

# Barcelona i el sistema de ciutats catalanes

**Ricard PIÉ i NINOT**

*Arquitecte, director de serveis de Planejament  
Urbanístic de l'Ajuntament de Barcelona*

El pensament urbanístic català, des dels anys seixanta, ha presentat la realitat territorial catalana com una formulació clàssica de la contradicció entre el camp i la ciutat, reinterpretada en clau moderna, on la ciutat és Barcelona i el camp la resta de la Catalunya-Ciutat.

Des d'aquesta formulació, els discursos que reivindiquen el planejament territorial de Catalunya han vist, en la denúncia de la macrocefàlia de Barcelona, la clau per un endegament més equilibrat del territori català.

Front a un creixement en taca d'oli de la gran ciutat, que fagotitza l'espai que l'envolta, s'han plantejat models alternatius de gran vàlua. Uns han formulat el país com una Ciutat-Regió on apareixen barcelones alternatives, de grandària i capacitat diversa, que, articulades sobre el corredor prelitoral, sembla que donen un major protagonisme al conjunt del territori català. Els esquemes d'ordenació del Pla Director de l'Àrea Metropolitana, anteriors a la transformació de la Comarca de Barcelona en la Corporació Metropolitana, són un bon exemple d'aquest pensament.

A partir de la presa de consciència que tot Catalunya és una regió urbana, des que parlem de Catalunya com la Catalunya-Ciutat, l'accent s'ha posat en el potencial que atresoren les ciutats mitjanes. Aquest discurs no ha intentat inventar una Barcelona alternativa, sinó reivindicar les capacitats efectives del territori català en base al sistema històric de ciutats i pobles.

Front al model anterior, que entenia que el reequilibri territorial havia de venir de la mà d'un nou artefacte que compartís de tu a tu amb Barcelona, el segon aposta per un relançament dels nuclis urbans que tenen acumulats recursos suficients per poder ser una alternativa al creixement de Catalunya des d'un sol punt, Barcelona.

En cada model hi ha una voluntat explícita d'aturar l'expansió de la gran ciutat i de lluitar contra la macrocefàlia barcelonina. Sovint aquesta idea s'expressa en termes de la necessitat de tancar aquesta ciutat per evitar que continuï xuclant els recursos de tot el territori i desequilibrant el país.

Si es parla així és perquè s'entén que Barcelona depèn del seu territori, i es creu que aquesta és el resultat històric d'un procés d'acumulació econòmica i social en el qual ha estat implicat tot el país. Tancar la ciutat central és una manera de tallar la sangonera que l'engreixa i intentar que els recursos es distribueixin d'una forma més homogènia.

Històricament, això és ben cert. Des d'abans de la revolució industrial, el país havia trobat un equilibri envejable amb la ciutat capital. Barcelona creixia i s'enriquia gràcies a l'esforç de tot Catalunya i aquesta es reconeixia com a país gràcies a la presència d'una gran ciutat.

El dubte que vull formular en aquesta exposició és sobre aquest tema i sobre la validesa actual d'aquest model. La crisi econòmica i les transformacions d'aquests darrers anys han canviat les relacions seculares entre les ciutats i el territori. Els sistemes de comunicacions han cobert un cert cicle i crec que ens hem de mirar les coses d'una manera diferent.

El discurs urbanístic a la moda ens parla de la ruptura de les formes econòmiques que va portar la revolució industrial. La crisi de l'energia de la dècada dels setanta va posar de manifest la progressiva independència del diner dels llocs de producció tradicional. Des de la societat agrària a la mercantil, la ciutat s'alimentava dels excedents del camp i feia de mercat dels seus productes. La ciutat manufacturera i industrial va néixer sobre les estructures precedents, invertint aquells excedents en la manufactura, o aprofitant la presència de recursos industrials i energètics, que eren cars de transportar, per desenvolupar-se.

El diner, però, actualment, s'ha desarrelat del lloc i la indústria, aquella que depenia directament d'unes fonts concretes i uns recursos determinats, ha entrat en crisi. El capital s'ha fet més volàtil i, des d'aquest punt de vista, des dels avantatges del lloc històric com a espai rendible pel capital fix acumulat, ha perdut valor de canvi. El diner s'ha internacionalitzat i ha trencat els lligams que mantenia amb la terra.

El dit de l'inversor ha fet més petit el mapa del món i ha homogeneïtzat l'espai. Ara, les ciutats i els territoris, les regions, han de competir per captar i conservar les inversions. Ha desaparegut la condició diferencial que tenia el territori i per progressar es necessita singularitzar-se i promoure's.

La imatge que Barcelona era un gran xuclador que acaparava tots els recursos del territori, al qual tan sols tornava els sobrants, ja no ens serveix. A la gran ciutat se superposen i coincideixen vàries economies: unes són locals i es comporten tradicionalment, perpetuant els models d'invasió i expulsió d'activitats que hem vist al llarg del temps; altres estan en plena regressió; i finalment altres són noves economies terciàries en ascensió.

Les tensions que viu actualment la ciutat de Barcelona, disfressades d'eufòria olímpica, són quelcom més que una conjuntura circumstancial; són el símptoma que la ciutat

ha assolit un alt nivell de competitivitat en el mercat internacional que li dóna perspectives de futur però també l'omple de tensions.

Els processos d'invasió-expulsió d'activitats, en aquesta nova situació, tenen un caràcter molt diferent del que tenien abans. La gran ciutat no solament s'alimenta de l'esforç del territori pròxim i de la seva pròpia capacitat per produir, sinó que a més és la receptora d'inversió forània, que pressiona sobre les activitats i usos més febles i que intenta transformar l'espai per acomodar-lo als nous usos.

