



ELS OBJECTIUS TERRITORIALS PER A LA REGIÓ METROPOLITANA

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

JULI ESTEBAN

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

1. Els àmbits metropolitans de Barcelona

2. L'ordenació de l'espai metropolità

3. La Regió Metropolitana avui

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

4.1. Establiment del sistema nodal metropolità

4.2. Millora i vertebració del continu edificat

4.3. Ordenació de les àrees clau

4.4. Habitatge i transport

4.5. Tractament dels espais d'esbarjo i les reserves medioambientals

4.6. Xarxes d'infraestructura de serveis

ELS OBJECTIUS TERRITORIALS PER A LA REGIÓ METROPOLITANA

1. Els àmbits metropolitans de Barcelona

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

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

El terme municipal de Barcelona té una superfície de 97,6 km², i una població de 1.712.350 habitants¹. Tot formant un teixit continu amb Barcelona, s'hi troben les àrees urbanes dels municipis de l'Hospitalet de Llobregat, Badalona, Santa Coloma de Gramenet, Sant Adrià de Besòs, Esplugues, Sant Just Desvern, Cornellà, Sant Joan Despí i Montgat, com a mínim. Aquests municipis tenen en conjunt una extensió de 73,4 km², i una població de 760.315 habitants.

És a dir, que el conjunt de municipis que integren el continu edificat de Barcelona abasta una població total de 2.472.665 habitants, en una superfície de 171 km², la qual cosa fa que tingui una densitat mitjana de 14.460 habitants/km². La densitat mitjana en el terme municipal de Barcelona puja a 17.545 habitants/km², mentre que en el conjunt de la corona de municipis esmentada és de 11.624 habitants/km².

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

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

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

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

Delta del Llobregat: el Prat de Llobregat, Sant Boi, Viladecans, Gavà i Castelldefels. Són tots ells municipis situats al marge dret del riu Llobregat i que participen territorialment d'un fet tan significatiu com és el Delta, amb les seves especials característiques morfològiques i hidrogràfiques. La seva superfície en conjunt és de 117,5 km², i abasta una població total de 256.896 habitants, la qual cosa fa que la densitat mitjana territorial sigui de 2.186 habitants/km².

Vall Baixa del Llobregat: municipis que com Molins de Rei, Sant Feliu de Llobregat, Santa Coloma de Cervelló, Sant Vicenç dels Horts, el Papiol, Pallejà o Sant Andreu de la Barca i Castellbisbal, es disposen a ambdós marges del riu Llobregat en el seu penúltim tram. Deixant de banda que podrien ser inclosos en aquest llistat altres municipis, el conjunt dels esmentats abasta una superfície de 98,1 km² i una població de 108.929 habitants, amb una densitat mitjana de 1.110 habitants/km².

Vallès-Collserola: municipis que componen l'àrea vallesana occidental més propera a Barcelona, si bé amb el massís de Collserola com a important element separador. El pas de l'autopista A-7 —o tercer cinturó de Barcelona— és un dels referents d'aquest grup de municipis entre els quals caldrà esmentar Rubí, Sant Cugat del Vallès, Cerdanyola, Ripollet i Montcada i Reixac. Es tracta d'una subàrea que té una superfície de 137,3 km² i 197.448 habitants, la qual cosa significa una densitat mitjana de 1.438 habitants/km².

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

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

lles... formen una subàrea que s'estructura sobre un dels principals canals naturals d'accés al centre metropolità. La superfície del conjunt de municipis esmentats és de 68,4 km² i la població de 105.721 habitants, de la qual cosa resulta una densitat mitjana de 1.546 habitants/km².

Baix Maresme: franja costera amb especials qualitats climàtiques i ambientals i amb reforçada proximitat a Barcelona des de la posada en servei de la primera autopista catalana el 1968 —també el primer tren, el Barcelona-Mataró de 1848, va recórrer aquests paratges—. De tot això, en resulta una clara vocació residencial i la relació consegüent amb les àrees d'activitats centrals. El Masnou, Alella, Tiana, Premià de Mar i de Dalt, i Vilassar de Mar i de Dalt, entre altres municipis, formarien part d'aquesta subàrea. Sense pretensions de delimitació precisa, podríem considerar que aquesta subàrea té una superfície de 55,9 km² i 79.918 habitants, amb una densitat mitjana de 1.430 habitants/km².

En el seu conjunt, els esmentats grups de municipis constituïrien, amb el continu edificat primerament esmentat, l'àrea metropolitana més depenent d'una àrea central sensiblement identificable amb el municipi de Barcelona. Cal assenyalar al respecte l'estudi sobre la distribució de la mobilitat per treball a la Regió Metropolitana de Barcelona² que determina les àrees corresponents als mercats i submercats de treball i on es posa de manifest que l'àmbit esmentat correspon aproximadament a l'àrea amb una clara dependència del mercat de treball del terme municipal de Barcelona.

D'altra banda, cal assenyalar que les subàrees definides tenen una densitat de població referida al territori total municipal que varia entre 1.100 i 2.200 habitants/km², que denota una considerable homogeneïtat del grau d'urbanització municipal mitjà. La superfície total d'aquestes subàrees de la segona corona abasta els 477,2 km² i la població és de

788.912 habitants. Per tant, l'àrea metropolitana immediata més relacionada amb Barcelona en els termes descrits abastaria en el seu conjunt la superfície de 648,2 km² i 3.261.577 habitants.

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

La primera d'elles, amb una superfície de 476 km² i 27 municipis, es va definir el 1953 i llavors contenia una població de 1.672.000 habitants que serien 3.031.720 actualment. La segona és una creació de 1987, conté 32 municipis, té una superfície de 585,36 km² i 3.083.353 habitants.

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

Els àmbits no allunyats dels 600 km² de superfície i que inclourien els 3.000.000 d'habitants que poden determinar-se al voltant de Barcelona permeten i exigeixen un punt de vista suficientment pròxim com perquè la gestió metropolitana es desenvolupi majoritàriament amb paràmetres de caràcter urbà, més que territorials. El conjunt metropolità és pot considerar, doncs, com a ciutat fragmentària, discontinua, multiforme..., però necessitada de ser entesa com un tot en què les decisions, fins i tot de petita escala, poden tenir repercussions de notable amplitud per la intensitat dels fluxos que donen vida al seu complex entramat.

² Manuel Esteban. Servei d'Informació Territorial. Àrea metropolitana.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A títol de breus referències comparatives cal assenyalar que el municipi de Madrid té una superfície de 607 km² i 3.200.000 habitants, mentre que la Regió Metropolitana, coincident en aquest cas amb la província i àmbit de la comunitat autònoma, és de 7.995 km² i 4.750.000 habitants. El municipi de París té una superfície de 105,4 km² i 2.000.000 d'habitants, mentre que la Regió de l'Île de France, referència per al Schéma Directeur d'Aménagement Territorial, abasta una superfície de 12.000 km² i 10.300.000 habitants.

2. L'ordenació de l'espai metropolità

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. La Regió Metropolitana avui

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.1. Establiment del sistema nodal metropolità

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

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

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

Formarien part d'aquest sistema elements de diferents característiques:

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

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

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

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

4.2. Millora i vertebració del continu edificat

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

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

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

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

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

4.3. Ordenació de les àrees clau

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

Poden ser esmentades les àrees següents:

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

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

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

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

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

4.4. Habitatge i transport

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.6. Xarxes d'infraestructura de serveis

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

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

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

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

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

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

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