, i Sant Martí Sarroca.

A mitja dècada dels 60 el Pla Director de l'Àrea Metropolitana de Barcelona de 1968 incloïa també, dins del seu àmbit, la comarca de l'Alt Penedès.

Novament dins d'una estructura policèntrica es proposava Vilafranca com a polaritat metropolitana i Sant Sadurní d'Anoia com nova polaritat, establint-se dues grans àrees residencials, industrials i de serveis al voltant d'aquestes polaritats, que en l'horitzó de l'any 2010 previst pel Pla, havia d'agrupar una població de 500.000 habitants.

Aquestes dues polaritats no formaven part dels denominats pols de primer ordre, el més proper dels quals era el denominat Martorell-Anoia, pel que el Pla proposava al seu voltant importants equipaments i dotacions. Així, a més de fer previsions relatives a la protecció dels espais forestals, preveia la formació de parcs comarcals entre les polaritats de Vilafranca, Sant Sadurní i Martorell, el disseny d'infraestructures de transport que travessaven el territori comarcal, la implantació d'un nou aeroport en l'espai comprés entre els pobles de Guardiola, Vilobí, Puigdàlber i el Pla i un aeròdrom al terme municipal de Sant Llorenç d'Hortons.

El 1995 el Pla Territorial de Catalunya, en una de les seves principals determinacions i amb l'objectiu de descongestionar el sistema central i reequilibrar l'Àrea Metropolitana, proposa dins d'aquest àmbit un conjunt de set polaritats, una de les quals és Vilafranca, més dues polaritats ròtula als extrems de l'àmbit metropolità.

El PTG, en l'estructura territorial que proposa inclou la major part dels municipis de l'Alt Penedès en el sistema per al reequilibri territorial de Catalunya nivell 2, basat en els sistemes urbans de Vilafranca del Penedès i Sant Sadurní d'Anoia, i en el de nivell 4, format per Sant Pere de Riudebitlles, Sant Quinti de Mediona i Torrelavit. Els municipis de Gelida i Sant Llorenç d'Hortons s'exclouen dels anteriors sistemes i formen part del sistema de reequilibri metropolità basat en el sistema urbà de Martorell.

El PTG defineix l'Àmbit Funcional Territorial Metropolità format per 15 sistemes de proposta, tres dels quals són els citats anteriorment, els quals estan inclosos en el Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB) actualment redactat i pendent d'aprovació.

El PTMB desenvolupa el concepte de polaritat del PTG a través de la proposta d'Àrees Dinamitzadores, que en gran part es recolza sobre les capitals de comarca, una de les quals és l'Àrea Dinamitzadora de Vilafranca.

Cal recordar que l'àmbit del PTMB inicialment no incloïa les comarques del Garraf i de l'Alt Penedès les quals van ser incorporades a partir de l'aprovació del PTG el 1995.

Malgrat doncs aquesta insistència, malgrat que des de fa 40 anys l'Alt Penedès ha format part de l'àmbit de planejament territorial metropolità, el fet metropolità no ha arrelat.

Si bé és cert que durant aquests anys s'han centrat sobre el territori de l'Alt Penedès moltes expectatives, la realitat és que l'Alt Penedès és la comarca amb menor pes poblacional i menor densitat de població de la Regió Metropolitana, i mentre que en les comarques que formaven la Regió I es produïa un procés de concentració de la indústria i la població, l'Alt Penedès ha continuat mantenint encara una dinàmica econòmica pròpia, basada fonamentalment en el creixement endogen concretat en una activitat econòmica diversificada, però amb la presència d'un sector fort, el vitivinícola, que ha actuat com activitat motora.

De poc sembla que han servit els arguments teòrics esgrimits:

- Una situació estratègica molt bona, d'una banda entre les zones més metropolitanes de Barcelona i l'àrea d'influència del Tarragonès, i de l'altra entre la Catalunya central i la costa.

- Un nivell d'urbanització poc desenvolupat que ofereix gran quantitat de sòl susceptible de ser ocupat.

- Una oferta de sòl industrial a preus competitius.

- L'existència d'uns recursos humans de nivells salarials moderats.

- L'existència d'un cert entorn empresarial.

- O la possibilitat de desenvolupar un nivell de vida elevat dins d'un entorn agradable.

La manca d'arrelament del fet metropolità a l'Alt Penedès es pot atribuir a molts factors, però sobre tot em sembla interessant atribuir-ho a les especials característiques del model metropolità barceloní, on en els processos de creixement territorial s'està reforçant una estructura polinuclear discontinua que descansa més sobre xarxes que sobre continu edificat.

La falta d'identificació i fins hi tot el rebuig que el fet metropolità desperta, tant en el ciutadà com en les administracions, s'ha d'atribuir a que aquests han assimilat el fenomen metropolità més a través dels criteris teòrics i llunyans que serviren per a la determinació d'àrees metropolitanes: alta concentració de població, alta densitat de població, baix percentatge de població ocupada en el sector primari, alta accessibilitat entre els llocs de residència i treball..., que a través de la pròpia realitat metropolitana barcelonina molt més complexa.

S'ha assimilat el fet metropolità a continu edificat, model que no es correspon a la realitat de la Regió Metropolitana de Barcelona on l'Alt Penedès té un paper important a desenvolupar.

No s'ha sabut explicar prou bé el model discontinu format per àrees buides i plenes on l'Alt Penedès forma part d'un territori més ample compost de diferents parts que s'equilibren i es complementen.

Apunto també com a possibles causes d'aquest distanciament, la consciència que es té a l'Alt Penedès de la vocació productiva del seu territori i que per tant la competència d'usos del sòl, no ha posicionat a l'agricultura en una situació marginal, entre d'altres raons perquè el sector vitivinícola, a diferència d'altres sectors industrials, necessita molt especialment d'un territori productiu al seu entorn que li doni suport. Aquesta és, però, una situació transitòria que està a punt d'esclatar. Estem davant d'un espai econòmic emergent, on s'estan produint indicis clars de transformació.

Alguns són indicis més generals i d'altres més locals. En el primer sentit són prou eloqüents alguns resultats de l'enquesta de la Regió Metropolitana recentment publicada. Es confirma la tendència, tant a la difusió de la població com de l'activitat, amb la pèrdua gradual de pes relatiu de la ciutat central i augment del protagonisme d'àrees territorials més allunyades, les quals reben majoritàriament migracions dels municipis més poblats.

Per exemple de les migracions que s'han produït al municipi de Gelida el 1998, en nombre de dues-centes, el 86% provenen de la Regió Metropolitana, el 7% de l'estranger, el 3,5% de la resta de Catalunya i el 3,5% de la resta de l'Estat Espanyol.

Del 86% de les migracions que provenen de la Regió Metropolitana només el 40% prové de Barcelona ciutat, la resta, el 60% prové en un 57% de municipis de la primera corona: Sant Boi, L'Hospitalet, Sant Feliu, Sant Vicenç dels Horts, etc. i en un 44% de municipis de la segona corona: Martorell, Sant Llorenç d'Hortons, Vilafranca, etc.

La mobilitat residencial a la Regió Metropolitana s'ha intensificat i les expectatives de canvi de residència són creixents: prop d'una de cada cinc persones major de 18 anys té intenció de canviar d'habitatge en els propers 5 anys, amb destinacions previstes que apunten cap els mitjans i petits municipis.

Els canvis de residència metropolitans s'han concentrat en zones metropolitanes dinàmiques econòmicament, amb un entorn ambiental agradable i amb qualitat de vida: El Garraf, El Vallès Oriental i El Maresme.

L'Alt Penedès reuneix aquestes característiques i comença a experimentar la influència d'aquesta nova tendència en la distribució de la població.

És important destacar que, des del punt de vista de la construcció d'habitatges, l'Alt Penedès és la comarca metropolitana que ha experimentat major dinamisme entre 1997 i 1998.

El nombre d'habitatges iniciats durant la primera meitat de l'any ha augmentat en un 73% respecte al mateix període de l'any anterior, molt per sobre de la resta de comarques metropolitanes: El Barcelonès

(37,6%), El Baix Llobregat (24%), Els Vallès Occidental (9,2%); El Garraf (8,4%) El Maresme (6,8%) i El Vallès Oriental (4,2%).

En xifres absolutes, Vilafranca ciutat inicia 450 habitatges, quantitat comparable a la dels habitatges iniciats en ciutats molt més grans com poden ser Mataró (591), Manresa (590), Vic-Manlleu (488) o Vilanova i la Geltrú (472).

Les dades relatives a Sant Sadurní no tenen el mateix sentit de creixement, doncs el nombre d'habitatges iniciats el 1998 ha disminuït en un 15% en relació als iniciats el 1997.

Contràriament, a Gelida el sector de la construcció ha experimentat un notable increment entre 1997 i 1998. Els habitatges iniciats el 1998 s'han incrementat en un 100%, igualant-se pràcticament en valor absolut amb els construïts durant el mateix any a Sant Sadurní (69).

Les expectatives de construcció d'habitatges són però en ambdós municipis prou importants, a Sant Sadurní hi ha l'expectativa de 600 habitatges i a Gelida de 320 habitatges. M'estic referint a expectatives immediates, excloent les expectatives més amples contingudes en el planejament general.

A Sant Sadurní s'han posat recentment en joc 465 habitatges al sector "El Gat Cendrer", a través de l'INCASOL i a Gelida 152 habitatges en la promoció privada "La Fanga", que s'ha vist retardada incomprendiblement per la Direcció General d'Urbanisme, potser a l'espera de que entressin en joc les operacions d'habitatge de l'entorn promogudes per l'INCASOL.

Seria interessant disposar de dades relatives al mercat de l'habitatge dels municipis de Sant Sadurní i Gelida. En relació a l'origen dels compradors de nous habitatges, a Gelida es coneix que en les promocions més recents d'habitatges plurifamiliars, aproximadament el 20% dels compradors provenen de la Regió Metropolitana, mentre que la resta provenen de canvis d'habitatge intra-municipals o de la formació de noves parelles que ja vivien a la població.

En relació a la mobilitat residència-treball a l'Alt Penedès, els residents amb lloc de treball fora de la comarca representaven l'any 1991 el 12%, mentre que al cens de 1996 representen el 17%, es a dir, s'ha incrementat en 5 punts el percentatge de residents amb lloc de treball fora.

Si comparem la mobilitat residència-treball de 1991, amb la de 1996, en els municipis de Sant Sadurní i Gelida, s'observa un augment del 17% de viatges entre Gelida i Sant Sadurní i del 79% entre Sant Sadurní i Gelida.

Tant una població com l'altra, augmenten els viatges amb direcció a Vilafranca, en un 38% Gelida, i en un 28% Sant Sadurní.

Igualment s'observa que mentre Gelida disminueix la connectivitat amb Martorell en un 16%, Sant Sadurní l'augmenta en un 290%.

Cal destacar la disminució dels viatges intra-municipals, que en el cas de Gelida la disminució és del 17% i en el de Sant Sadurní del 14%.

En relació a la base productiva, la desindustrialització acompanyada de la terciarització de Barcelona perfila la necessitat d'establir una estratègia paral·lela que tendeix a incrementar l'activitat productiva de les ciutats de la segona corona metropolitana, potenciant les seves pròpies economies sectorials.

En aquesta línia estratègica, l'Alt Penedès ha de jugar un paper important dins del context metropolità.

La indústria vitivinícola està actuant com activitat motora de l'economia de l'Alt Penedès.

En el cas del subsector del Cava, sobre el que gravita l'economia de Sant Sadurní, el seu caràcter emergent és indiscutible. Durant l'any 1998 el subsector aconsegueix per primera vegada que les vendes al mercat exterior superin les vendes del mercat interior. Els 98,6 milions d'ampolles destinades a l'exportació ja superen el 91,8 milions d'ampolles facturades al mercat espanyol. Així el subsector ha obtingut al 1998 un creixement de vendes del 8,3% respecte de 1997, que si bé és inferior al de l'any anterior (14,8%), aconsegueix una xifra històrica de vendes mai aconseguida fins ara: 190 milions d'ampolles.

El pes en les exportacions de cava es concentra en Freixenet, empresa que el 1998 va exportar 72 milions d'ampolles, el 73% de les exportacions totals, augmentant les seves vendes en un 10% en relació amb l'any anterior.

El subsector ha passat de 61 milions d'ampolles venudes el 1975 a 190 milions d'ampolles el 1998.

El nombre d'elaboradors registrats ha passat de 65 el 1977 a més de 271 el 1997.

Les exportacions han passat de ser el 5% de la producció el 1975 a situar-se al voltant del 52% el 1998.

Aquesta situació però no està exempta de perills. Aquest espectacular procés de pas del xampany al cava, no ha tingut correspondència amb el creixement de la vila.

Des del punt de vista demogràfic la població ha passat de 8.021 habitants el 1975 als 9.400 a finals de 1997 el que significa un creixement del 17%, el més baix des de 1900, exceptuant l'etapa crítica de la guerra i la postguerra.

Durant aquest període els canvis urbanístics han transformat la vila que, abans dels ajuntaments democràtics, mantenia encara un caràcter rural molt similar a la parròquia de Subirats que el 1764 va obtenir la separació i la condició de municipi.

D'altres sectors industrials gaudeixen també dins del sistema d'una presència econòmica potent, com és el cas del paper que, des del segle XVIII, té una implantació a l'entorn de les conques dels rius Bitlles i l'Anoia, des de Sant Pere fins a Gelida.

Els primers molins paperers, amb activitats complementàries amb l'agricultura, han anat evolucionant i algunes s'han convertit en empreses importants, com és el cas de la paperera Guarro de Gelida, que amb tres-cents anys d'història, actualment presenta xifres de creixement notables. El grup Guarro, entre 1994 i 1998 va augmentar les vendes en un 22%.

Malgrat la necessitat de potenciar les pròpies economies sectorials, que en el cas de Sant Sadurní seria el subsector del cava i en el de Gelida i la Conca del Riu Bitlles, el paper, sembla del tot convenient potenciar el procés de diversificació del sector industrial.

És molt arriscat que l'economia de Sant Sadurní es centri en un subsector amb predomini de treballadors poc qualificats i per tant fàcilment substituïbles per mà d'obra més barata procedent de l'emigració. Aquesta situació genera un conjunt d'amenaques a neutralitzar. La crisi de les papereres de Gelida a finals dels anys seixanta és un exemple, dins del sistema, que demostra la conveniència de la diversificació dels sectors industrials.

En d'altres territoris propers la preponderància de la indústria vitivinícola s'ha vist atenuada per la recent consolidació de processos de diversificació del sector industrial, amb el creixement molt important del sector dels components d'automoció que ha significat la implantació a Els Monjos de set empreses que agrupen més d'un miler de treballadors, així com l'expansió dels subsectors dels plàstics i la química "tova", també a Els Monjos.