La ciutat pot deixar de ser plural i multifuncional si es deixa arrossegar pel seu èxit, i pagar, amb la desertització del seu centre, una terciarització incontrolada. En unes altres paraules, si deixem que el lliure mercat sigui el que assenyali el futur, els processos d'expulsió de les activitats menys competitives s'acceleraran i els efectes negatius de la macrocefàlia, vistos com a un doble procés de concentració de les activitats més productives i d'expulsió de les més molestes, poden augmentar.

Si es manté la tesi que cal tancar la ciutat de Barcelona perquè el nou mannà financer s'estengui fora, és possible que el comportament de la ciutat central respecte al seu entorn no es modifiqui. L'atracció de capitals no és una condició exportable d'un lloc a un altre, la imatge i capacitat d'un punt és una virtut pròpia de cada lloc, d'aquí que més que mai el que cal és que Barcelona faci partícip dels seus avantatges el sistema de ciutats catalanes i que s'obri, no solament perquè hi hagi un millor equilibri territorial, sinó també perquè la pròpia ciutat pugui mantenir la seva multifuncionalitat i pluralitat, que d'altra manera està fortament amenaçada.

El sistema de ciutats catalanes, ara, ha d'entendre i aprofitar-se dels avantatges que té gràcies a gaudir d'un pol central potent. Les relacions entre les parts del territori no es poden plantejar en termes de competència, recels o d'oportunisme, sinó d'integració i participació de tot el sistema urbà català en la nova etapa econòmica que vivim.

En aquest marc, hi ha dos factors capitals a tenir presents: per un cantó, la presa de consciència de les ciutats mitjanes de les seves capacitats per oferir alternatives de centralitat i, per altra banda, la necessitat de reformular totalment el sistema de comunicacions.

Si es repassen les iniciatives que hi ha hagut per crear pols d'atracció en aquestes ciutats ben articulades amb Barcelona, solament en trobem una de reeixida, l'operació de l'Eix Macià de Sabadell; Vilanova i la Geltrú ha fracassat en el primer intent de tirar endavant un nou centre en els antics terrenys de la Pirelli; Barcelona està avançant amb dificultats per desenvolupar l'eix del port esportiu; Mataró tot just ha iniciat uns estudis per transformar el front de mar; Terrassa, Martorell, Granollers o Vilafranca no s'han plantejat cap operació.

Sembla que moltes d'aquestes ciutats mitjanes solament s'atreveixen amb les economies d'escala local, en oferir una bona localització per aquelles activitats que no necessiten de la centralitat de Barcelona. Fins ara sembla que les potencialitats de més llarga volada solament es despleguen oportunísticament en certes àrees del Vallès.

La política endegada per l'Ajuntament de Barcelona en la promoció de deu àrees de nova centralitat, per estendre els beneficis de la terciarització a tot el terme municipal, solament

té sentit si a més es tradueix en altres iniciatives als voltants. Es tracta d'exportar inversions i de modular i preparar un conjunt d'ofertes que compaginin els avantatges de la posició amb les bondats de cada indret.

Tot això, però, necessita una reformulació profunda del sistema de comunicacions. Actualment, tothom parla que els canvis en els modes de transport i les comunicacions han fet més petita la terra. El que em pregunto és si aquest procés d'implosió temporal entre les grans ciutats no ha portat a un procés d'explosió i distanciament temporal dels territoris físicament més pròxims. En unes altres paraules, que si bé és cert que cada cop estem més prop de París, també potser ens estem allunyant de Santa Coloma de Gramenet, per exemple.

A una altra escala, estem vivint un fenomen semblant al que es va produir amb l'arribada del ferrocarril. Aquesta infraestructura va canviar les relacions ancestrals del territori, perquè l'accessibilitat entre les parts va deixar de ser una condició genèrica i uniforme, que solament depenia de la distància a la xarxa de camins, per passar a ser un sistema de relacions entre estacions, els únics punts que gaudien d'accessibilitat.

Amb el tren, el territori es va focalitzar i el sistema urbà català va reajustar-se. Alguns pobles que no van entendre la importància d'aquest nou medi de transport, com per exemple Golmés, que no va voler l'estació a favor de Mollerussa, han pagat cara la seva miopia.

Amb el transport privat el territori va recuperar una certa homogeneïtat, una accessibilitat més difusa que ha estat la que ha facilitat l'expansió de la urbanització. Actualment, però, l'auge del transport aeri i els trens d'alta velocitat ens tornen al model anterior, a l'aparició de punts amb una gran accessibilitat a llarga distància, els aeroports i estacions, al costat de la ruïna definitiva de l'accessibilitat en transport privat perquè la xarxa de carreteres i carrers estan arribant al col·lapse total.

Si hem de parlar d'una nova relació entre Barcelona i el sistema de ciutats catalanes, si no volem assistir a un fenomen internacional d'implosió de les grans ciutats, que comporti una explosió dels sistemes de ciutats properes, ja no ens val pensar a trencar la ciutat central perquè els beneficis naturalment s'estenguin sobre el territori, ans el contrari, arisquem que la inversió busqui altres places, sinó apostar per un model diferent. El futur de Catalunya passa per obrir Barcelona i estendre els seus beneficis de ciutat mundial, potenciant les capacitats de les ciutats mitjanes com a suport per a activitats avançades i un transport públic interurbà que distribueixi els avantatges d'accessibilitat que té la gran ciutat a tot el territori.