



**JULI ESTEBAN**  
Arquitecte  
Gabinet d'Estudis Urbanístics  
Ajuntament de Barcelona

# La Regió Metropolitana de Barcelona

Papers, Regió Metropolitana de Barcelona  
núm, 39, maig 2003, pàgs. 31-41

- 1 L'àmbit territorial
- 2 Les infraestructures estratègiques
- 3 El model d'ocupació del sòl per la urbanització
- 4 Les infraestructures de mobilitat
- 5 Els sistemes d'espais lliures

El desenvolupament de les infraestructures estratègiques i de mobilitat que permetin exercir la funció de capitalitat amb la màxima eficàcia possible, l'ampliació de l'àmbit territorial fins abastar les comarques que mostren ja relacions intenses amb el centre metropolità, la localització dels increments d'urbanització previstos tenint en compte els models de desenvolupament existents, però decidint al mateix temps sobre el caràcter que han de tenir els teixits urbans i l'estructura de centralitats resultants, així com la protecció i el reforçament dels espais lliures, són els elements bàsics que han de guiar el futur desenvolupament de la Regió Metropolitana de Barcelona.

El desarrollo de las infraestructuras estratégicas y de movilidad que permitan ejercer la función de capitalidad con la máxima eficacia posible, la ampliación del ámbito territorial hasta alcanzar las comarcas que muestran ya relaciones intensas con el centro metropolitano, la localización de los incrementos de urbanización previstos teniendo en cuenta los modelos de desarrollo existentes. pero decidiendo al mismo tiempo sobre el carácter que deben tener los tejidos urbanos y la estructura de centralidades resultantes, y la protección y el refuerzo de los espacios libres son los elementos básicos que tienen que guiar el futuro desarrollo de la Región Metropolitana de Barcelona.

The development of strategic and mobility infrastructures able to perform a role of capitality in the most effective way, the enlargement of the territorial scope up to the involvement of those comarques that already show a strong relationship with the metropolitan core, the localization of the foreseen growth of urbanization taking into account the existing development models but deciding at the same time about the condition that urban fabrics and the structure of resultant centralities must have and the protection of the open spaces are the basic elements that should guide the future development of the Metropolitan Region of Barcelona.

Le développement des infrastructures stratégiques et de la mobilité qui permettent d'exercer la fonction de capitalité avec la meilleure efficacité possible, l'élargissement du territoire pour arriver aux régions qui ont déjà d'intenses relations avec le centre métropolitain, la localisation des accroissements d'urbanisation prévus compte tenu des modèles de développement existant tout en décidant le caractère des tissus urbains et la structure des centralités resultantes et la protection et le renforcement des espaces libres sont les éléments basiques qui doivent guider le futur développement de la Région Métropolitaine de Barcelona.

## 1 L'àmbit territorial

Curiosament, l'àmbit que venim denominant Regió Metropolitana de Barcelona té el seu origen en la voluntat de planejament territorial d'aquest espai expressada ja fa quasi quaranta anys i encara no acomplida. En efecte, l'àmbit de les set comarques és el que va adoptar a la dècada de 1960 el que es va denominar llavors Pla Director de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, per bé que distingia entre les cinc comarques que componien la regió I de la Divisió Territorial de 1937, que considerava l'*Àrea d'acció immediata*, de les del Garraf i l'Alt Penedès, constitutives del que se'n deia *Àrea d'acció diferida*.

Recordem que l'esmentat pla director sorgeix com a resposta tècnica il·lustrada a la necessitat de revisió del Pla General de Barcelona i de la seva zona d'influència, aprovat l'any 1953 amb un àmbit que després seria el de la Corporació Metropolitana de Barcelona, i que a través del Pla General Metropolità ha mantingut una certa vigència fins avui. Els tècnics que tenien encomanada la revisió d'aquell pla se n'adonaren que per abordar amb el mínim rigor exigible l'ordenació de l'espai sotmès a un ja manifest fenomen metropolità calia sortir dels 456 km<sup>2</sup> que abastava el planejament urbanístic plurimunicipal que es revisava.

Tanmateix, com és conegut, la revisió acabà sent la de l'àmbit petit. Això no és poc important, ja que cinquanta anys de planejament de conjunt d'un àmbit de 27 municipis no és un fet menyspreable, però evidentment bona part dels processos urbanístics induïts pel fenomen metropolità van quedar fora d'aquest pla.

La següent oportunitat es produí, paradoxalment, amb motiu de la supressió de la Corporació Metropolitana l'any 1987. La llei 7/87 va camuflar la seva actitud clarament contrària a la gestió del fet metropolità amb la proposta d'un pla territorial que havia d'abordar l'ordenació de l'espai metropolità en un àmbit més capaç: el de les cinc comarques que componen l'antiga Regió I. Posteriorment, al llarg dels treballs de redacció d'aquest pla, es va aprovar l'ampliació de l'àmbit amb les comarques del Garraf i el Penedès. Tornàvem a tenir reconstituït l'àmbit de l'antic Pla Director de la dècada de 1960. Com en aquell cas, el nou Pla Territorial Metropolità tampoc no arribà a fer sentir els seus efectes. Encara que els treballs tècnics s'acabaren el 1998, és conegut que no arribaren ni a ser debatuts a escala política. En tot cas, n'ha quedat la consolidació d'un àm-

bit que denominem Regió Metropolitana de Barcelona com l'expressió d'un deure pendent.