Conjuntament amb les anteriors tendències s'aprecia un rellevant procés de terciarització de l'economia. A Vilafranca del Penedès, l'any 1990 els serveis concentraven el 77% de les empreses i el 66% dels llocs de treball. Aquest percentatges s'han incrementat en set i vuit punts percentuals, passant, respectivament, al 85 i 70%.

En concret, a l'àrea Sant Sadurní-Gelida s'aprecia una revalorització del territori com a territori turístic, malgrat que el sistema té un desenvolupament turístic pràcticament nul, sense activitat hotelera i molt poca activitat al voltant de la restauració.

Aquesta absència de desenvolupament turístic contrasta amb les seves característiques geogràfiques, socials i culturals.

Vull fer notar en aquest sentit una dada que em sembla molt rellevant: el museu de Can Codorniu va rebre durant l'any 1998, 153.367 visitants, el que significa un increment del 6,8% en relació l'any anterior. Aquestes xifres posicionen el museu de Sant Sadurní en el setzè museu més visitat

de Catalunya, per davant per exemple del Museu del Monestir de Montserrat, del Museu d'Art de Girona, del Museu Arqueològic Nacional de Tarragona o del Museu de la Ciència i la Tècnica de Catalunya.

Des del punt de vista d'infraestructures viàries es produeixen en aquests moments símptomes que deixen entreveure que es comencen a modificar alguns comportaments territorials que han estat un evident fre al desenvolupament metropolità del sistema Sant Sadurní-Gelida.

L'eix Martorell-Vilafranca és suportat d'una banda per un camí pavimentat d'origen medieval, que seguint les corbes de nivell es presenta totalment impracticable des de fa trenta anys; i de l'altra per l'autopista A-7 de peatge amb accessos unidireccionals que no generen connectivitat interna i amb un sistema d'explotació especialment qüestionat en els darrers anys, tant per les institucions comarcals com pels ciutadans.

El municipi de Gelida és possiblement l'únic municipi de l'Estat que va pagar les obres del seu accés a l'autopista A-7 en direcció a Barcelona, i amb això vull dir que el van pagar els ciutadans i les empreses de la població, i que després i durant vint-i-cinc anys ha continuat pagant un peatge abusiu, tres vegades per sobre del que pagaven els usuaris del mateix tram d'autopista.

L'autopista de peatge i l'absència d'alternatives viàries a aquesta ha estat i continua essent tant per Gelida com per Sant Sadurní, així com per les poblacions de l'àrea, un element important que ha paralytitzat implantacions industrials i canvis de residència en una àrea que, com la de Gelida, ha tingut històricament una clara vocació residencial.

Els dèficits històrics d'accessibilitat tant per la comarca de l'Alt Penedès com per la del Garraf s'han posat recentment més de manifest amb l'obertura de l'autovia del Baix Llobregat i la potenciació de l'eix del Llobregat i de l'eix Martorell-Igualada.

D'entre les noves dinàmiques reparadores vull apuntar la creació del consorci Xarxa Viària que agrupa els municipis de Gelida i Sant Sadurní amb dos més de la comarca de l'Alt Penedès —Sant Llorenç d'Hortons i Subirats— i amb tres municipis del Baix Llobregat —Martorell, Sant Esteve Sesrovires i Castellví de Rosanes— amb l'objectiu d'aconseguir millorar l'accessibilitat.

Aquest consorci ha aconseguit inicialment la reducció important, però no suficient, dels peatges de Gelida i Sant Sadurní i el compromís ferm de la construcció de l'accés en direcció sud a l'autopista A-7 i està treballant, amb indicis relatius d'èxit, en aconseguir la construcció de la nova carretera per la Vall de l'Anoia de Sant Sadurní a Martorell.

Finalment, en aquest repàs a les dinàmiques territorials que s'estan produint en aquesta àrea, vull destacar des del punt de vista d'implantació de serveis urbans, la inauguració el passat desembre de la portada

d'aigües d'Abrera gestionada per la Mancomunitat Penedès-Garraf, amb la qual s'obren noves perspectives sobre aquest territori i es resol un dels dèficits estructurals intercomarcals que han ocupat més a les administracions municipals del període democràtic.

* * *

Aquestes reflexions tenen necessàriament d'incidir sobre un document rellevant que està sobre la taula: el PTMB, i especialment sobre alguns dels seus elements més significatius.

La divisió del sòl en espais oberts i illes metropolitanes que formula el PTMB, planteja en general un excessiu esquematisme, que dins de l'àmbit de la Regió Metropolitana potser hauria sigut bo com a primera aproximació sintètica per explicar la realitat, però que sembla insuficient quan aquesta distinció conceptual es converteix en un dels elements bàsics de la proposta d'ordenació. I més, si aquesta dualitat s'aplica sobre un territori metropolità, extremadament complex, ocupat de forma molt diversa, amb molts matisos i sobre el que sembla que hauria de ser preponderant l'ordenació de l'espai buit com a principal element vertebrador.

L'aplicació repetitiva i homogènia d'aquestes dues categories primàries a tot el territori metropolità planteja en arribar a l'Alt Penedès dubtes possiblement encara més seriosos que en d'altres àmbits del planejament, i que confirma l'anterior.

El Pla defineix una única illa metropolitana a Vilafranca del Penedès, que ocupa 3.038 has., i que abasta pràcticament tot el terme municipal de la capital, gran part dels termes de Santa Margarida i Els Monjos i de la Granada i parts dels termes d'Olèrdola i de Sant Cugat Sesgarrigues.

La resta del territori comarcal forma part d'un extens espai obert, trossejat per una xarxa desmesurada de vies, en el que s'inclouen viles tant importants com Sant Sadurní d'Anoia i Gèlida.

Cal subratllar d'entrada que la delimitació de l'illa metropolitana proposada hauria de ser molt més petita i que seria convenient la definició d'una nova illa menor diferenciada de la de Vilafranca que agrupés el sistema Sant Sadurní-Gelida, de forma que "s'allargués" cap els territoris dels marges del riu Bitlles i Anoia, servís de ròtula entre el sistema de Martorell i el de Vilafranca i fos útil pels efectes del quart cinturó.

Sant Sadurní prendria així l'estructura urbana que necessita, a l'entorn d'una activitat econòmica tan important com la del sector del cava, i es potenciarà el procés de diversificació del sector industrial tot incorporant els valors complementaris del sector manufacturer del paper a través de la seva potenciació o reconversió.

La vila i la base productiva especialitzada que s'hauria de potenciar: el sector vitivinícola i del cava, precisa, a diferencia d'altres sectors, la presència del seu propi territori productiu, del seu propi paisatge de vinyes sense el qual el sistema perd la seva força. Però necessita també una imatge urbana complementària, una estructura de ciutat on s'ubiquin serveis i indústries auxiliars, equipaments i espais urbans consistents.

La feblesa demogràfica d'aquesta àrea quedaria resolta a nivell superior amb els àmbits propers de Vilafranca i Martorell.

La definició de dos sistemes, un central a l'entorn de Vilafranca i un allargat que abastés el sistema Sant Sadurní-Gelida, facilitaria la conservació de la particular estructura territorial dispersa de l'Alt Penedès formada per viles, pobles petits, assentaments rurals i masies, plenament articulats amb l'espai agrícola que els envolta.

Amb l'exagerat dimensionat de l'illa metropolitana de Vilafranca, es trenca aquesta particular estructura i el territori perdrà la seva pròpia identitat. La suma inevitable de perifèries farà dificultós el reconeixement de la història i dels trets geogràfics.

En aquest territori seria potser més necessari que d'altres que el planejament territorial metropolità incorporés des d'una visió planificadora multisectorial, metodologies específiques de planificació encaminades a l'optimització econòmico-productiva dels béns de l'àrea vinícola penedesenca.

S'ha de subratllar el fet de que la producció vinícola assumeix també funcions de bé públic i desenvolupa funcions de salvaguarda hidrogeològica, de conservació de la fertilitat del sòl i de la complexitat de l'ecosistema, de valorització del paisatge agrícola, contribuint a la sostenibilitat del desenvolupament.

Els indicadors de sostenibilitat del desenvolupament posen en un lloc central la valoració del patrimoni territorial des de les seves vessants ambientals, naturals i arquitectòniques així com les particularitats de cada lloc. L'Alt Penedès constitueix, des d'aquesta perspectiva, un exemple d'estructura econòmica de base territorial local que, a través d'una sinèrgica valoració de tots els factors, pot aconseguir un model particular de sostenibilitat.

La incorporació en el PTMB d'aquestes metodologies específiques permetria afinar les propostes generals que després s'haurien de desenvolupar en documents de planejament sectorials i incorporar-se al planejament urbanístic municipal.

En relació amb la xarxa viària, el PTMB preveu una xarxa formada per vies cíviques i vies segregades.

A l'igual que amb la divisió del sòl, s'adopten dues categories úniques que difícilment podran suportar una ordenació viària tan complexa com la

metropolitana, malgrat que en aquest cas dins de les vies cíviques es formulen diferents tipologies, que van des de les de gran secció a les de recorregut paisatgístic amb secció mínima.

La proposta s'adapta a una geometria assimilable a una malla ortogonal, que es mou uniformement per tot el territori metropolità.

De forma similar a les categories de sòl, el que hauria pogut ser un esquema inicial es converteix en proposta d'ordenació i, conseqüentment, presenta problemes d'excessiva rigidesa i d'inadaptabilitat en alguns casos a la geografia.

Malgrat el notable dèficit viari que té el territori metropolità, i l'Alt Penedès en especial, la xarxa viària proposada d'acord amb les previsions de creixement, d'ocupació, de sòl i d'increment de la motorització s'ha de considerar en general excessiva.

Aquestes característiques generals, igual com succeeix amb la divisió del sòl, entren encara més en contradicció al arribar a l'Alt Penedès.

El PTMB proposa a l'Alt Penedès tres vies cíviques, una de les quals es desdobra a l'alçada de Sant Sadurní en direcció a Gelida, i tres vies segregades que trosseguen el territori agrícola.

Cap d'aquestes vies recull la connexió Sant Sadurní-Sant Pere de Riudebitlles, i el reconeixement de la sortida natural de la conca del Riu Bitlles seguint l'Anoia fins a Martorell. El manteniment rígid de la malla ortogonal que es mou sobre el territori, no permet el reconeixement d'aquesta via que hauria d'enllaçar amb la via cívica que es desdobra a l'alçada de Sant Sadurní, i que articularia el sistema Sant Sadurní-Gelida en allargar-se cap els marges del Riu Bitlles.

La proposta de xarxa viària que es proposa per l'Alt Penedès significa una agressió importantíssima al territori comarcal. Es posa aquí de manifest una contradicció prou clara en relació als principis bàsics per a la definició i delimitació del conjunt d'espais oberts, que fixa el Pla:

- Donar continuïtat a l'espai natural heretat...
- Respectar la geomorfologia...
- Protegir els terrenys forestals, els terrenys agrícoles, el sistema hidrològic...

D'altra banda, sembla previsible que una xarxa de vies cíviques d'aquestes característiques i magnituds pot generar a més canvis importants en els usos del sòl, que acabarien de fragmentar l'estructura territorial preexistent, ja prou malmesa amb la resta de propostes del Pla.

El sistema de ciutats metropolità: Mollet, ciutat emergent de l'àrea metropolitana

Joaquim Clusa
Economista



El títol general de la Jornada sobre «les ciutats emergents de la regió metropolitana» incorpora tant la hipòtesi sobre un segon nivell d'estructuració metropolitana (les «ciutats») com la d'una dinàmica de canvi d'aquest nivell («emergents» en relació a «ciutats consolidades» o no existents). El qualificatiu «emergent» implicaria també un component «propositiu» si la característica de «ciutat» en el territori metropolità es pot incentivar amb accions territorials més o menys públiques.

L'objecte del present article és posar de relleu, en primer lloc, que la regió o àrea metropolitana de Barcelona, que té un abast territorial progressivament més ampli i que actualment es situa a l'entorn dels 200 municipis, està internament estructurada per municipis i, també, per grups de municipis amb interaccions intenses. El grau de consolidació d'aquests sistemes és variable, perquè al costat de les "ciutats" industrials, tradicionals o "madures" de Sabadell Terrassa, Mataró o Granollers, hi ha àmplies àrees amb centralitats febles o no tant intenses.

En segon lloc, es tracta de posar de relleu que Mollet és una de les "ciutats" de la regió metropolitana de Barcelona o "ciutat metropolitana". I com que no és encara una ciutat "consolidada", ni per dimensió demogràfica ni per funcionalitat del mercat de treball, són necessàries actuacions en projectes infraestructurals, i en planejament urbanístic (espais oberts, potencial de desenvolupament...) que reforcin les seves característiques actuals de ciutat.

Els elements de l'estructura metropolitana s'han qualificat de "ciutats madures" o intermèdies (Solà Morales 1979), "ciutat de ciutats" (Vallès i Nel·lo 1993), sistemes urbans i districtes metropolitans (MMAMB 1993),

"àmbits subcomarcals" (MMAMB 1995), "xarxes" i "districtes industrials o terciaris" (Trullén 1998), "ciutats intenses" (Nel·lo 1998), "illes metropolitanes i comarques" (Generalitat de Catalunya 1998) "xarxa de ciutats metropolitanes i servidor central" (Acebillo 1998) o sistemes urbans (Casassas i Clusa, 1981).

En relació a Mollet cal preguntar-se sobre les bases de l'argument d'un "Baix Vallès" amb una dotzena de municipis, prop de 110.000 residents i de 50.000 llocs de treball. Es tracta però d'una realitat que presenta "punts forts" (dimensions demogràfiques i econòmiques, dinàmica o història...), i "punts febles" (dimensions del centre, mobilitat laboral externa, direcció del creixement urbà...) que cal fer palès. Les polítiques urbanístiques i territorials poden accentuar els punts forts i limitar els punts febles per tal de "singularitzar" la "ciutat emergent" de Mollet.

El cas de Mollet és paradigmàtic en relació al procés de creixement metropolità. El període de creixement residencial més intens és el de 1960 a 1975, que coincideix també amb la primera onada de descentralització de la indústria de Barcelona, la posada en oferta dels grans polígons industrials dels anys seixanta i la construcció de les primeres autopistes de finals d'aquella dècada. En aquest sentit, el cas de Mollet presenta moltes semblances amb el contingut de la conferència final de les presents Jornades, perquè també es pot parlar d'un espai econòmic emergent per referir-se al sistema Sant Sadurní- Gelida dins de la xarxa o sistema de ciutats metropolità.