Posteriorment hi ha hagut estudis<sup>1</sup> que han constatat que el fenomen metropolità s'estén a un espai força més gran que el de la Regió Metropolitana de Barcelona. Per tant, la pertinència d'un planejament territorial d'aquest àmbit és menys clara. A favor hi ha la història de les temptatives no consumades i que l'estabilitat que necessiten els plans fa que els seus àmbits no puguin anar-se variant continuament a remolc de l'extensió dels fenòmens de relació territorial. Tanmateix, si que cal que l'entorn d'estudi sigui en tot cas el suficient per entendre l'abast i el comportament espacial de les relacions metropolitanes.

Més enllà dels límits de la Regió Metropolitana hi ha àrees del Baix Penedès, l'Anoia, el Bages i Osona que tenen relacions més intenses amb el centre metropolità que territoris inclosos al seu àmbit, com podria ser el cas de l'Alt Penedès. L'extensió de l'estudi a aquestes àrees proporciona l'àmbit suficient per considerar plenament les tres formes de configuració urbana en què es manifesta el fenomen metropolità, la ciutat **compacta** central, la ciutat **contínua** de la primera corona, i la ciutat **discontínua** formada pels sistemes urbans polaritzats en les capitals de les àrees que encara conserven l'estructura geogràfica històrica.

La possibilitat que el planejament territorial pugui treballar amb la perspectiva d'aquest àmbit pot contribuir a evitar una metropolitanització banal d'aquestes comarques. Per això caldran, però, planejament i accions que propiciïn el reforçament de la seva integració a l'estructura territorial des de les seves pròpies característiques.

L'ampliació dels àmbits d'estudi permet així mateix la consideració del paper d'un element territorial de primer ordre: l'Eix Transversal.

L'Eix Transversal no és un element independent del sistema metropolità. De la comprensió del seu significat territorial depèn el caràcter que cal donar a una via tan controvertida com el quart cinturó, o B-40, que també havia estat denominada via orbital (!).

El paper primordial com a articulador de sistemes urbans de la segona corona que cal atribuir al quart cin-

<sup>1</sup> *La delimitació de l'Àrea Metropolitana de Barcelona*. CPSV. Josep Roca, Joaquim Clusa, Enriqueta Diaz, CPSV, Barcelona 1997.

turó només pot definir-se amb rigor si es té en compte la configuració de l'entorn de l'Eix Transversal com a via en què ha de tenir la funció bàsica de canalitzar el pas a través, sense perjudici del seu paper d'interconnexió de les capitals de les comarques interiors.

Defensem doncs un planejament de la Regió Metropolitana que no perdi de vista la seva inserció en un territori més ampli on es juguen algunes opcions d'especial transcendència per a aquesta, territori que la ja no llunyana posada en servei de línies regionals d'alta velocitat ampliarà encara més, fins a incorporar els entorns de Girona, Tarragona i Lleida.

En tot cas, els instruments d'ordenació del territori i les accions encaminades al seu desenvolupament sostenible creiem que haurien de respondre als criteris i objectius que s'apunten en els següents apartats.

## 2 Les infraestructures estratègiques

Per a tot l'àmbit de la regió i de Catalunya sencera, és fonamental que la funció de capitalitat que exerceix l'aglomeració central metropolitana es desenvolupi amb la màxima eficàcia i en el màxim espai territorial possible. A més de la reconeguda capitalitat de Catalunya, la co-capitalitat d'Espanya, o la capitalitat d'una macroregió europea són papers que requereixen un nivell suficient d'infraestructures de connectivitat de caràcter estratègic. En concret l'aeroport, el port i el tren d'alta velocitat són, si bé de diferent naturalesa, les peces bàsiques d'aquest entramat infraestructural.

Com a dada comuna de les tres es pot dir que òbviament el planejament territorial de la Regió Metropolitana no ha tingut cap possibilitat d'intervenció en les decisions que els darrers anys s'han pres respecte d'aquestes infraestructures, pel fet de no haver existit en els moments que tocava. El planejament territorial d'aquesta àrea no hauria estat segurament determinant en relació amb les opcions adoptades, però ben segur que podria haver estat un argument sòlid en favor de determinades solucions. Cal assenyalar que el PGM no ha pogut tenir tampoc aquest paper per les limitacions que es derivaven dels seus 27 anys d'antiguitat. En tot cas, cal ser conscient que en les decisions corresponents a matèries en què l'Estat té la competència, i estan regulades per lleis sectorials, el planejament no serà quasi mai determinant. Serà en tot cas un argument més per utilitzar en les inevitables

negociacions, amb un grau d'eficàcia que dependrà de la seva qualitat i del consens que el doni suport. És precisament en el terreny del consens entre les forces econòmiques i socials del territori on es fonamenta la capacitat d'acció dels plans estratègics, que hem d'entendre compatibles i complementaris amb el planejament territorial.

Amb data d'avui es pot dir que les principals decisions relatives a l'abast i la configuració de les infraestructures esmentades ja estan preses i que no és probable que –al marge d'algunes concrecions pendents– en un període relativament llarg de temps es plantegin noves decisions de la importància de les adoptades. Per tant, les previsions d'aquestes infraestructures són pel que fa al planejament territorial una dada que cal tenir en compte, però una dada extremament important.

A més del valor com a factors de competitivitat que tenen un port i un aeroport de suficient capacitat, i un tren d'alta velocitat amb un nivell de servei elevat, la dimensió i localització d'aquests elements constitueixen factors de polarització del territori d'una gran transcendència. Així mateix, la previsió d'una àrea logística associada al port, la idea d'una ciutat aeroportuària de serveis i activitat econòmica associada a l'aeroport i les estacions de l'AVE com a nous centres de concentració terciària són fets d'indubtable importància en l'estructura espacial de les activitats econòmiques de la Regió Metropolitana, que el pla territorial haurà d'avaluar adequadament, en tant que referències de primer ordre en la definició d'una proposta d'ordenació del territori que respongui als paràmetres bàsics de la dinàmica econòmica actual.

Resta, tanmateix, un aspecte cabdal per resoldre. Un aspecte del qual la falta d'una solució satisfactòria hauria de ser causa suficient d'alguns replantejaments. En referim a la solució que cal donar als fluxos de mercaderies que motivaran el futur port i la zona d'activitats logístiques previstes. Està clar que el mode de transport d'aquestes mercaderies no pot ser altre que el ferroviari. Atès que convé que la via tingui ample internacional, una opció estudiada és la d'utilitzar la via de l'AVE, la qual cosa seria possible només en determinats estadis de desenvolupament del port i la ZAL, i en determinades intensitats d'ús de la via d'alta velocitat pels trens de passatgers.

Un principi que caldria no perdre de vista en la solució definitiva d'aquest assumpte és que el desplaçament

de mercaderies generat no ha de constituir fluxos addicionals de camionatge que podrien col·lapsar qualsevol via i produir greus afectacions ambientals. Si fos així realment caldria dubtar que sigui una bona idea tenir un port i una ZAL de l'extensió que es pretén en el centre de l'aglomeració metropolitana.

### 3 El model d'ocupació del sòl per la urbanització

Tractar de l'ocupació del sòl per la urbanització vol dir fonamentalment tractar de la distribució en l'espai de l'habitatge i de les activitats econòmiques. A aquest respecte cal dir també que al territori es dona una determinada situació, resultat dels processos anteriors, i que hi ha unes expectatives d'increment que es poden avaluar amb certa aproximació. Caldrà tractar de com es localitzen aquests increments i com poden fer variar, o no, el model existent, sense oblidar el caràcter que han de tenir els teixits urbans resultants i amb quina estructura de centralitats s'organitzen a l'espai territorial.

Amb relació a la situació actual del territori i llevat de l'errònia i inconvenient localització de diverses urbanitzacions de baixa densitat, i de la freqüent falta de consideració dels marges fluvials, es pot dir que en el procés d'ocupació del sòl per la urbanització ha estat determinant la configuració física del territori, la qual constitueix el substrat estructural de la forma que ha anat prenent aquesta ocupació.

En principi, es poden distingir tres tipus d'àrees:

–**L'àrea de l'aglomeració central**, formada per municipis que han exhaurit les seves possibilitats d'extensió urbana i es troben majoritàriament en processos de regressió demogràfica.

–**Les àrees associades a sistemes geogràfics o urbans que mantenen processos d'extensió urbana**.

–Delta del Llobregat (Sant Boi-Castelldefels). Aquesta àrea juntament amb l'aglomeració central configura l'àrea litoral central de la regió. Per l'existència de l'aeroport i la continuïtat espacial es podria entendre també tota aquesta àrea com a part de l'aglomeració central de la Regió Metropolitana, i així es fa en aquest text.

–Vall Baixa del Llobregat, marge dret, marge esquerre / Sant Feliu-Molins de Rei.

–Vallès Occidental (riera de Rubí / sistema de Terrassa, riu Ripoll / sistema de Sabadell).

–Granollers-Mollet (rieres de Sant Cugat, Caldes, Congost, Tenes, riu Besòs).

–Resta del Vallès Oriental (Montseny-Montnegre).

–Maresme.

•Sistema Masnou-Mataró.

•Sistema Arenys de Mar-Calella.

–Llobregat. Sistema Martorell-Abrera-Olesa.

–Garraf. Sistema Sitges-Vilanova-Sant Pere de Ribas.

–**Les àrees que mantenen una estructura comarcal** amb una capitalitat prou clara, encara que es pugui diferenciar dintre d'elles més d'un sistema urbà plurimunicipal: Penedès, Anoia, Bages, Osona. Es pot entendre també que les ciutats capitals d'aquestes comarques formen amb Vilanova una tercera corona de polaritats metropolitanes.

Sense ànim d'exhaustivitat es poden assenyalar com a processos significatius de canvi que s'han vingut donant amb diferent intensitat en el territori els darrers vint-i-cinc anys els següents:

–Millora de la qualitat de la urbanització i dels espais públics a les àrees urbanes, amb especial valoració dels espais i elements simbòlics dels municipis.