A un nivell més general es tracta de posar de relleu que el model, descriptiu i a la vegada propositiu de la "ciutats de ciutats", és més explicatiu de la realitat territorial metropolitana que "l'àrea metropolitana de les comarques", tal com està incorporada a la versió del projecte de Pla Territorial Metropolità, especialment en els aspectes on l'organització territorial és més rellevant (àmbits de revisió del planejament general, passadissos d'espais oberts i àrees dinamitzadores). També cal preguntar-se si al tractar avui de l'estructuració metropolitana no s'està discutint també el model comarcal d'organització administrativa, l'existència del qual ha estat un dels arguments per a incorporar aquest nivell en el projecte del Pla Territorial Metropolità.

Els aspectes que es tracten en el present exercici són, de fet, més rellevants que la discussió sobre l'abast real de l'àrea metropolitana. Una vegada acceptat el nivell metropolità ampli o el que s'ha anomenat el "canvi d'escala" de l'àrea metropolitana de Barcelona (Clusa i Roca 1996), la dinàmica de la qual, afavorida per les noves infraestructures del transport, la podria ampliar a Manresa, Igualada, Vic o Blanes-Lloret en el proper decenni. El fet que aquesta àrea metropolitana s'estructuri o es pugui estructurar en "ciutats" limita la discussió a quines han de ser

aquestes ciutats, entre les quals Mollet encara és "emergent" i hauria d'esdevenir més "consolidada" o "madura".

Els arguments sobre el sistema de ciutats metropolità, del qual Mollet és un dels seus components, s'inicien a l'apartat següent amb una revisió sobre les referències quantitatives per a definir "ciutats" i "àrees metropolitanes". Segueixen els aspectes de la Llei Comarcal de 1987 que posen de relleu que la discussió de fons és la revisió del mapa municipal de Catalunya, com també ho són alguns aspectes del projecte actual de Pla Territorial Metropolità de Barcelona. A l'apartat quart es presenta l'organització territorial actual de Catalunya, la qual és clarament metropolitana segons es desprèn dels treballs recents de Roca i Clusa (1998 i 1999), amb una delimitació de Barcelona progressivament més extensa. A l'apartat cinquè es presenta pròpiament el sistema de ciutats metropolità seguint la metodologia britànica dels mercats de treball, i la delimitació de les anomenades Àrees Metropolitanes Primàries de la metodologia nord-americana, que serveix per definir una jerarquia en base a la dimensió i a la connectivitat interna dels mercats de treball metropolitans. Finalment, a les Conclusions es presenten els punts forts i els punts febles de Mollet com a ciutat, o "ciutat intensa", dins de la ciutat metropolitana de Barcelona.

DEFINICIONS DE CIUTAT I D'ÀREA METROPOLITANA: LA CIUTAT SENSE CONFINIS

Nel-lo (1996) ha explicat que, avui, "ciutat" i "límit" són conceptes irreconciliables, i que l'extensió de la ciutat en el territori que ha eliminat la separació entre el camp i la ciutat, genera "una ciutat sense confins que, precisament, per no tenir-ne, deixa de poder ser considerada ciutat en el sentit tradicional". ; acaba l'argumentació indicant que "cal establir uns nous confins per la ciutat sense confins". Tots els intents de delimitació basats en els diferents paràmetres possibles (estatut jurídic, continuïtat de l'espai construït, àrees funcionals, estructura econòmica i formes de vida i jerarquia de serveis) tenen problemes. Segurament l'exemple més clar és en relació a les àrees funcionals fent servir un sol criteri de delimitació, generalment la mobilitat per treball, ja que cada funció urbana podria donar àmbits diferents, i en aquest sentit Nel-lo conclou (op.cit. pàg. 51) que "la ciutat, doncs, més que una xarxa, és una xarxa de xarxes de geometria variable".

Altres autors han parlat d'un nou paradigma de l'organització territorial. El professor Camagni, per exemple, parla del pas des de "la jerarquia urbana a la xarxa urbana" i en relació a l'estructura policèntrica de les regions italianes de Lombardia, Veneto i l'Emilia-Romagna (Camagni i Salone, 1993) on "la lògica que estructura el sistema de

ciutats és més complicada que la lògica jeràrquica i territorial simple del model tradicional del "central-place" (op.cit., pàg. 1061), i que en el cas de la regió de la Lombardia, "les relacions d'estructura entre els diferents centres es presentaven principalment en dos tipus específics de contextos espacials: dins l'àrea metropolitana de Milà, estructurant la seva estructura policèntrica emergent, i dins de l'estructura subregional de "districtes industrials". En el primer cas, l'evidència empírica suggereix l'existència d'estructures de sinèrgia, entre centres que desenvolupen funcions semblants de centrals d'empresa i funcions avançades de producció-serveis; en el segon cas són principalment "xarxes complementàries" (op.cit. pàg. 1062).

La identificació dels sistemes de ciutats metropolitanes, i especialment de Mollet en el cas present, es situa en el context anterior de discussió teòrica i de dificultats d'obtenir resultats i delimitacions prou argumentades. Però el fet és que sempre fan falta criteris per qualificar territoris, ja sigui per implementar els objectius de la UE per municipis o per regions segons uns líndars de renda per persona en relació al valor mitjà comunitari, o per a la delimitació de quins municipis són metropolitans.

Sembla doncs necessari disposar d'alguns indicadors quantitatius per obtenir resultats, malgrat les limitacions que presenten, repassant els d'ús més comú. Els criteris més comuns de delimitació territorial són els de govern local, dimensió, densitat, funcionalitat i història. Els principals líndars de cadascun d'ells es detallen tot seguit.

L'organització territorial més important és sempre la que es deriva de les estructures dels diferents nivells de govern, i de fet hi ha ciutat si hi ha un govern local. És certament molt condicionant de l'organització territorial de la regió o àrea metropolitana de Barcelona els 164 municipis i Ajuntaments, perquè amb independència de la seva grandària demogràfica o econòmica poden exercir competències públiques semblants, essent de les més importants l'ordenació i la gestió urbanística del territori. En aquest sentit es pot dir que la geografia municipal condiciona l'oferta dels diferents usos del sòl, en general dimensionant-la a l'alça.

La grandària demogràfica és un dels indicadors més primaris per definir ciutats de diferent rang. La població resident és un indicador parcial en un context en el qual es pot residir en un municipi, treballar en un altre, i anar a escola o activitats d'oci a d'altres municipis en diferents moments de la setmana. La població anomenada de dret és, de fet, la "població de nit".

La Llei Municipal i de Règim Local de Catalunya (Llei 8/1987) estableix, seguint el contingut de la llei estatal, unes grandàries mínimes dels municipis en termes de població resident per assignar les "competències

mínimes" dels Ajuntaments. D'acord amb l'article 64 de la llei de referència els llindars són els següents:

- 5.000 habitants per les competències parc públic, biblioteca, mercat i tractament de residus, que són addicionals a les competències mínimes de tots els Ajuntaments amb independència de la seva dimensió (enllumenat, cementiri, recollida de residus, neteja viària, aigua potable, clavegueram, accessos, pavimentació i conservació de vies públiques i control alimentari).
- 20.000 habitants per les competències de protecció civil, prestació de serveis socials, prevenció i extinció d'incendis, instal·lacions esportives i escorxador.
- 50.000 habitants per les competències de transport urbà i protecció del medi ambient.

Els llindars que afecten a Mollet són els dels 20.000 i dels 50.000 habitants. Cal posar de relleu que amb el desenvolupament de les noves zones residencials de Mollet s'assoliran molt aviat els 50.000 habitants, des dels 41.900 habitants del Padró de 1996.

L'escalat de població de la normativa de règim local es correspon amb l'escalat que s'aplica als Pressupostos Generals de l'Estat als efectes de la participació dels municipis "en els tributs de l'Estat", definits a l'article 73 de la llei de 30 de Desembre passat. És també important posar de relleu els coeficients corresponents a cada estrat poblacional, perquè incorporen una hipòtesis sobre el cost diferencial dels serveis públics en funció de la població resident. Són els següents:

<i>Població en habitants</i>	<i>Coeficient</i>
Més de 500.000	2,85
100.000 a 500.000	1,47
50.000 a 100.000	1,32
20.000 a 50.000	1,30
10.000 a 20.000	1,17
5.000 a 10.000	1,15
Menys de 5000 i de 1000	1

Un dels problemes que es deriva de l'escalat anterior en relació al finançament dels serveis públics, que serveix per a distribuir el 75% de la participació dels Ajuntaments, és si les diferències produïdes per les competències municipals es resolen amb els llindars i coeficients dels vigents Pressupostos Generals de l'Estat. I tot això amb independència de la participació "en bloc" dels Ajuntaments de Madrid, Barcelona i La Línea de la Concepción i de les compensacions per raó d'àrea metropolitana que tenen els municipis de l'Àrea Metropolitana de Madrid i els de l'antiga Corporació Metropolitana de Barcelona, que ja incorpora un tractament

diferencial perquè la primera és de més extensió que la segona. La "població de nit en un dia feiner" no té en compte ni els residents temporals per turisme, ja sigui de cap de setmana o de vacances, i tampoc el número de persones que es desplacen a cada municipi per raons de treball, que constitueixen una part de la demanda de serveis públics locals.

En termes de dimensions demogràfiques els censos USA han establert uns llindars per a definir aglomeracions metropolitanes i els apliquen des de fa varies dècades. Els llindars mínims de 1990 (USA Federal Register, 1990) són els següents:

- 50.000 residents per a una ciutat central o "comarca" ("county") al voltant de la qual s'hi pot delimitar una àrea metropolitana si els municipis o unitats administratives locals veïnes aconsegueixen certes condicions de densitat, connectivitat residència-treball i població resident total.
- 75.000 residents per a una àrea metropolitana als cinc Estats de New England
- 100.000 residents per a una àrea metropolitana a la resta d'estats.
- 1.000.000 residents per a una àrea metropolitana "consolidada", dins de la qual s'hi poden delimitar àrees metropolitanes "primàries", com a primer nivell d'organització metropolitana.

Les grandàries dels mercats de treball que delimiten els britànics (Office for National Statistics 1998) es defineixen en termes de llocs de treball en comptes de població resident. Segons la conjuntura econòmica de les diferents unitats territorials, l'equivalència "població resident/població ocupada o llocs de treball localitzats" serà variable. Per la Regió Metropolitana de Barcelona el factor de conversió seria 2,81 segons el Padró de Població de 1996, equivalent a una proporció de persones ocupades respecte a població resident total del 35,6%. Els llindars mínims britànics són els següents:

- 3.500 persones ocupades residents per un mercat de treball. Equivaldria a 9.835 residents a Barcelona
- 20.000 persones ocupades per un mercat de treball amb menor connectivitat interna que l'anterior. Serien 56.200 residents a la regió metropolitana de Barcelona.

La densitat i la compacitat també són elements definidors de "ciutat". Els mapes de densitat per municipis europeus de l'EUROSTAT, per exemple, estableixen dos llindars extrems en habitants per Km² situant-los en "més de 1000 habitants per Km² i menys de 200 habitants per Km²". Als efectes de tenir elements de referència, la densitat de la Regió metropolitana de Barcelona és de 1.300 habitants per Km² i el llindar dels 1.000 no es superat per les comarques del Vallès Oriental, Alt Penedès, Garraf i Maresme. A l'àrea central de 13 municipis servida per les Rondes la densitat es situa a l'entorn dels 10.000 habitants per Km² i la del

municipi de Barcelona supera els 15.000, incloent Collserola en la superfície municipal computada. És també un criteri de compacitat els 200 m. de separació màxima que els estudis del NUREC (1994) estableixen per definir la continuïtat de les àrees urbanitzades. La densitat municipal de 7 llocs de treball per Ha per a definir "aglomeracions econòmiques" en base a municipis del GEMACA (Salvador i alt. 1997) complementa els criteris de densitats basats en la població resident.

El principal problema dels indicadors de funcionalitat és la seva parcialitat, com ja s'ha esmentat més amunt. Els fluxos (o xarxes de relació segons Nel-lo, op.cit., pàg. 51) que més s'han fet servir per delimitar àmbits territorials significatius són els de la mobilitat residència-treball, la mobilitat per compres i les comunicacions telefòniques. Segurament els fluxos més rellevants serien els telefònics perquè agreguen tant relacions entre empreses com entre persones. Treballs interessants en base als fluxos telefònics són els recents realitzats a la regió de Milà (Camagni i Salone, op.cit., pàg. 1061); també els realitzats a Catalunya amb informació de finals dels anys setanta (Casassas i Clusa, 1981), els resultats dels quals eren molt coincidents amb els obtinguts amb els fluxos residència-treball.

Els fluxos residència-treball han sigut els d'ús més generalitzat, i en base a aquest indicador bàsic es delimiten àrees metropolitanes a USA (USA Federal Register, 1990) o mercats de treball a UK (Office for national Statistics 1998). Aquesta mobilitat en relació als fluxos de la totalitat de la mobilitat "setmanal" seria de l'ordre del 30-35% a la Regió Metropolitana de Barcelona, dins d'un pes de la mobilitat no obligada del 45% (ATM 1997), encara que augmenta sensiblement al considerar només els fluxos en dies feiners. Els llindars més utilitzats són els següents:

- flux mínim del 15% d'un municipi o àmbit a un centre potencial, per a considerar-lo integrat en un àrea metropolitana. L'aplicació es fa una sola vegada o amb varies "iteracions", per eliminar l'efecte de la grandària del municipi central sobre l'àrea resultant. Les aplicacions pioneres a Barcelona són les de Roca, Díaz i Clusa (1997) i Clusa i Roca (1997).
- flux màxim del 25% d'entrades o sortides d'un municipi o conjunt inter-municipal respecte de l'exterior per a considerar-lo independent de la resta ("autosuficiència" o "autocontenció" mínima de la mobilitat per treball del 75%). Les aplicacions pioneres van ser les d'Smart (1974) i les de Green, Coombes i Owen (1986), i a Barcelona les de Clusa i Rodríguez-Bachiller (1995).
- flux màxim amb l'exterior del 50% de la mobilitat total d'una unitat territorial, és a dir, més mobilitat per treball interna que externa. Es va aplicar per a delimitar els anomenats "municipis obvis" als estudis

de diagnòstic del Pla Territorial General de Catalunya (Generalitat de Catalunya 1993). La importància d'aquest llinar es palesa pel fet que 135 municipis de la RMB (82% del total) tenien, el 1996, unes entrades o sortides per treball superiors al 50% de la mobilitat total.