–Pèrdua de població als teixits centrals de les àrees urbanes, que s'ha estès al conjunt del municipi en els casos d'exhauriment del sòl urbanitzable.

–Terciarització de l'activitat i processos de transformació de les velles àrees industrials. Tendència a la creació d'espai per a noves activitats econòmiques més que per a noves àrees d'habitatges.

–Processos de suburbanització de l'activitat, l'habitatge i el comerç.

–Desenvolupament d'una proporció molt important del sòl urbanitzable. A l'àmbit del PGM es pot dir que tot el sòl urbanitzable amb bones condicions ha iniciat el seu procés de desenvolupament, com a mínim el seu planejament parcial.

–Creixement dels municipis petits a causa de l'oferta de sòl residencial excedent de les seves necessitats internes que ha estat possibilitat pel seu planejament general<sup>2</sup>.

–Revisions del planejament general als municipis grans amb criteris de contenció del creixement d'habitatges. Dimensions del sòl d'habitatge en funció de

<sup>2</sup> Vegeu l'article "Aproximacions a l'estructura espacial de l'Àrea Metropolitana de Barcelona", Josep M. Carrera, *Papers* núm. 36. Barcelona 2002.

la demanda interna, i també en alguns casos, impossibilitat física de creixement per exhauriment del sòl apte per ser urbanitzat.

Són processos amb alguns components positius, en especial en aquelles coses que afavoreixen l'autoestima municipal i la potenciació dels valors de proximitat, tanmateix aquests processos també han comportat:

- Excés d'ocupació de sòl per teixits de baixa densitat i implantacions suburbanas.
- Dispersió de l'ocupació de sòl i afectació de l'espai lliure.
- Localització d'una proporció important de l'habitatge en municipis amb pocs llocs de treball i sense connexió ferroviària.
- Escassetat d'habitatge en uns anys de forta demanda per emancipació.
- Desequilibri quantitatiu dels llocs de treball localitzats per habitatge en bona part del territori.
- Increment de la necessitat de desplaçament i dependència del vehicle privat.

Els propers anys, aquest territori tindrà a més probablement un cicle notablement expansiu pel que fa a la creació de llocs de treball i necessitats de nou habitatge. Els creixements de població que expressa el cens de 2001 en són la primera senyal clara. Amb la hipòtesi, coherent amb els objectius de desenvolupament econòmic del país, que tindrem els propers vint anys taxes positives de creixement dels llocs de treball, les quals podem suposar entre l'1,25% i l'1% anual, es poden argumentar per a aquest període les necessitats d'incrementar els habitatges principals al voltant d'unes 500.000 unitats, i de crear espai per a també uns 500.000 nous llocs de treball<sup>3</sup>.

Aquestes demandes poden traduir-se físicament en una important quantitat d'edificació addicional, que en part podrà ubicar-se a les àrees urbanes existents o en curs d'urbanització, però que en una part no gens menyspreable requerirà la urbanització de noves àrees de sòl.

Cal subratllar que aquesta circumstància comportarà efectes molt substancials en el model d'ocupació de sòl, i per tant la responsabilitat d'orientar correctament

aquest procés és molt gran. D'aquí a vint anys podríem tenir un model notablement redreçat en una nova dimensió espacial, o podem aguditzar de forma notable tots els efectes negatius que els processos de transformació sota òptiques fragmentàries estan produint en el territori.

Són imprescindibles, per tant, projectes de conjunt, que en cap mesura vol dir projectes uniformadors; precisament només actuacions intencionades concebudes des d'una visió territorial àmplia podran evitar la uniformització per suburbanització a què ens porten les dinàmiques dispersives que venim sofrint.

Al territori de la Regió Metropolitana distingim, com s'ha dit, tres àrees clarament diferenciades: l'aglomeració central, els sistemes urbans de la segona corona, i els espais comarcals de la tercera. A cada una d'aquestes àrees cal aplicar tractaments adequats amb criteris i objectius específics per aconseguir una regió que valori la diversitat del territori i funcioni de la forma més eficient.

A l'**aglomeració central** caldrà, principalment:

- Mantenir els teixits compactes i el caràcter mixt dels usos. Continuar treballant en la qualificació dels seus espais i en la potenciació dels seus valors simbòlics que fonamenten l'estructura de centralitat interna.
- Preservar l'ús d'habitatge als teixits urbans residencials. Fomentar la rehabilitació dels habitatges i la millora de la qualitat de vida que faci aquests teixits competitius amb les alternatives suburbanas.
- Propiciar la transformació urbanística de les àrees obsoletes –en especial els vells teixits industrials– cap a nous teixits urbans equilibrats pel que fa als habitatges i als possibles llocs de treball que la transformació pot acollir.
- Es tracta d'una àrea on el Pla General Metropolità va establir de forma pràcticament definitiva quin és l'àmbit màxim acceptable de l'àrea urbanitzable. En tot cas, les correccions del model d'ocupació de sòl haurien d'anar en la línia de suprimir algunes opcions d'urbanització de baixa densitat –majoritàriament zones 21– altament discutibles per la seva localització.

En els **sistemes urbans de la segona corona** caldria en canvi posar l'accent en:

- Potenciar les ciutats com a polaritats urbanes principals i necessàries per a la correcció d'un model d'ocupació excessiu i confús.

<sup>3</sup> "La Regió Metropolitana de Barcelona els propers vint anys. Prospectiva de mercat de treball, demografia i habitatge", Gabinet d'Estudis Urbanístics, Gabinet Tècnic de Programació, 2003.

- Ser radicalment restrictiu en l'admissió d'implantacions periurbanes d'equipaments, comerç, o qualsevol element que admeti possibilitats de localització als teixits urbans.
- Propiciar l'augment de pes demogràfic i d'activitat d'aquelles polaritats amb disponibilitat de sòl i bones connexions ferroviàries existents o previstes. Es podrien assenyalar com a polaritats susceptibles de ser més importants: Granollers-Canovelles-les Franqueses, i Martorell-Abrera-Sant Esteve, entre d'altres. En canvi, probablement Sabadell ha assolit tota l'ocupació de sòl possible, i a Terrassa el darrer pla d'ordenació urbanística estableix també l'àmbit que semblaria aconsellable no excedir.
- Limitar l'oferta de sòl per habitatge que superi clarament la seva demanda interna als nuclis urbans amb pocs llocs de treball localitzats i sense connexió ferroviària. Evitar també, òbviament, nous creixements residencials separats de les àrees urbanes.
- Fomentar tant com sigui possible els processos de reestructuració dels teixits de baixa densitat disper-

sos. Aquests processos haurien de crear centralitats i millora de l'accessibilitat. Tanmateix, són processos difícils en què cal seleccionar bé els objectius, i deixar al marge aquells assentaments que per topografia i localització són poc aptes com a àrees de residència permanent.

A les **àrees comarcals de la tercera corona**, on inclouríem l'entorn de Vilanova i l'Alt Penedès, juntament amb l'Anoia, el Bages i Osona, les polítiques territorials, tot i que haurien de participar d'alguns objectius esmentats, tindrien com a eixos principals:

- Propiciar l'extensió urbana de les capitals comarcals perquè siguin capaces d'acollir una part substancial del creixement de llocs de treball i habitatges que es preveu per als propers vint anys. Es tracta de ciutats amb una tradició i una estructura urbana consolidades, que tenen o poden tenir unes bones connexions ferroviàries i que poden assolir un important eixample que faci compatibles la intensitat i la qualitat ur-

Figura 1 La Regió Metropolitana de Barcelona



bana. Resultat d'aquesta política seria naturalment un augment de la seva importància i projecció com a polaritats territorials.

–En coherència amb la proposta d'un increment relativament ràpid que representaria, a més, una proporció important respecte de la dimensió de les ciutats existents, caldran les mesures necessàries, amb participació de les administracions públiques d'àmbit superior, per assegurar un desenvolupament equilibrat pel que fa a la relació quantitativa llocs de treball-habitatge, al nivell d'equipaments necessari i a la composició social de la població.

La incorporació d'aquestes ciutats a la configuració d'una sòlida estructura de polaritats metropolitanes i la seva contribució a facilitar una localització adient dels nous habitatges i llocs de treball que caldran, requerirà probablement un règim especial de concertació amb les administracions d'àmbit superior.

En resum, i de forma inevitablement simplificada, podríem dir que amb relació al model d'ocupació del sòl, les accions territorials se centrarien en la **rehabilitació i millora** a l'aglomeració central, en la **reestructuració** als sistemes urbans de la primera corona i en el **creixement compacte i equilibrat** als espais comarcals de la tercera corona.

#### 4 Les infraestructures de mobilitat

El primer que cal subratllar amb relació a les necessitats de mobilitat és el valor determinant que hi té el model d'ocupació de sòl, en concret l'extensió, la diversitat i la densitat dels teixits urbans. És força clar que les àrees que integren llocs de treball i habitatge faciliten que hi hagi una proporció de desplaçaments residència-treball de recorregut relativament curt. La proporció no es pot assegurar, però sí que es pot assegurar que la segregació en àrees residencials i àrees d'activitat econòmica comporta un 100% de viatges més llargs. D'altra banda, la densitat, en disminuir l'extensió, facilita així mateix el desplaçament curt, però també el que és fins i tot més important en un àmbit metropolità, proporciona les masses crítiques de població perquè es puguin crear sistemes de transport públic eficients, en especial els ferroviaris.

D'aquí que podríem dir que si bé la concreció de les infraestructures fixes de mobilitat en el planejament territorial té sovint poca fiabilitat per la independència de

criteri que solen mantenir els departaments competents i els gestors dels serveis, la definició del model d'ocupació de sòl és una forma d'assegurar, encara que sigui amb posterioritat, la creació de les infraestructures necessàries ja que pot motivar previsions d'un nombre de viatges suficient. Dit d'una altra manera: més enllà que en el planejament territorial s'inclouin assaigs de connexions i de traçats, la condició bàsica que ha de complir al respecte és que per les característiques del model d'implantació sigui defensable la seva dotació de sistemes de transport públic eficient que abastin la proporció desitjable del seu àmbit.