La funcionalitat es pot aplicar per obtenir delimitacions úniques o de dos nivells (sistemes i subsistemes). És especialment important que la metodologia nord-americana de delimitació metropolitana consideri que les àrees metropolitanes de més d'un milió d'habitants, delimitades pels criteris indicats més amunt, es puguin subdividir o estructurar en "àrees metropolitanes primàries", si hi ha municipis o centres urbans que aconsegueixen criteris de grandària ja presentats més amunt, i alhora fluxos mínims de funcionalitat. La possibilitat d'obtenir desagregacions d'àmbits grans també es deriva de la metodologia dels mercats de treballs al considerar els llinars de sortides o entrades del 25 i del 50%.

La història pot substituir o complementar els criteris de grandària, base econòmica o funcionalitat per a definir ciutats; àdhuc l'opinió de les institucions, com és el cas dels criteris nord-americans per a decidir adscripcions alternatives o noms. L'existència d'institucions pròpies (organitzacions patronals, Caixes, Bancs, sindicats ...) o la història industrial poden servir per donar "imatges de marca" a les ciutats. En el cas de la delimitació per criteris qualitatius més que quantitatius dels "districtes industrials" (Trullèn 1998, Ybarra 1991, Dematteis 1991) hi ha segurament un component important d'història industrial.

L'atribució de "maduresa" o el "qualificatiu de "ciutats mitjanes" a ciutats de Catalunya té la seva primera aportació en els treballs pioners de Solà Morales i Busquets. En aquells treballs les "ciutats madures" dins de l'actual RMB van ser (Solà Morales 1979) : Badalona, Sabadell, Terrassa, Mataró, Granollers i Calella, mentre que les "ciutats recents" eren: l'Hospitalet, Santa Coloma de Gramanet, Cornellà, Sant Boi, el Prat, Esplugues, Rubí, Mollet, Cerdanyola, Ripollet, Sant Joan Despí, Sant Vicenç dels Horts, Pineda, Canovelles, Montornès i La Llagosta.

És difícil determinar quins criteris són els més importants i determinants en la línia de posar confins a la "ciutat sense confins". En relació a Mollet són especialment rellevant els llinars i criteris següents:

- Per dimensió del nombre de residents: els 20.000, 50.000 i 100.000 residents, tant en relació a les competències municipals i la participació en els Pressupostos Generals de l'Estat, com per la singularització dins de la realitat metropolitana de Barcelona.
- Per dimensió de la base econòmica localitzada: els 20.000 llocs de treball, equivalents a uns 56.000 residents
- Per densitat i compacitat els llinars de 500 i de 1000 residents per Km².

- Per funcionalitat, tant l'estructura de dos nivells de relació metropolitana ("sistema i subsistema", "ciutat metropolitana i ciutats", "àrea metropolitana consolidada i àrea metropolitana primària", "districte industrial o terciari"....) com els fluxos residència-treball d'entrada o de sortida inferiors al 25% (sistema urbà o metropolità) o al 50% de la mobilitat total ("municipi obvi per tenir més mobilitat interna que externa).
- Per govern local, la voluntat dels Ajuntaments de mancomunar decisions

LA LLEI COMARCAL DEL 1987 I EL PROJECTE DE PLA TERRITORIAL METROPOLITÀ: LA DISCUSSIÓ SOBRE EL MAPA MUNICIPAL

Quan es discuteixen les qüestions d'estructuració i organització territorial es imprescindible fer referència a les lleis catalanes de 1987 perquè es refereixen al govern local, al govern comarcal i al govern metropolità de Barcelona. Les lleis d'organització territorial tenen com a objectiu últim la millora en la prestació dels serveis públics a Catalunya i, per aquest objectiu, les competències municipals, comarcals i metropolitanes i els mapes corresponents en són uns instruments bàsics.

Una part important dels problemes és el mapa municipal. En aquest sentit és molt clar el paràgraf tercer de l'Exposició de Motius de la Llei Comarcal de 1987 que té el següent tenor:

"L'Estatut...s'inclina per la comarca com a ens local. Aquesta precisió és important, ja que només amb la naturalesa local és possible (que) la comarca (faci) d'element modernitzador de la nostra Administració Local, en la mesura que ha de servir d'element potenciador de la capacitat de gestió dels municipis. La comarca es presenta com un element indirecte de reforma de l'estructura municipal del nostre país....".

Per tant, quan es discuteix d'estructura metropolitana sempre hi ha un component d'avaluació de l'actual estructura comarcal, la qual després de 12 anys de Consells comarcals ha arrelat més com a referència social que com a estructura de govern local i de decisions supramunicipals. En relació a l'ordenació de la pressió sobre el creixement urbà i les decisions urbanístiques semblen més importants les disfuncions derivades de la geografia municipal en municipis grans, pròxims i relativament soldats, que no pas el que generen els municipis més petits i aïllats. En termes d'estructura metropolitana es tracta d'esbrinar si entre els 164 municipis i les 7 comarques hi ha alguna estructura intermèdia, existent o a potencial.

Hi ha almenys dos continguts del Pla Territorial Metropolità relacionats o condicionants de l'estructura interna metropolitana. En funció de la

normativa de 1983 i 1987 i del projecte de 1998 de Pla Territorial Metropolità, aquest aspectes són els següents:

- l'àmbit per la revisió del planejament urbanístic, pel qual el projecte actual estableix que seran les set comarques actuals
- centres dinamitzadors o nous centres lligats amb els intercanviadors de transport que, exclosos els del municipi de Barcelona i àrea central de les Rondes, n'hi ha uns 15 al projecte actual.

La continuïtat que hauran de tenir els espais oberts metropolitans determinarà de forma indirecta les àrees urbanes compactes intermunicipals on es concentrarà el creixement urbà. Hi ha unes 15-17 àrees o "illes metropolitanes".

La funcionalitat actual del territori no és determinant, ni de lluny, de les propostes de reestructuració territorial, perquè en molts casos cal contradir tendències per millorar situacions; aquestes consideracions també s'han fet en relació a l'estructura administrativa (Roca i Clusa 1999, pàg. 88). Però en qualsevol cas és necessari avaluar si Mollet i un sistema de municipis de l'entorn (hipòtesi del "Baix Vallès") constitueix un referent millor, o si més no complementari, a l'actual estructura municipal o comarcal.

L'ORGANITZACIÓ METROPOLITANA DE CATALUNYA: 6 ÀREES DE MÉS DE 100.000 HABITANTS AMB EL 87% DE LA POBLACIÓ TOTAL

La organització territorial més generalitzada de Catalunya és, avui, l'estructura metropolitana, segons els resultats de l'aplicació de diverses metodologies de delimitació. La ciutat s'ha difós i s'ha estès en el territori (Nel-lo 1998) i al fer-se més complexa ha produït estructures més metropolitanes. En els últims anys s'ha produït un allargament dels viatges, especialment del viatge al treball, com a resultat de l'augment de la renda, la reestructuració i internacionalització de l'activitat econòmica, els moviments de descentralització i els canvis en el cicle econòmic. Les àrees metropolitanes s'han estès per canvi d'escala (Clusa i Roca 1998) i alguns sistemes urbans s'han transformat en metropolitans (Roca i Clusa 1999).

Les expressions més evidents d'aquests fenòmens són segurament l'augment de la congestió de la xarxa metropolitana d'autopistes, l'augment del nombre de passatgers en els ferrocarrils de rodalia, l'increment en el consum privat i la urbanització de noves zones residencials. Alguns d'aquests processos presenten riscos evidents d'insostenibilitat, especialment quan l'augment de la mobilitat es produeix majoritàriament en vehicle privat i quan els centres urbans no rehabiliten

el seu patrimoni residencial buit. Una important avaluació d'aquest procés segons l'ocupació del territori des de 1970 és la de Font, Llop i Vilanova (1999).

Els arguments sobre l'estructura metropolitana de Catalunya es dedueixen dels resultats obtinguts aplicant la metodologia nord-americana de delimitació de les àrees metropolitanes de 1990 aplicades a Barcelona i a Catalunya, en base a la mobilitat residència-treball entre municipis de 1991 i de 1996. El començament del procés de delimitació són els fluxos superiors al 15% de la població resident d'un municipi respecte d'un altre. Els grups de municipis obtinguts es converteixen en nous centres, en relació als quals s'hi incorporen els municipis exteriors que hi envien més del 15% dels residents ocupats, repetint-se el procés fins la quarta iteració.

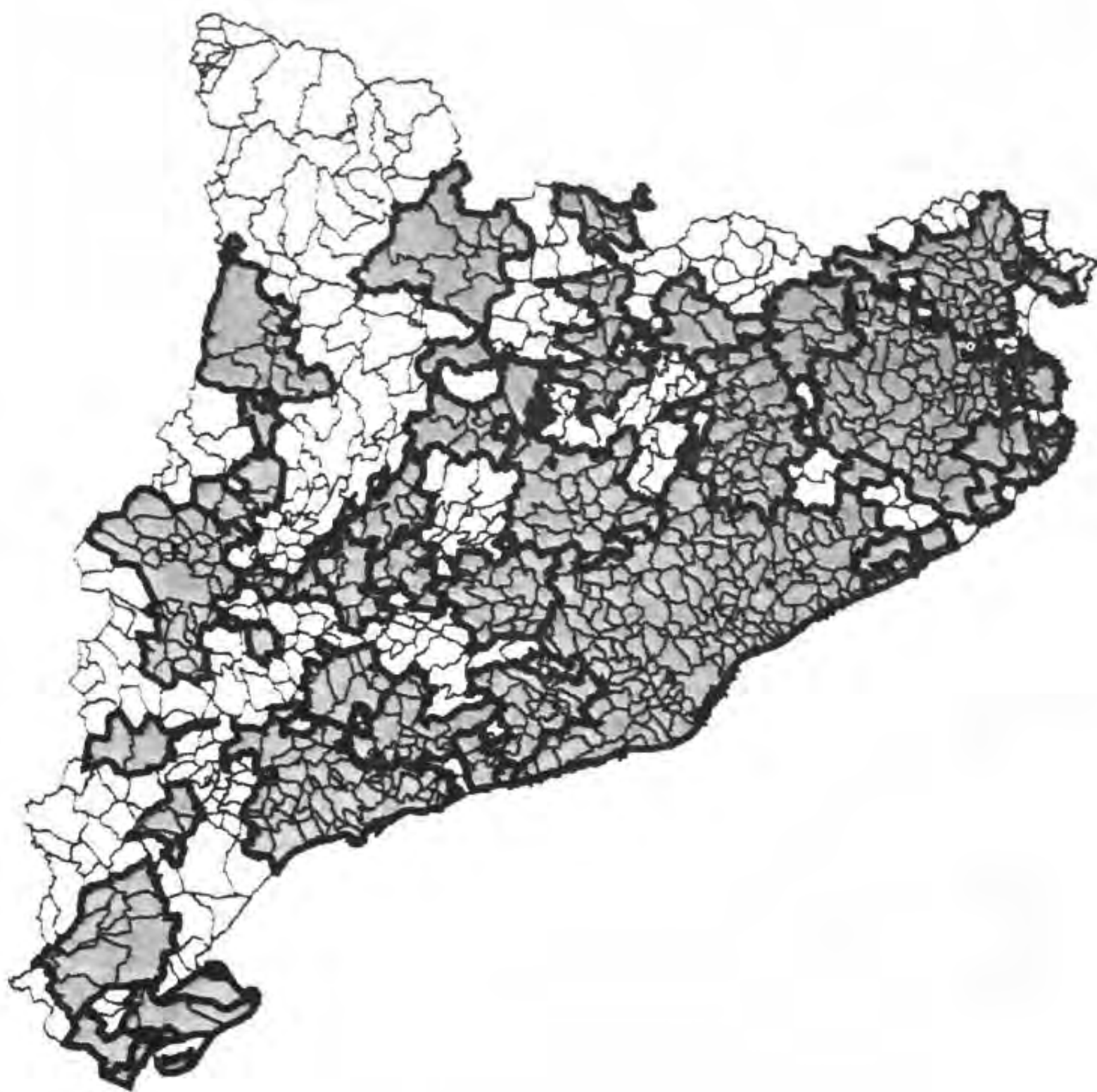
Els *mapes 1 i 2* presenten els resultats de l'exercici referit a tots el municipis de Catalunya per la informació dels anys 1991 i 1996. El mapa següent correspon al procés de delimitació de l'àrea de Barcelona, amb un detall desagregat per municipis de les diferents iteracions (*Mapa 3*). Les delimitacions obtingudes per aquesta metodologia s'assemblen molt a les obtingudes pels criteris dels "mercats de treball", com ja es va posar de relleu en les delimitacions de 1991 (Clusa i Roca 1998, pàg. 49).

Acceptant com les àrees metropolitanes de Catalunya els sistemes urbans que superen els 100.000 residents, es delimiten les següents (Roca i Clusa 1999, pàg. 88):

- Barcelona: 4.428.573 habitants i 237 municipis, el 1996
- Tarragona: 318.139 hab. i 72 municipis
- Girona: 205.530 hab. i 81 municipis
- Lleida: 176.909 hab. i 55 municipis
- Manresa: 117.581 hab. i 32 municipis
- Vic: 117.581 hab. i 42 municipis

Els resultats del Padró de 1986 ja posaven de relleu que "a la visió tradicional de Catalunya per municipis, dels quals el 86% tenia menys de 5000 habitants, amb el 13% de la població total, i el 50% residia en els de més de 100.000 habitants, la distribució de la població catalana per sistemes urbans indica que el 75% resideix en els 9 sistemes de més de 100.000 habitants" (Clusa i Rodríguez-Bachiller 1995, pàg. 89) i en termes d'estructures territorials s'identificaven els "municipis obvis.....", els "sistemes urbans".....que constitueixen les "àrees metropolitanes" quan superen un cert llindar de població..." i les "regions urbanes i regions metropolitanes....." (Clusa i Rodríguez-Bachiller 1995, pàg. 88).