A la Regió Metropolitana ens trobem, però, en la situació inversa. No ha estat possible encara l'acord respecte d'un model d'implantació urbana d'escala territorial, i en canvi està aprovat des d'abril del 2002 un Pla Director d'Infraestructures del Transport públic metropolità (PDI) elaborat i tramitat per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) d'àmbit regional i primera experiència d'organisme concertat Generalitat-Administració local per al tractament d'assumptes d'àmbit regional metropolità.

L'explicació d'aquesta aparent paradoxa són els dèficit de transport actuals i els previsible en funció del model d'implantació existent, els quals són el primer que s'ha d'atendre i a més tenen substància suficient per merèixer un pla que defineixi les infraestructures que cal crear. Per aquest motiu el pla és molt precís i intensiu en actuacions que corresponen a la part més densament ocupada del territori i ho és menys a mesura que es refereix a àrees on no es poden fer previsions fiables respecte a l'evolució dels assentaments urbans. En concret, el pla centra la seva atenció en l'aglomeració central metropolitana i en els sistemes urbans de Sabadell i Terrassa. El seu caràcter lliscant amb revisions cada cinc anys i l'existència d'una llista oberta d'actuacions en altres àmbits pot permetre una progressiva adequació a les necessitats que es vagin avaluant. Cal doncs considerar el PDI com un instrument útil per a una programació racional de les actuacions en infraestructures de transport col·lectiu, si bé caldrà tenir present tanmateix el desajustament entre objectius i recursos que pot donar-se en algunes actuacions.

Al marge del PDI, s'han expressat també en el document *Una nova proposta ferroviària per Catalunya*<sup>4</sup> idees inte-

<sup>4</sup> Document del (PSC-CpC) presentat per Juan Clos i Pasqual Maragall al Col·legi d'Enginyers de Camins (12-9-2002).

ressants que de fet el complementen, en especial en els àmbits on aquest no es decideix encara a intervenir.

Crec que al marge de diferències substancials en la seva intenció i metodologia, els dos documents esmentats expressen en conjunt uns objectius de vertebració del territori metropolità amb el quals són força coherents les idees de desenvolupament territorial que s'apunten en aquest article. Mantenint la referència als tres àmbits considerats podríem dir que pel que fa a les infraestructures de mobilitat caldrà actuar en les línies que s'indiquen a continuació:

A l'**aglomeració central** l'objectiu serà homogeneïtzar l'accessibilitat als serveis de transport d'infraestructura fixa, sense perjudici d'una certa ponderació en funció de la demanda. De fet, aquest és el contingut principal de PDI, en especial les seves propostes de nous traçats ferroviaris, d'intercanviadors a crear o millorar per potenciar el funcionament en xarxa de metros, ferrocarrils i tramvies.

Als **sistemes urbans de la segona corona**, les actuacions haurien de mantenir un doble front ferroviari i viari.

Els serveis ferroviaris són també a aquesta escala l'instrument principal de vertebració del territori potenciant la centralitat i dimensió de les polaritats més ben servides. D'altra banda, si bé amb menor quota que a l'aglomeració central, els ferrocarrils haurien de ser també en aquest àmbit el mitjà prioritari de transport. L'accent de l'actuació estaria aquí en les estacions, els intercanviadors cotxe o bus-tren, i en la millora de traçats i doblats de vies necessaris per a unes freqüències competitives. En concret, la xarxa de rodalia de Renfe i els Ferrocarrils de la Generalitat haurien de prosseguir en la notable millora de servei dels darrers deu anys fins a constituir un veritable metro regional. Cal dir que el PDI i el document *Una nova proposta ferroviària...* contenen propostes en aquest sentit, que la definició d'un model de desenvolupament territorial permetria fonamentar i completar.

Tanmateix, al territori dels sistemes urbans de la segona corona no es pot oblidar l'atenció a la xarxa viària secundària, és a dir, aquella formada per les carreteres no segregades. Cal recordar que les vies segregades o autopistes han estat els darrers trenta anys les que han tingut pràcticament l'exclusiva del desenvolupament viari territorial, mentre que la irrigació territorial de me-

nor escala ha estat confiada en bona part als traçats històrics sense capacitat per donar resposta a una demanda que cal no potenciar però que hi és<sup>5</sup>. La insuficiència d'aquesta xarxa és motiu de nombrosos colls d'ampolla i d'un ús inadequat de les autopistes per a trajectes locals. No podem oblidar que als sistemes urbans de la segona corona una proporció important dels desplaçaments s'haurà de fer per carretera a causa de la configuració i la intensitat de la implantació urbana i industrial que hem assolit, la qual comporta que una part substancial de l'espai urbanitzat resti fora de l'abast dels serveis ferroviaris.

Pot ser important, per tant, en aquest àmbit la política d'intercanviadors carretera-tren, si bé l'intercanviador vehicle privat-tren pot tenir dificultats tant d'implantació com funcionals per les superfícies de sòl que requereixen per a una certa eficàcia en termes quantitatius. Un bon intercanvi entre bus i tren pot ser una eina important que caldria desenvolupar en aquesta part del territori.

Pel que fa als **espais comarcals de la tercera corona**, la proposta assenyalada de potenciar decididament la importància en habitants, activitat i equipaments de les polaritats territorials ha de comportar com a mesura inseparable una millora profunda de les connexions i els serveis ferroviaris entre aquestes polaritats i els altres àmbits metropolitans, així com entre elles mateixes en el que sigui possible. Cal subratllar que en el model que es defensa, l'estació de ferrocarril com a principal punt d'accés al centre d'una àrea urbana gran, compacta i raonablement densa, constitueix una referència estructural de primer ordre.

Recordem també que el document *Una proposta ferroviària...* insistia en la millora de les comunicacions de l'àrea central metropolitana amb Igualada, Manresa i Vic, i en la creació d'un eix interior ferroviari que establiria noves connexions entre aquestes ciutats.

## 5 Els sistemes d'espais lliures

Sense perjudici del que s'ha dit fins aquí, cal deixar ben clar que el planejament territorial ha de tenir com a primer objectiu la protecció i el reforçament dels sistemes d'espais lliures territorials, i que les decisions

<sup>5</sup> Vegeu l'article "La xarxa viària a la regió metropolitana de Barcelona. Un balanç". Manel Larrosa, *Papers* núm. 38, Barcelona 2003.

respecte a urbanització i infraestructures s'haurien de prendre sense perdre-ho de vista.

Els espais lliures són el component més feble del territori, en tant que el seu rendiment social sovint no és traduïble en termes monetaris, i perquè amb relació als sòls per a la urbanització i al sòl per a les infraestructures té un dèficit clar de planejament. Si bé aquells han estat l'objecte principal dels plans urbanístics i dels projectes sectorials en els espais lliures, llevat d'algunes peces singulars, només tenim la normativa fragmentària que en cada terme municipal els plans d'ordenació urbanística estableixen per a un tros de sòl no urbanitzable el sentit del qual difícilment poden copsar plenament.

Només des d'un enfocament territorial es poden reconèixer i avaluar els sistemes d'espais lliures, i establir les mesures necessàries per potenciar-los i protegir-los amb la solidesa argumental suficient per resistir la demanda fragmentària però incessant de noves ocupacions per a la urbanització de sòl i per a usos periurbans.

A la Regió Metropolitana de Barcelona, aquesta problemàtica es planteja de forma generalitzada i amb tota la seva virulència possible. Tanmateix, pel diferent grau que ha assolit l'ocupació de sòl als tres àmbits territorials considerats, els criteris i objectius tindran en cadascun d'ells diferents accents pel que fa a aquest assumpte.

A l'**aglomeració central**, on s'assoleix un grau més elevat d'ocupació de sòl per la urbanització, i on el Pla General Metropolità va poder articular una ordenació de l'espai amb una mínima amplitud d'enfocament, és segurament l'àmbit on la preservació dels espais lliures que resten està més consolidada. Cal, però, fer algunes matisacions:

Podríem dir que està força consolidada allà on la topografia ajuda i on s'han desenvolupat instruments complementaris de protecció i gestió de l'espai lliure: Collserola i les parts del part del Garraf i de la serralada de Marina que constitueixen límits de l'aglomeració urbana. Tanmateix, resten pendents algunes peces de sòl urbanitzable de baixa densitat amb vocació d'ésser suprimides, i algunes discutibles infraestructures viàries –segregades– que amenacen la integritat de Collserola.

L'altra gran peça d'espais lliures considerada pel planejament urbanístic plurimunicipal des de l'any 1953 la

constitueixen el Delta i la Vall Baixa del Llobregat. Aquí les amenaces són més greus. D'una banda, les infraestructures –previstes o no pel PGM– van menjant i trossejant l'espai. D'altra, hi ha els interrogants que obren una gradual desaparició de l'activitat agrícola.

Pel que fa a les infraestructures és clar que després de l'aeroport, l'AVE i el necessari ferrocarril que ha de moure les mercaderies del port, caldria fixar definitivament el punt final. Pel que fa a l'agricultura, la crisi de la qual ha estat potenciada en part per les infraestructures, cal deixar ben clar que les seves alternatives de futur passen per la preservació del Delta i la Vall Baixa com a espai lliure, per exemple, constituint un gran mosaic de boscos de ribera, d'àrees de matolls i de peces que romanguin agrícoles que en conjunt facin compatibles el seu ús com a parc extensiu, un paisatge coherent amb el lloc i una certa explotació agrària-forestal. En qualsevol cas, l'aglomeració central no hauria de renunciar mai a aquest espai lliure de forta identitat geogràfica, que en bona part s'ha pogut mantenir al llarg de cinquanta anys no gens fàcils per al territori.

A més de la preservació d'aquestes àrees bàsiques, a l'aglomeració central caldria garantir i potenciar tant com fos possible algunes connexions clau entre els espais; en podem subratllar les següents: Garraf-Delta a través de la riera dels Canyars, Garraf-Vall Baixa als voltants de la Colonia Güell, Delta-mar a través de les àrees d'aiguamolls, Collserola-Sant Mateu a través del turó de Montcada.