L'organització metropolitana és més generalitzada a Catalunya avui que el 1986. Especialment perquè l'àrea o regió de Barcelona ha integrat els sistemes urbans de Sabadell, Terrassa, Granollers, Mataró, Vilanova i

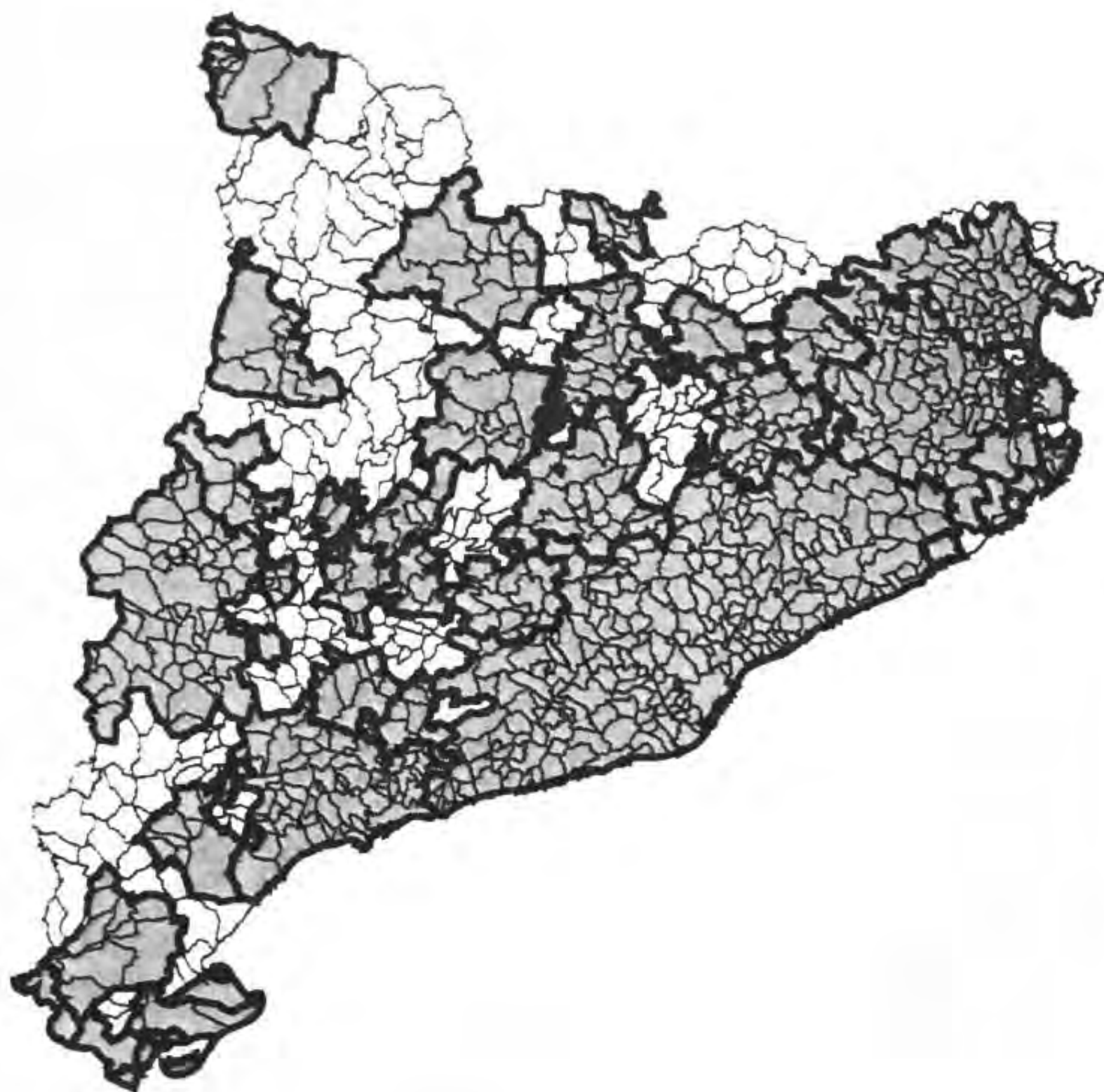


MAPA 1

SISTEMES URBANS DE CATALUNYA DE MÉS DE 5.000 HABITANTS, EL 1991

Les sis àrees metropolitanes més grans de 100.000 habitants amb el 83,5% de la població total.

Font: Roca J i Clusa J (1999): "Evolució de l'estructura urbana de Catalunya 1991-1996"
a *Nota d'Economia* n° 64 pàg. 85 Generalitat de Catalunya



MAPA 2

SISTEMES URBANS DE CATALUNYA DE MÉS DE 5.000 HABITANTS, EL 1996

Les sis àrees metropolitanes més grans de 100.000 habitants amb el 86,8% de la població total.

Font: Roca J i Clusa J (1999). "Evolució de l'estructura urbana de Catalunya 1991-1996"
a *Nota d'Economia* n° 64 pàg. 85. Generalitat de Catalunya

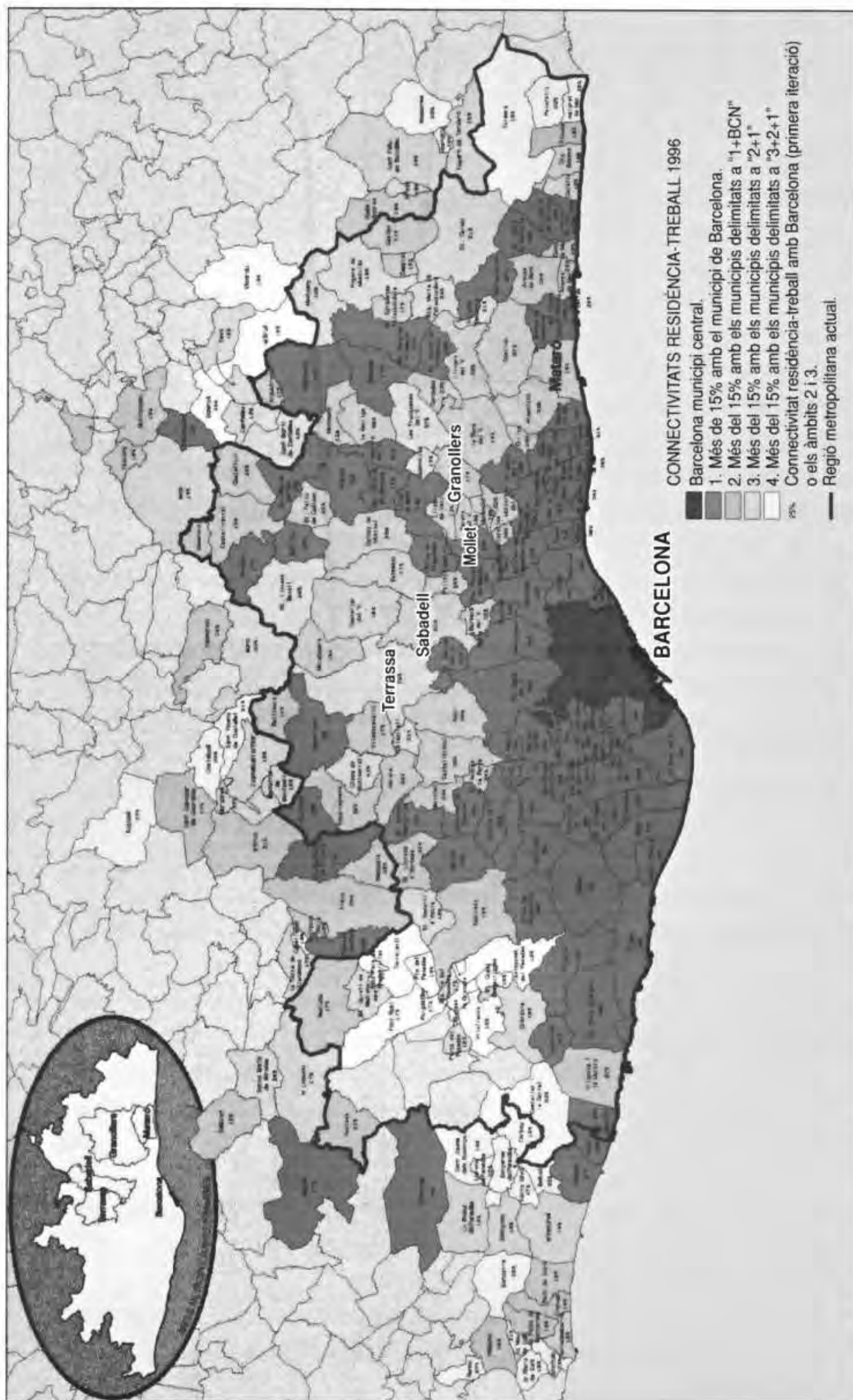
Vilafranca, i la de Tarragona el sistema de Reus. El 87% de la població de Catalunya resideix (i treballa) en els 6 sistemes urbans amb més de 100.000 habitants de Catalunya, i cinc anys enrera era el 83,8%. L'estructura metropolitana s'ha estès en tots els casos i ha tingut un creixement demogràfic global del 6% al darrer quinquenni censal. La imatge d'una regió metropolitana estancada de població des del 1981 cal complementar-la amb una regió que ha crescut un 5% en població resident a l'últim quinquenni.

La delimitació de l'àrea o regió metropolitana de Barcelona del 1996 incorporava a la primera iteració de relacions directes, amb el municipi central, 87 municipis i una població resident de 3.188.522 residents (CPSV 1998). A la segona iteració, que és pròpiament la del "canvi d'escala" s'hi incorporen 60 municipis amb una població addicional de 733.442 habitants; hi destaca la incorporació de Sabadell, el qual amb un 8% de la seva població ocupada resident treballant al municipi de Barcelona, presenta unes sortides del 21% treballant al primer conjunt de municipis, Granollers (17%), Mataró (18%), Martorell (23%) i Vilanova i la Geltrú (27%).

La tercera iteració incorpora 36 municipis, una majoria dels quals no formaven part de l'àrea metropolitana el 1991; destaca la incorporació del Vendrell, amb un 19% de la població ocupada resident treballant en els 147 municipis delimitats dins aquesta etapa. A la última iteració hi destaca l'adscripció de Vilanova i la Geltrú, amb només un 16% de població treballant als municipis prèviament delimitats.

La integració metropolitana de Mollet, seguint els arguments presentats, es justifica en funció dels següents valors de connectivitat residència-treball de 1996:

- Mollet amb 41.911 habitants tenia 16.229 residents ocupats i 12.568 llocs de treball localitzats.
- Mollet és un municipi més residencial que d'activitat localitzada. El balanç de 3.661 persones a favor dels residents ocupats (23% del total) es transformava en positiu a favor dels llocs de treball (prop de 5.000) al considerar els llocs de treball localitzats als municipis de l'entorn, principalment als polígons industrials.
- El 68% dels residents ocupats treballaven fora del municipi (10.992 persones).
- El 58% dels llocs de treball localitzats tenien la residència a d'altres municipis (7.331 persones)
- Tenia més mobilitat per treball "externa" (10.992 sortides i 7.331 entrades) que "interna" (5.237 residents ocupats treballaven al propi municipi).



MAPA 3. EL PROCÉS DE DELIMITACIÓ DE L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA DE 1996, PER CONNECTIVAT RESIDÈNCIA-TREBALL
 La delimitació de les Àrees Metropolitanas Primàries (Sabadell, Terrassa, Granollers i Mataró) i els 4 nivells de funcionalitat són els principals indicadors del caràcter policèntric de la Regió Metropolitana.

Font: Elaboració pròpia

- Entre 1991 i 1996 el municipi s'ha fet més metropolità en sortides per treball, per l'augment dels residents que no treballaven al municipi (68% respecte del 60%, cinc anys abans), però també més autosuficient en llocs de treball (58% de llocs de treball residents respecte del 48% de cinc anys abans).
- El 29% dels residents ocupats de Mollet treballaven al municipi de Barcelona; és la mateixa proporció que cinc anys abans.
- La dependència laboral amb Barcelona s'ha reduït en proporció: 48% de totes les sortides per treball, el 1996, i 43%, el 1991. És una característica generalitzada per l'efecte de la descentralització de l'activitat (absoluta o relativa segons el cicle) del centre metropolità, que creix menys que el conjunt de la RMB.
- Superen el llindar del 15% de residents ocupats treballant al municipi de Barcelona: La Llagosta (19%), Sant Fost (19%), Llicà de Munt (18%), Santa Perpètua (20%), Palau de Plegamans (20%).
- S'integraven en segona iteració a l'àrea metropolitana de Barcelona (amb un centre format a la primera iteració) per uns 60 municipis, els municipis de Parets (15% dels residents ocupats), Montmelò (15%) i Montornès (22%).
- Mollet és un important centre de serveis perquè el 58% dels llocs de treball localitzats pertanyien al sector dels serveis, el 1996. Aquesta proporció s'acostava molt a la proporció mitjana metropolitana (60,2%), però era clarament superior a la dels municipis metropolitans (51%), excloent el municipi de Barcelona (71,8%).

L'ESTRUCTURA INTERNA DE LA CIUTAT METROPOLITANA DE BARCELONA: ELS 20-25 MERCATS DE TREBALL AMB UN MÍNIM DEL 50% DE LA MOBILITAT LABORAL TOTAL

L'extensió de les àrees metropolitanes presenta importants riscos mediambientals, i les accions públiques en l'estructura urbana i en la mobilitat constitueixen dos dels principals instruments de correcció. Per aquesta raó l'Estratègia Europea d'Ordenació del Territori i l'Agenda Urbana Europea incorporen els següent objectius (Camagni 1996, pàg. 161):

- "equipotencialitat espacial dins del territori europeu, amb la construcció d'un sistema de Xarxes Trans-Europees que assegurarà la igualtat d'accés als mercats i al coneixement",
- "sistemes urbans multicèntrics dins de les regions urbanes europees més grans, en la forma de nuclis urbans equilibrats, compactes i molt interconnectats",
- "nova qualitat de vida dins de les ciutats"

El segon dels objectius anteriors palesa la importància de potenciar una estructura policèntrica de les regions urbanes amb molta independència de la seva grandària . En altres paraules, una estructura més policèntrica produirà un millor funcionament del mercat de treball metropolità. Per fomentar una estructura més poli- o multicèntrica caldrà aprofitar les sinèrgies o potencialitats del sistema urbà existent. A identificar aquest sistemes, existents i potencials, s'orienta el present exercici, en part descriptiu i en part propositiu sobre l'estructura urbana o sistema de ciutats de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Els municipis són el primer element de l'estructura metropolitana. El *Mapa nº 4* presenta l'estructura municipal de la Regió Metropolitana. Les seves característiques principals són les següents:

- 6 municipis més grans de 100.000 habitants (Barcelona, l'Hospitalet, Badalona, Sabadell, Terrassa i Mataró)
- 3,3 milions d'habitants al territori central delimitat pels municipis de Barcelona-Castelldefels-Terrassa-Sabadell-Badalona: és el 78% de la població resident de la RMB en un 29% del territori (950 Km², aproximadament). Els 13 municipis servits per les Rondes tenen una població de 2,5 milions d'habitants en 223 Km².
- A l'exterior d'aquest territori només hi ha 6 municipis amb més de 20.000 residents (Mataró, Granollers, Mollet, Premià, el Masnou, Vilanova i la Geltrú i Vilafranca del Penedès), amb el 8% addicional de la població total (319.000 habitants, aproximadament).
- La població de la resta dels 118 municipis metropolitans amb menys de 20.000 habitants viu en àrees de baixa densitat, la qual inclou també una important proporció de segones residències, i amb 621.000 residents permanents representa només el 15% de la població total metropolitana i el 72% dels municipis.

Es tracta doncs d'un territori molt dispers en àrea urbanitzada i molt concentrat en població resident: tots dos tipus de territori necessiten una millor estructuració urbana. A l'àrea més dispersa, Mollet presenta un potencial d'estructuració pels municipis de l'entorn de menys de 20.000 habitants.

El següent argument, pel qual els municipis metropolitans no poden ser els únics elements d'estructuració metropolitana en relació a la definició dels "sistemes urbans" a que fa referència l'Agenda Urbana Europea, és un argument funcional. Difícilment pot qualificar-se de "ciutat" quan un municipi presenta més mobilitat per treball "externa" que "interna". Així, la proporció mitjana de mobilitat laboral d'abast extra-municipal dels municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona va ser el 45% de la població ocupada resident, el 1996. Atès que el municipi

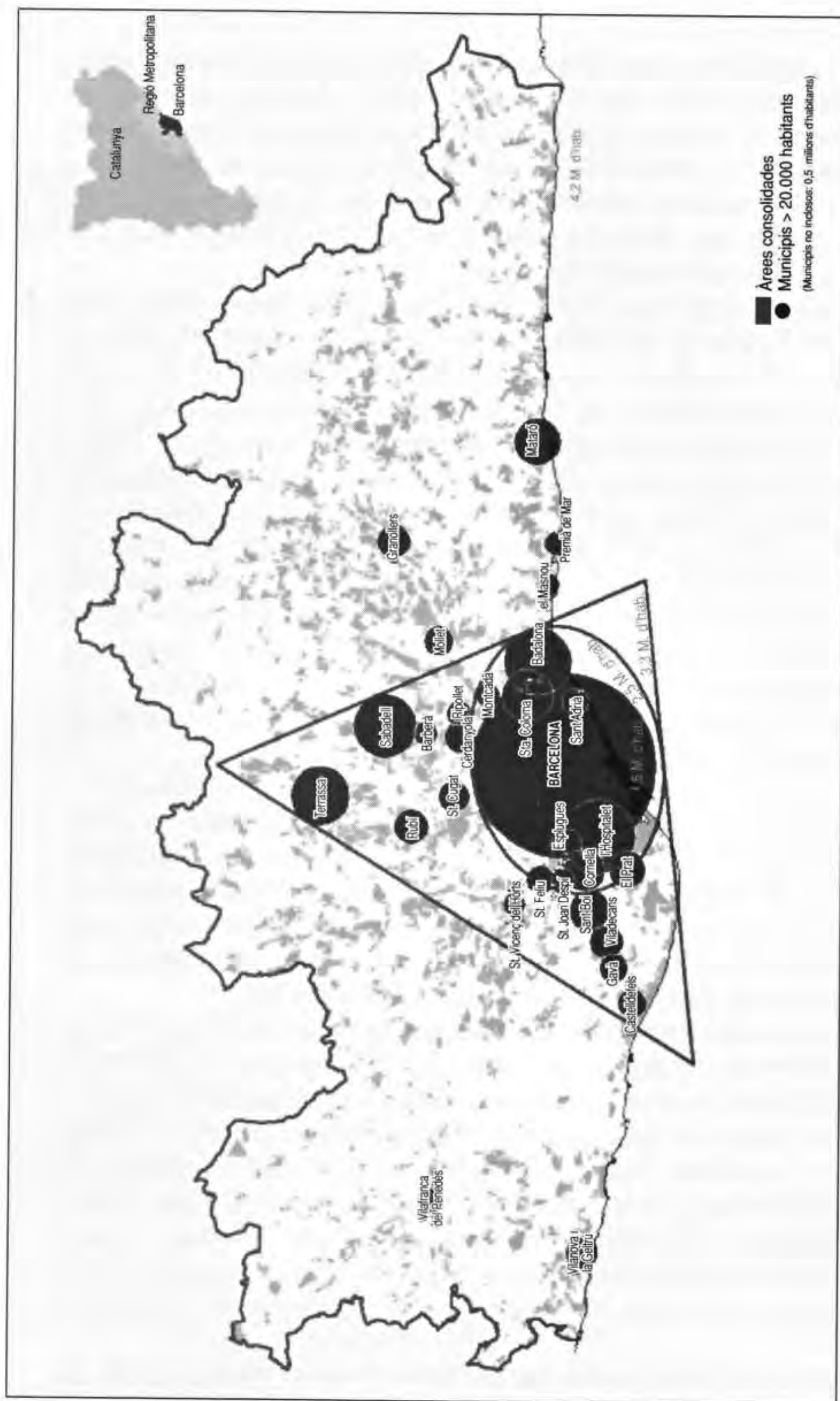
de Barcelona presenta un volum de sortides del 21%, la resta de municipis presenta una proporció mitjana del 55%. Excloent els 5 municipis de la comarca del Barcelonès la proporció mitjana arriba fins el 55%, i excloent els municipis de Sabadell, Mataró, Granollers, Vilanova i la Geltrú i Vilafranca del Penedès, la proporció mitjana és del 62% de la mobilitat total d'abast extra-municipal. Font, Llop i Vilanova (1999, pàg. 135-139) han posat de relleu els arguments de caràcter morfològic per l'estructuració en "sistemes".

Dues possibles vies per deduir estructures o sistemes del conjunt municipal són les Àrees metropolitanes Primàries dels censos nord-americans (USA Federal Register 1990) i els mercats de treball (Smart 1974 i Clusa i Rodríguez Bachiller 1995). Les primeres per establir jerarquies entre els sistemes possibles dins del conjunt metropolità, i els segons per posar de relleu els "agrupaments mínims" de municipis contigus que presentin més mobilitat "interna" que "externa" (mercats de treball mínims del 50%) com a característica bàsica definidora de ciutat, entesa com a àmbit de la mobilitat de base diària..

En la metodologia dels censos nord-americans es delimiten "Àrees Metropolitanes Primàries" (PMA) dins de les àrees metropolitanes de més d'1.000.000 d'habitants, en funció d'aplicar els mateixos criteris de connectivitat del 15% i 4 iteracions als municipis de més de 50.000 habitants, sempre que s'assoleixin en conjunt els 75.000 habitants. Amb PMA delimitades, les àrees metropolitanes es qualifiquen d'"Àrees Metropolitanes Consolidades" (CMSA). L'aplicació d'aquesta metodologia a la informació padronal de 1996 permet justificar les cinc PMSA de Barcelona (Centre de Política de Sòl i Valoracions 1998):

<i>PMSA</i>	<i>Nº municipis</i>	<i>Població 1996</i>	<i>Superfície (Km2)</i>	<i>Llocs de Treball</i>
Sabadell	7	256.621	171	88.096
Terrassa	7	178.042	229	59.180
Granollers	24	179.018	436	77.409
Mataró	8	26.993	123	41.929
Barcelona (resta de CMSA)	171	3.607.598 3.633	1.293.779	

El territori de la CMSA de Barcelona, fora de les 4 PMSA de Sabadell, Terrassa, Granollers i Mataró que té més possibilitats de tenir aquesta estructuració, és Vilanova i la Geltrú (li faltaven només uns 1000 habitants per assolir el llindar dels 75.000) i Mollet, perquè el 1996 no havia assolit els 50.000 habitants, però a l'actual ritme de creixement seria possible. El caràcter "emergent" de Mollet es justificaria per dimensió i per dinàmica,



MAPA 4. L'ESTRUCTURA MUNICIPAL DE LA RMB DE 4,2 MILIONS D'HABITANTS

Els municipis de més de 20.000 habitants, elements bàsics de l'estructura metropolitana, especialment concentrada en el triangle Barcelona-Badalona-Sabadell-Terrassa-Castelldefels-Barcelona amb 3,3 milions d'habitants.

Font: Ajuntament de Barcelona. Barcelona Regional (1999). "Barcelona Nous Projectes". Octubre 1999. pàg. 6

segons aquesta metodologia. El *Mapa 3* presenta la delimitació de les PMSA.

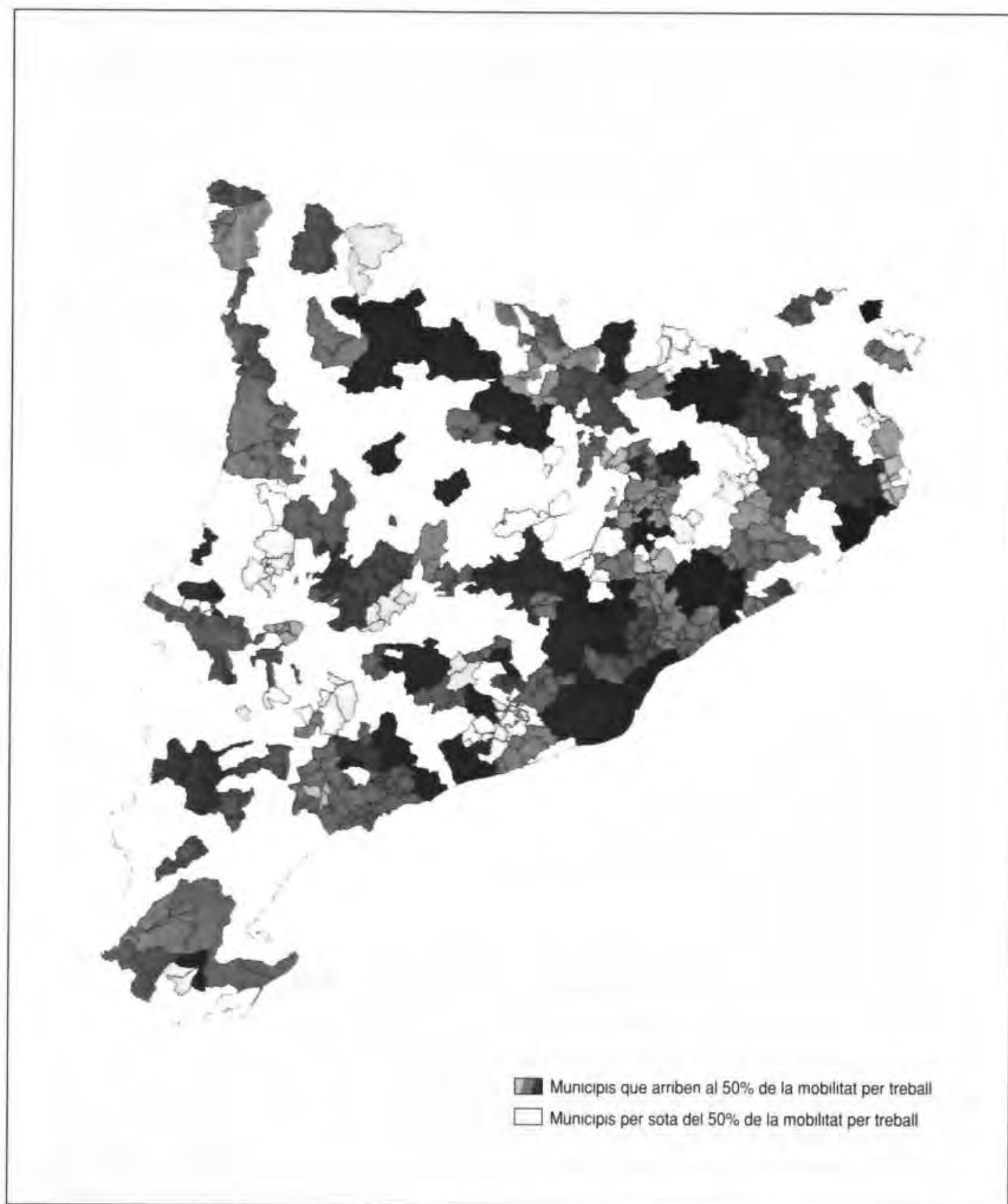
Barcelona és l'única Àrea Metropolitana espanyola amb una estructura d'Àrees Metropolitanes Primàries (CPSV 1998) i aquesta característica s'ha de considerar com positiva per l'objectiu d'estructura "policèntrica" o "multicèntrica". L'estructura de dos nivells de mercat de treball dins d'una àrea metropolitana permet oferir també dos nivells d'oportunitats de treball, tant a una distància pròxima de mercat local-urbà com més àmplia de mercat metropolità diversificat.

Els mercats amb el llindar mínim del 50% queden documentats al Pla Territorial de Catalunya de 1993-94 com "municipis obvis". El 1991 es delimitaven 25 mercats d'aquestes característiques a la Regió Metropolitana de Barcelona de cinc comarques (Palacio, ed., pàg. 179 i següents): 15 dins del "sistema urbà" de Barcelona ("mercats del 75%") i 10 als altres 6 sistemes urbans exteriors a Barcelona (Mataró, Pineda, Sant Sadurní d'Anoia, Terrassa, Vilafranca i Vilanova) que encara es delimitaven en aquell moment a l'àmbit administratiu metropolità. El 1996 es delimitaven 20 mercats de treball amb un mínim del 50% de la mobilitat laboral total, però ja en una sistema urbà de Barcelona (mercats de treball del 75% segons aquesta metodologia) que només exclouia de l'àmbit metropolità els sistemes urbans de Sant Celoni, Pineda i Vilafranca, i en alguna de les hipòtesis el mercat de Sabadell-Terrassa (CPSV 1999). El *Mapa 5* presenta la delimitació d'aquests mercats a Catalunya.

Mollet apareix clarament com a mercat de treball que engloba com a mínim el 50% de la mobilitat total, tant el 1986, com el 1991 i el 1996, i en aquest sentit es pot justificar com a integrant de l'estructura "emergent" de sistemes urbans de la regió metropolitana segons la funcionalitat actual residència-treball. La important integració metropolitana es posa de relleu en el fet que el mercat de Mollet queda ja integrat en el de Barcelona en el llindar mínim del 55%.

Junt al valor de la centralitat dels municipis també es important l'àmbit funcional delimitat. El sistema de Mollet de 1996 amplia els de 1986 i 1991 i està format 14 municipis. Com a integració destacada hi figuren, a més a més dels municipis de Santa Perpètua i Polinyà, a més a més dels de l'entorn immediat (Parets, Sant Fost, Lliçà...), els municipis de Cerdanyola, Ripollet i Montcada. El mecanisme de la connectivitat relativa (Clusa i Rodríguez Bachiller 1995) que serveix per delimitar aquests mercats explica aquests resultats, que posen de relleu una connectivitat cada vegada més forta intermunicipal i independent del centre metropolità.