Al **territori de la segona corona**, hi estan presents els dos sistemes d'espais corresponents a la cadena litoral (Garraf, Collserola, serralada de Marina) i a la prelitoral (serres de Montserrat, Sant Llorenç del Munt i Montseny). Sobre aquesta geografia bàsica hi ha diverses àrees sotmeses a règims de protecció. En aquest àmbit, el planejament territorial hauria d'insistir en la creació d'una estructura general d'espais lliures que incorpori les peces singulars a sistemes continus que en el possible donin lloc a una xarxa que s'estengui en tot el territori. És aquí, on tenim una important ocupació de sòl però encara no agregada en grans peces, on té especial sentit la preservació de connectors entre espais lliures que a la vegada actuen com a separadors<sup>6</sup> entre àrees urbanitzades. Aquests connectors han de tenir la màxi-

<sup>6</sup> Connectors-separadors, concepte proposat per Albert Serratosa en el nonat Pla Territorial Metropolità de 1998.

ma amplada possible i només en alguns punts difícils tindran la configuració d'un passadís. Sens dubte, un pla territorial que abordi decididament aquesta qüestió ha de permetre intensificar i estendre la connectivitat que persegueix l'Anella Verda que ha estat promoguda per la Diputació de Barcelona amb l'objectiu d'integrar en un sistema continu d'espais lliures les peces aïllades que avui són objecte de protecció.

Concretament, el planejament territorial hauria de posar especial atenció en els següents espais:

- Les continuïtats entre l'entorn del Montseny i la serralada Litoral a la vall del Besòs, on caldrà tractar amb molta cura l'espai entre el sistema urbà de Granollers i el de Cardedeu-Llinars.
- Les poques àrees de contacte entre la serralada Litoral i el mar que resten lliures d'urbanització, les quals haurien de ser objecte d'una rigorosa protecció.
- La connexió del Vallès amb la serra de Sant Mateu, pels espais de carena divisoris de les aigües del Ripoll i la riera de Caldes.
- La connexió de Collserola amb la serra de Sant Llorenç del Munt, entremig dels sistemes urbans de Sabadell i Terrassa i habilitant un corredor suficient entre Sant Cugat i Cerdanyola. Segurament és aquest un dels espais més compromesos, especialment a les proximitats de la A-7.
- La difícil continuïtat Collserola-Vallès-Llobregat entre Rubí, Castellbisbal i el Papiol.
- El contacte del massís del Garraf amb el mar.
- Les àrees d'espais lliures de contacte amb el mar que resten en el tram Sitges-desembocadura del Foix, que haurien de ser objecte també d'una rigorosa protecció.

Als **espais comarcals de la tercera corona**, atès el molt menor grau d'ocupació del territori per la urbanització, la política de preservació dels espais lliures territorials hauria de tenir un caràcter més general. Sense perjudici que el planejament pugui distingir àrees en funció de diferències en la normativa de protecció i els criteris de gestió adequats per a cada part del territori, en aquest àmbit les accions fonamentals passen per proscriure qualsevol intent d'urbanització dispersa, ser molt restrictius amb les usos periurbans i propiciar el creixement compacte de les principals polaritats urbanes d'aquest territori.

Es tracta en definitiva que a la vegada que es potencia la participació de les àrees urbanes en les dinàmiques de desenvolupament metropolità, aquesta part del territori no perdi les identitats, basades en unes relacions urbano-rurals clarament diferents de les dels altres dos àmbits, que ha conservat fins avui.

Certament, a la Regió Metropolitana de Barcelona hi ha més aspectes que cal considerar, però per abordar els problemes complexos es precisa d'algunes síntesis conceptuals i algunes prioritats. Des d'aquesta perspectiva sostindria que els eixos sobre els quals cal construir el projecte territorial són els apuntats aquí, per bé que es podrà dir que això no és cap novetat, ja que qualsevol projecte territorial s'ha d'ocupar de les infraestructures, del model d'implantació dels habitatges i les activitats i de la preservació dels espais lliures. En tot cas, aquí s'ha intentat posar l'accent en els principals criteris relatius a aquests eixos bàsics que haurien de guiar el projecte territorial de la Regió Metropolitana de Barcelona, i que en una síntesi final podríem resumir en:

- Partir d'un enfocament territorial ampli, que compti amb les comarques centrals per a la definició del model territorial.
- Diversificar el tractament projectual en funció de la situació i circumstàncies del territori que bàsicament ens defineixen tres àmbits de diferent caràcter.
- Aprofitar l'oportunitat –i abordar els problemes– d'un probable període de creixement intens de les activitats i els habitatges, que pot ser causa de canvis importants en el model d'ocupació del territori.
- Potenciar les infraestructures de transport col·lectiu com a mitjà bàsic dels desplaçaments metropolitans i com a instruments de polarització urbana.

Naturalment tot això, de forma compatible amb:

- Preservar i reforçar els sistemes d'espais lliures territorials en coherència amb les característiques de cada àmbit.

Com sabem, aquest darrer criteri no és específic d'aquest espai ni d'aquest temps, però cal tenir-lo present en tot lloc i en tot moment, ja que malgrat que sol ser el de més probable consens inicial, és el de més improbable observança final.