El conjunt de l'àmbit comarcal del Vallès Oriental tenia el 26% de població ocupada resident treballant fora de la comarca («sortides»); és a



MAPA 5

**ELS MERCATS DE TREBALL DE CATALUNYA 1986-1991 SEGONS EL LLINDAR MÍNIM
DEL 50% DE LA MOBILITAT PER TREBALL**

Mollet manté un mercat de treball propi, en el context de l'augment progressiu de la integració metropolitana.

Font: Centre de Política de Sol i Valoracions (1999). Document de treball

dir, nivells dir, nivells d'autosuficiència o autocontenció del mercat de treball del 74%. Els «mercats de treball del 50%» es formen amb els municipis que tenen individualment més mobilitat externa o «sortides» que mobilitat interna del seu mercat laboral, i constitueixen l'agrupament «mínim» que té més mobilitat «interna» que externa. Entre els nivells d'autosuficiència dels municipis a l'entorn del 35-40% i la d'abast comarcal del 74%, hi ha la d'abast «local o urbana» a l'entorn del 55-60%: en la majoria de casos els tancaments dels mercats de treball són més grans en el pas «municipi-sistema» que en el pas «sistema-comarca».

Els resultats, des del 1986, expressen de forma força clara el potencial d'estructuració policèntrica de l'àrea metropolitana real en uns 20 a 25 sistemes urbans, com a mínim. Aquestes conclusions no són massa diferents de les presentades per Casassas i Clusa, el 1981. Les comarques no són, en aquest sentit, els únics elements d'estructuració supra-municipal del sistema metropolità.

CONCLUSIONS: MOLLET CIUTAT EMERGENT DE LA CIUTAT METROPOLITANA DE BARCELONA

La necessitat d'estructuració metropolitana, es a dir els "sistemes urbans multicèntrics dins de les regions urbanes més grans en la forma de nuclis urbans equilibrats, compactes i molt interconnectats" que parla l'Agenda Urbana Europea de 1996, s'ha argumentat en el context d'una àrea metropolitana progressivament més àmplia i d'un nivell de mobilitat residència-treball en els municipis on la d'abast inter-municipal supera la interna als municipis.

És però certament preocupant pels riscos mediambientals que comporta que la longitud dels viatges al treball a la RMB va augmentar en un 25,6% entre 1991 i 1996 (Roca i Clusa 1999), àdhuc amb una lleugera reducció de llocs de treball, i que la proporció del transport privat en els viatges al treball vagi augmentar del 48,8% al 56,7%. Aquest canvis recents expliquen també que la delimitació metropolitana real, segons diferents metodologies, vagi passar de 154 municipis el 1991, que no abastaven la totalitat de les set comarques metropolitanes, a 217 municipis el 1996.

Cal destacar però, al mateix temps, els aspectes altament positius i competitius de la realitat metropolitana, com és el fet que la renda mitjana per habitant vagi augmentar, en relació al valor mitjà de la Unió Europea, del 94%, el 1994, al 99%, el 1996, pel conjunt de Catalunya; que la taxa d'atur es situï a l'entorn del 6-7% de la població activa i que el comerç exterior tingui creixements molt importants. Aquest balanç

econòmic coexisteix amb els importants dèficits en infraestructures metropolitanes (Barcelona Regional 1996, Ajuntament de Barcelona-Barcelona Regional 1999 i MOPTMA 1992) i un nivell insuficient d'inversió pública.

El III Pla Estratègic Barcelona 2000 ha adoptat com a Missió i objectiu general "la integració metropolitana" a l'àmbit de la Regió Metropolitana, en el mateix àmbit que el projecte de Pla Territorial Metropolità. En aquest context, la discussió dels límits metropolitans ja no té la importància que ha tingut en el passat. De fet i en funció de l'experiència comparada, aquests límits encara poden eixamplar-se cap a la costa (Vendrell, Torredembarra, Blanes, Lloret...) i cap a l'interior (Manresa, Vic i Igualada, especialment), dins d'una Catalunya clarament organitzada pels sistemes metropolitans. L'estructuració interna en sistemes urbans dels 164 municipis metropolitans esdevé una necessitat.

Mollet té capacitat i possibilitat de produir una estructuració urbana en el municipi i en els municipis de l'entorn, encara pendent de definir amb precisió als efectes de l'ordenació urbanística. És a dir, per ser "ciutat" dins de la "ciutat metropolitana". Els arguments presentats han intentat posar-ho de relleu.

Els "Punts Febles" són, principalment, l'actual dimensió residencial del municipi, la dependència laboral fora de cada municipi i la falta de separadors d'espais oberts metropolitans. Els "Punts Forts" són especialment els següents:

- la possibilitat d'ordenar un sistema que supera el llindar dels 100.000 habitants (109.000 habitants, el 1996). *Taules 1, 2 i 3.*
- sistema amb més connectivitat per treball "interna" (57% de la mobilitat dels residents i 52% dels llocs de treball) que "externa", a diferència de cada municipi individual (32% i 42%, respectivament, a Mollet).
- una dimensió residencial del municipi propera als 50.000 habitants, que s'assolirà aviat.
- un creixement consolidat municipal assolit en el període 1950-1975 (336% al municipi i 44% al sistema) i no recentment (45 i 44%, respectivament, en el període 1975-1996),
- un mercat de treball ampli i diversificat en el sistema, amb més de 47.000 llocs de treball i un excedent de prop de 5.000 llocs de treball, i,
- una història metropolitana com a "carrer de Barcelona".

El *Mapa 6* presenta les principals característiques del mercat de treball de 26 àmbits subcomarcals, amb alguna capacitat d'estructurar el creixement metropolità. Junt amb Mollet, poden ser també "ciutats metropolitanes" o àmbits d'ordenació urbanística conjunta, el Delta del

TAULA 1. EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ EN EL SISTEMA URBÀ DE MOLLET ENTRE 1940 I 1996

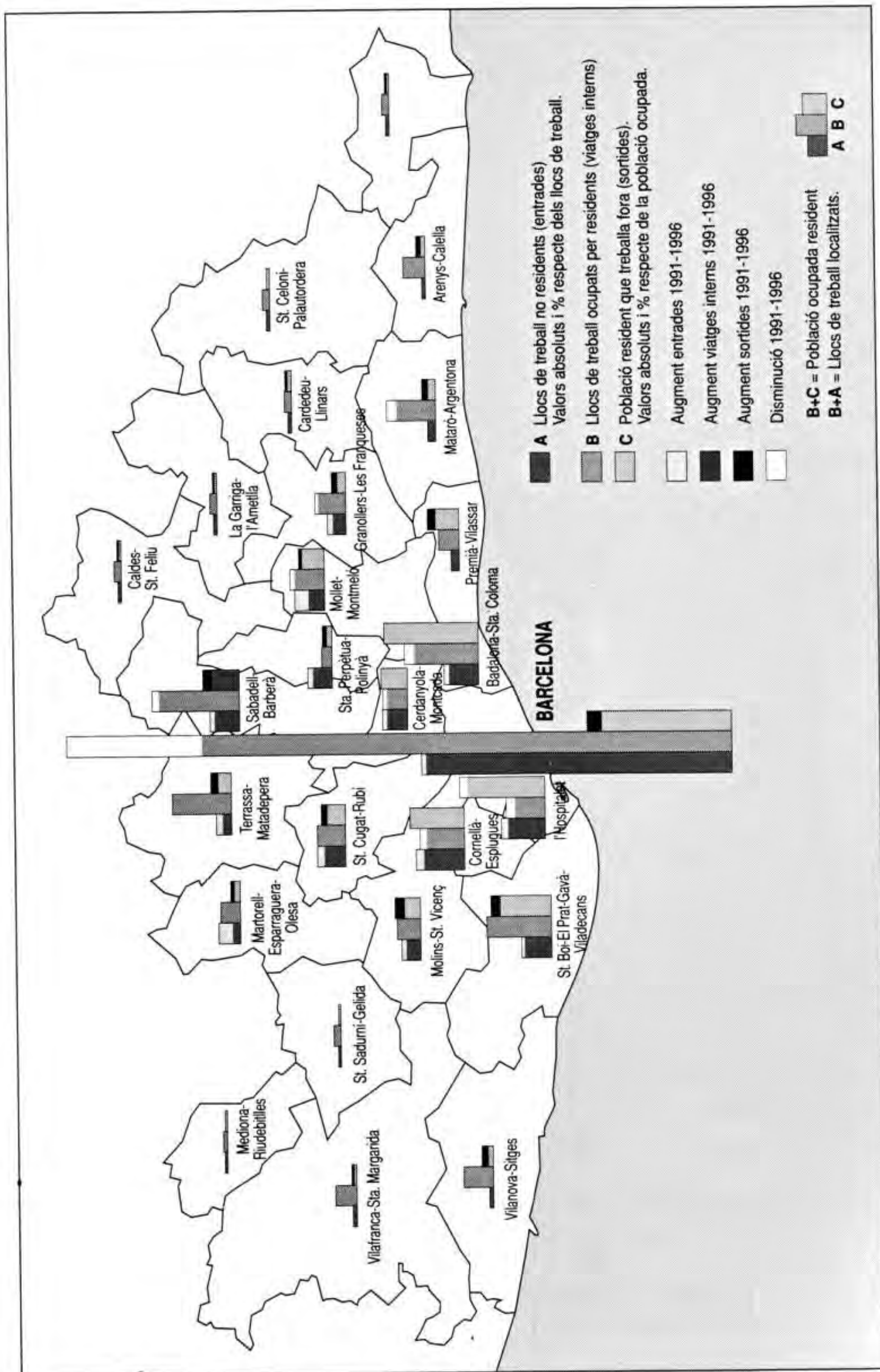
	Km².	1940	1950	1960	1970	1975	1981	1991	1996
La Llagosta	3,0	—	681	1.368	7.349	11.594	12.705	11.276	11.264
Llicà d'Amunt	22,0	1.232	1.212	1.151	1.577	2.009	2.655	5.417	7.668
Llicà de Vall	10,7	689	681	675	1.222	1.380	1.703	3.496	4.513
Martorelles	3,6	1.158	1.162	1.625	2.035	3.928	4.336	4.888	4.937
Mollet del Vallès	10,7	6.132	6.614	8.303	20.121	28.807	35.480	40.877	41.911
Montmeló	4,1	977	1.020	1.366	4.384	6.660	6.871	7.454	7.675
Montornès del Vallès	9,6	1.166	1.190	1.402	7.364	8.213	9.809	10.844	11.970
Parets del Vallès	9,0	2.325	2.573	2.950	5.626	10.639	11.747	10.960	12.601
Sant Fost de Camps.	13,2	1.520	897	1.524	2.093	2.266	2.969	4.938	5.711
Santa Maria Martor.	4,5	381	299	383	393	403	398	483	658
Vallromanes	10,5	402	379	341	414	392	383	657	1.079
Total	100,9	15.982	16.718	21.088	52.578	76.291	89.056	101.290	109.987
Vallès Oriental	849,5	56.571	58.564	72.653	147.137	184.837	243.549	262.513	285.129
Vallès Occidental	582,3	142.514	173.021	274.372	458.882	555.318	577.222	649.699	685.600
Barcelona	97,6	1.081.175	1.280.179	1.557.863	1.741.136	1.751.136	1.752.627	1.643.542	1.508.805
Barcelonès	143,2	1.446.170	1.446.170	1.840.118	2.319.871	2.454.492	2.454.492	2.302.137	2.131.378
Regió metrop.	3.234,5	1.991.568	1.991.568	2.596.740	3.565.962	4.019.713	4.239.723	4.264.422	4.228.048
Catalunya	31.770,2	2.891.000	3.240.000	3.924.000	5.107.500	5.660.393	5.996.414	6.059.494	6.090.000

TAULA 2. DINÀMICA DE POBLACIÓ RESIDENCIAL PER DECENNIS

	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1981-1991	1991-1996
La Llagosta	681	687	5.981	5.356	- 1.429	- 12
Lliçà d'Amunt	- 20	- 61	426	1.078	2.762	2.251
Lliçà de Vall	- 8	- 6	547	481	1.793	1.017
Martorelles	4	463	410	2.301	552	49
Mollet del Vallès	482	1.689	11.818	15.359	5.397	1.034
Montmeló	43	346	3.018	2.487	583	221
Montornès del Vallès	24	212	5.962	2.445	1.035	1.126
Parets del Vallès	258	367	2.676	6.121	- 787	1.641
Sant Fost de Camps.	- 623	627	569	876	1.969	773
Santa Maria Martor.	- 82	84	10	5	85	175
Vallromanes	- 23	- 38	73	- 31	274	422
Total	736	4.370	31.490	36.478	12.234	8.697
Vallès Oriental	1.993	14.089	74.484	96.412	18.964	22.616
Vallès Occidental	30.507	101.351	184.510	118.340	72.477	35.901
Barcelona	199.004	277.684	184.116	10.648	- 109.085	- 134.737
Barcelonès	-	393.948	479.753	134.621	- 152.355	- 170.759
Regió metrop.	-	605.172	969.222	673.761	24.699	- 36.374
Catalunya	349.300	683.700	1.183.500	848.914	103.080	30.506

TAULA 3. DINÀMICA 1950-1975 I 1975-1996

	1950-1975	1975-1996	% 1950-1975	% 1975-1996
La Llagosta	10.913	- 330	1.602%	-3%
Lliçà d'Amunt	797	5.659	66%	282%
Lliçà de Vall	699	3.133	103%	227%
Martorelles	2.766	1.009	238%	26%
Mollet del Vallès	22.193	13.104	336%	45%
Montmeló	5.640	1.015	553%	15%
Montornès del V.	7.023	3.757	590%	46%
Parets del Vallès	8.056	1.962	312%	18%
Sant Fost de Camps.	1.369	3.445	153%	152%
Santa Maria Mart.	104	255	35%	63%
Vallromanes	13	687	3%	175%
Total	59.573	33.696	356%	44%
Vallès Oriental	126.273	100.292	216%	54%
Vallès Occidental	382.297	130.282	221%	23%
Barcelona	470.957	- 242.331	37%	-14%
Barcelonès	1.008.322	- 323.114	70%	-13%
Regió metrop.	2.028.145	208.335	102%	5%
Catalunya	2.420.093	429.607	75%	8%



MAPA 6. MOBILITAT OBLIGADA RESIDÈNCIA-TREBALL 1991-1996 PER ÀMBITS SUBREGIONALS
Mollet amb 11 municipis té un 48% de sortides, un 43% d'entrades i un superàvit de 4.500 llocs de treball.

Font: Elaboració pròpia.

Llobregat, Sant Sadurní- Gelida, Vilafranca, Sant Celoni, Sant Cugat-Rubí, Cerdanyola-Ripollet-Montcada, Caldes, Calella-Tordera, Arenys....que complementen les àrees metropolitanes primàries (o també "ciutats reals") de Sabadell, Terrassa, Granollers i Mataró. Les 31 "unitats territorials de la regió metropolitana" proposades al recent treball de Font, Llop i Vilanova (1999) no són massa diferents dels 26 àmbits subcomarcals, si bé distingeix un marge dret i un marge esquerra pel Baix Vallès que no es considera adequat per raons funcionals, si bé cal acceptar plenament la proposta d'àrea única pel "Barcelonès de les Rondes" o "ciutat central".

Bibliografia general

- Acebillo, J. (1995) "Les infraestructures de suport", a *"La projecció exterior de Barcelona i les infraestructures de suport"*, Barcelona Economia, nº 23, pàg. 36-42.
- Acebillo, J. (1998), *"Barcelona, servidor central de la xarxa metropolitana de ciutats"*. Revista Econòmica de Catalunya, nº 34, Dossier: La Barcelona metropolitana: economia i planejament, pàgs.89-95.
- Ajuntament de Barcelona - Barcelona Regional (1999), *"Barcelona Nous Projectes"*. Edició pròpia.
- Autoritat del Transport Metropolità (1997), *"La mobilitat quotidiana a la Regió Metropolitana de Barcelona"*. Edició pròpia.
- Banc de Bilbao Vizcaya (varis autors) (1995) *"Catalunya al llindar del segle XXI"*. En col·laboració amb la D.G. de Programació Econòmica del Departament d'Economia i Finances.
- Barcelona Regional.S.A. (1996) *"Infraestructures i Sistemes Generals Metropolitans. Propostes per a una reflexió"* (mimeo).
- Bielh, D. (1988), *"Las infraestructuras y el desarrollo regional"* (1988). Papeles de Economía Española, nº 35, 1988, pàgs. 293- 310.
- Bielh, D. (1997), *"Infrastructure from the point of view of the regional development approach"* (mimeo). Seminario sobre "Desequilibrios Territoriales en España y en Europa", Universidad Menéndez y Pelayo- Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (Juliol).
- Becattini, G. (a cura) (1988), *"Mercato e forze locali: il distretto industriale"*. Il Mulino, Bologna.
- Bosch, N. i Espasa, M. (1991), *"La inversió pública a Catalunya: distribució comarcal i per nivells de govern"*, Revista Econòmica de Catalunya, nº18, pàg.51-59.
- Camagni, R. i Salone, C. (1993), *"Network urban structures in Northern Italy:elements for a theoretical framework"*, a Urban Studies, nº 6, pàg. 1053-1064
- Camagni, R. (dir.) (1996), *"Cities in Europe: "globalisation, sustainability and cohesion"*. Document of the Italian Presidency Presidenza del Consiglio dei Ministri.
- Camagni, R. (1997), *"Sustainable Urban Development: Definition and Reasons for a Research Programme"*, Seminario sobre "Desequilibrios Territoriales en España y en Europa", Universidad Menéndez y Pelayo- Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (Juliol).
- Cambres Oficials de Comerç, Indústria i Navegació de Catalunya (1996), *"Les infraestructures metropolitanes de Barcelona. Una aproximació als projectes en curs"*. Separata de la "Memòria Econòmica de Catalunya 1995".

- Cassasas, Ll. i Clusa, J. (1981) *"L'Organització Territorial de Catalunya"*, Llibres de la Fundació Jaume Bofill, Barcelona.
- Centre de Política de Sòl i Valoracions (1998), *"Estudio sobre la delimitación de Areas metropolitanas"* (mimeo). Ministerio de Medio Ambiente.
- Centre de Política de Sòl i Valoracions (1999), *"Estudi de delimitació de l'àmbit òptim per a la prestació de serveis supramunicipals"* (mimeo). Diputació de Barcelona.
- Charles, D., Bradley, D., Chatterton, P., Coombes, M. and Gillespie, A. (1999), *"Core cities: key centres for regeneration. Synthesis Report"*, Centre for Urban & Regional development Studies, University of Newcastle.
- Cheshire, P. (1989), *"Urban change in Western Europe since 1951"*, a *"Eurocities"*, Ajuntament de Barcelona, pàg. 61-77.
- Cheshire, P. (1995), *"A new phase of urban development in Western Europe? The evidence of the 1980s"*, Urban Studies, Vol. 32, n1 7, pàgs. 1045-1063.
- Clusa, J. (1995), *"La mobilitat obligada i els àmbits funcionals a la Regió Metropolitana de Barcelona"*, Papers.Regió Metropolitana, n1 24, pàg. 51-68.
- Clusa, J. (1995), *"Argumentos alternativos sobre el dimensionamiento del suelo urbanizable y el contenido económico de la propiedad del suelo"*, Ciudad y Territorio - Estudios Territoriales, n° 103, pàg. 133-153.
- Clusa, J. i Rodríguez-Bachiller, A. (1996), *"Els mercats de treball de Catalunya al final de la crisi econòmica 1975-1985"*, a Palació, G. (coord.), *"Els mercats de treball de Catalunya 1981-1986-1991"*, pàg. 5- 132. Departament de Política Territorial i Obres Públiques, DG de Planificació i Acció Territorial, Generalitat de Catalunya.
- Clusa, J. i Roca, J. (1997), *"El canvi d'escala de la ciutat metropolitana de Barcelona"*. Revista Econòmica de Catalunya, n° 33, , Dossier: La Barcelona metropolitana: economia i planejament, pàgs.44-53.
- Dematteis, G. (1991), *"Sistemi locali nucleari e sistemi a rete. Un contributo geografico all'interpretazione delle dinamiche urbane"*, a Bertuglia, S.B. i La Bella, A. (1991), *"I sistemi urbani"*. Franco Angeli, Milano.
- Font, A., Llop, C. i Vilanova, J. *"La construcció del territori metropolità. Morfogènesi de la regió urbana de Barcelona"*. Mancomunitat de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.
- Generalitat de Catalunya (1995), *"Pla Territorial General de Catalunya"* (versió final aprovada pel Parlament de Catalunya) . Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Direcció General de Planificació i Acció Territorial. Generalitat de Catalunya.
- Generalitat de Catalunya (1998) *"Projecte de Pla Territorial Metropolità de Barcelona"* (mimeo).
- Green, A.E., Coombes, M.G., Owen, D.W. (1986), *"Gender-specific Local Labour Market Areas in England and Wales"*, a Geoforum , Vol.17, n° 3, pàg. 339-351.
- Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona - DS. D'Ordenació urbanística (1993), *"La Regió Metropolitana en el planejament territorial de Catalunya. Al·legació al Pla Territorial General de Catalunya"*. Papers. Regió Metropolitana, n° 14 (monogràfic).
- Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (1995), *"Dinàmiques metropolitanes a l'Àrea i Regió de Barcelona"*, Barcelona.
- MOPTMA (1992), *"Plan Director de Infraestructuras 1993-2007"*, Publicaciones del MOPTMA.
- Nel-lo, O. (1996), *"La ciutat il·limitada i la ciutat futura"*, a Nogué, J. (editor), *"La ciutat. Visions, anàlisis i reptes"*. Universitat de Girona-Ajuntament de Girona.
- Nel-lo, O. (1998), *"El canvi social a la regió metropolitana de Barcelona: deu preguntes"*. Revista Econòmica de Catalunya, n°3463-72.
- Nel-lo, O. (1998), *"El futuro metropolitano: ciudades intensas"*, El Pais, de 6 de maig de 1998.

- Network on Urban Research in the European Community (1994), "*Atlas of Agglomerations in the European Union*", Dinsburg, NUREC (3 volums).
- Office for National Statistics (1998), "*1991-based Travel-to-Work Areas*". By the Office for National Statistics and Mike Coombes, Newcastle University.
- Roca, J., Díaz, E. i Clusa, J. (1997), "*La delimitació de l'Àrea metropolitana de Barcelona*". Centre de Política de Sòl i Valoracions.
- Roca, J. i Clusa, J. (1999), "*Evolució de l'estructura urbana de Catalunya. Impacte dels canvis experimentats en la distribució espacial de la població, l'ocupació i la mobilitat per treball en el sistema català de ciutats*", a *Nota d'Economia*, pàg. 67-90. Departament d'Economia i Finances, Generalitat de Catalunya.
- Salvador, N., Mora, C. i Salvat, E. (1997), "*La regió urbana funcional de Barcelona en el context europeu*", a *Revista Econòmica de Catalunya*, nº 33, pàg. 54-65.
- Sau, E. (1993), "*La evolución del sistema urbano de Cataluña entre 1950 y 1991. Una aproximación a partir del modelo de Peter Hall*", *Revista de Estudios Regionales*, nº 35, pàgs. 115-138.
- Smart, M.W. (1974), "*Labour Market Areas: Uses and Definitions*". *Progress in Planning*, vol.2, pàg. 239-254.
- Solà-Morales, M. (1979), "*Capital i ciutats a Catalunya: una perspectiva de futur*", a Pou, T.(de.) "*Catalunya cap a l'any 2000*". Editorial Blume, Barcelona.
- Solans, J.A. (1998), "*El sistema de ciutats de l'àrea metropolitana de Barcelona*". *Revista Econòmica de Catalunya*, nº 34, pàg. 84-88.
- Vallès, J.M. i Nel.lo, O. (1993), "*De ciutat a metròpoli: Notes per una lectura del Pla Estratègic Barcelona 2000*", *Barcelona Economia*, nº 18, pàgs. 9-20.
- Trullen, J. (1995), "*El Pla Delta I. El model econòmic i territorial de Barcelona*", *Publicacions del Gabinet Tècnic de Programació*. Ajuntament de Barcelona.
- Trullen, J. (1996), "*Barcelona: ciutat flexible. Alguns canvis en el model de desenvolupament durant el període 1986-1991*", *Barcelona Economia*, nº 26, pàg. 19-28.
- Trullen, J. (1998), "*Factors territorials de competitivitat de la Regió Metropolitana de Barcelona*", a *Revista Econòmica de Catalunya*, nº 34, pàg. 34-50.
- Trullen, J. (1998), "*Dinàmica econòmica i localització de l'activitat productiva a la regió metropolitana de Barcelona*", a *Cambres de Comerç, Indústria i Navegació*, "*Memòria Econòmica de Catalunya 1997*", pàgs. 295-310.
- USA Federal Register (1990), "*Revised Standards for Defining Metropolitan Areas in the 1990's; Notice*". Office of Management and Budget. Vol 55, nº 62, March, pàg. 12153-12160.
- Ybarra, J.A. (1991), "*Formaciones económicas en contextos de cambio y Distritos Industriales en España (el caso valenciano)*", *Revista de Estudios Regionales*, Mayo-Junio, nº 30, pàg. 57-80.



LAURO

REVISTA DEL MUSEU DE GRANOLLERS

NÚMERO 16. JUNY DE 1999



LAURO Revista del Museu de Granollers és una publicació semestral que té per objecte difondre estudis de l'àmbit geogràfic del Vallès Oriental.

Els Sumaris d'aquesta revista, en els seus diferents números, contenen una sèrie de Treballs, realitzats per diversos autors, sobre l'aspecte històric, geogràfic, literari i humà de la comarca. Al bell mig de LAURO trobem la Monografia, que és el treball principal de la revista. Segueixen Espai obert, on destaquen les entregues de la sèrie dedicada als museus de la comarca i algunes Ressenyes de llibres, fonamentalment de caire històric i sempre arrelats al Vallès. LAURO acaba amb les Notícies del MDG, que ens parlen de les exposicions i actes que realitza el Museu de Granollers i les Fitxes, petits però exhaustius estudis sobre diversos aspectes de l'art, la natura i l'arqueologia de casa nostra.

En aquest número 16 que tenim a les mans cal destacar *Els municipis i la protecció del patrimoni arqueològic*, treball basat en la ponència que l'arqueòloga Araceli Martín va presentar en unes sessions organitzades pel Centre d'Estudis de Granollers. L'objectiu de la ponència era fer una anàlisi de les mesures de protecció del patrimoni que preveu la legislació vigent i de les competències que les administracions locals tenen al respecte.

Tot seguint amb l'arqueologia, tema en el qual LAURO n'és especialista, en aquest exemplar destaca un article d'Isabel Rodà sobre la troballa, a Montornès, d'un monument corresponent a un *terminus augustalis*. El seu estudi permetrà conèixer millor la distribució administrativa de l'època romana.

El següent treball presentat és un estudi de la figura del periodista Eugeni Xammar. Aquest article enceta una nova vessant, la literària, molt poc habitual a la revista LAURO.

La monografia és la primera part d'una d'investigació al voltant d'Esquerra Republicana de Catalunya i la vida política a Granollers durant la Segona República. Aquest treball descriu els orígens d'ERC a Granollers i la seva vida fins a l'esclat de la Guerra Civil Espanyola: els dirigents, les campanyes, els resultats electorals i el seu paper en els diversos Consistoris. Es tracta d'un article que ens parla d'un període de sis anys (1931-1936) amb força publicacions de caire general però poc estudiat a la nostra comarca.

En l'Espai Obert, a més de l'article d'Araceli Martín i dintre de la sèrie dedicada als museus de la comarca, en Jordi Auladell ens presenta el museu Termàlia de Caldes de Montbui, amb una visió força completa de la seva evolució, els fons i les activitats que s'hi realitzen.

Josep M^a Bernís i Pueyo

Professor de Secundària



TÍTOL: DONA
 AUTOR: JOAN BORRELL I NICOLAU
 SITUACIÓ: MUSEU ABELLÓ
 DESCRIPCIÓ: TALLA DE FUSTA

Una visita obligada de tots els Molletans és el Museu Abelló. Entre les moltes obres d'art existents, en destaca una que al meu parer té preferència. Es tracta d'un retrat de dona. És una escultura de talla de fusta de caoba, que llença a l'espectador una mirada decidida. És, sens dubte, la mirada representativa de l'aristocràcia comercial cubana de finals del segle XIX. Agradada i captiva a la vegada.

Es una de les obres de l'escultor Joan Borrell i Nicolau (La Pobla de Segur, 1888, Barcelona, 1951). Home dotat d'una facilitat innata, que preferia treballar amb la gardina i la gúbia sobre la pedra o la fusta més que amb les espàtules damunt del fang. Això fa que la majoria de les seves obres (com la d'aquesta fitxa artística) siguin realitzacions directes sobre la matèria definitiva, amb la qual cosa aconseguia transmetre la frescor i la serenitat pròpies de l'esforç directe. Alhora, tenen el mèrit d'ésser peces úniques.

Josep Ma. Blanch
Estudios de l'Art

eston

**Centre
d'Estudis
Molletans**



Ajuntament de
Mollet del Vallès