
EL MARESME EN EL CONTEXT TERRITORIAL
METROPOLITÀ I CATALÀ

SALVADOR MILÀ

*Jurista. Segon tinent d'alcalde-president de l'Àrea de Serveis Territorials,
Ajuntament de Mataró*

SUMARI

1. La realitat actual de la comarca: l'ordenació territorial realment existent

- 1.1. Els condicionants geogràfics i ambientals
- 1.2. La població
- 1.3. L'activitat econòmica

2. La competència per l'ocupació del sòl disponible

3. El Maresme en els planejaments urbanístics i territorials dels últims anys fins als plans territorials en tràmit

4. Les actuacions descoordinades que ordenen «de fet» el territori

5. Els reptes del futur immediat

Bibliografia

ABSTRACT

El Maresme és en aquests moments la comarca de la Regió Metropolitana que està coneixent canvis més significatius. Aquests canvis deriven en primer lloc de les noves dinàmiques demogràfiques (transformació de segona residència en primera, pendularitat, immigració intrametropolitana) i de la transformació del teixit econòmic (crisi dels sectors industrials tradicionals, terciarització). Aquestes dinàmiques resulten en una demanda molt alta de sòl, demanda que s'afegeix a la procedent d'altres sectors (infraestructures, lleure, serveis, agricultura, medi ambient). Una i altra, confrontades a les peculiaritats físiques de la comarca –un estret corredor entre la Serralada Litoral i el mar–, generen una forta competència per l'ocupació de sòl que porta a l'elevació dels preus, la barreja d'usos i les dificultats d'ordenació. El planejament urbanístic i territorial ha respost de manera insuficient als reptes plantejats per aquesta situació, a causa de la descoordinació del planejament sectorial i del caràcter fragmentari del planejament general. Així doncs, per afrontar l'ordenament futur de la comarca resulta evident, d'una banda, la necessitat de recuperar instruments de planificació, projectació i gestió d'escala intermunicipal per als diferents àmbits de la comarca; d'altra banda, cal un pacte entre totes les administracions i els agents que actuen a l'àmbit metropolità per tal de definir un model territorial general que permeti l'encaix harmònic de les diverses peces, el Maresme entre elles.

El Maresme es en estos momentos la comarca de la Región Metropolitana de Barcelona que conoce cambios más significativos. Estos cambios se derivan en primer lugar de las nuevas dinámicas demográficas (transformación de segunda residencia en primera, pendularidad, migración intrametropolitana) y de la transformación del tejido económico (crisis de los sectores industriales tradicionales, terciarización). Estas dinámicas resultan en una demanda muy alta de suelo, demanda que se añade a la procedente de otros sectores (infraestructuras, ocio, servicios, agricultura, medio ambiente). Una y otra demanda, confrontadas a las peculiaridades físicas de la comarca –un estrecho corredor entre la Sierra Litoral y el mar–, generan una fuerte competencia por la ocupación del suelo que conduce a una elevación de precios, la mezcla de usos y las dificultades de ordenación. El planeamiento urbanístico y territorial ha respondido de manera insuficiente a los retos planteados por esta situación, debido a la descoordinación del planeamiento sectorial y al carácter fragmentario del planeamiento general. Así pues, para afrontar el ordenamiento futuro de la comarca resulta evidente, por un lado, la necesidad de recuperar instrumentos de planificación, proyectación y gestión de escala intermunicipal para los distintos ámbitos que componen la comarca; por otro lado, es necesario establecer un pacto entre todas las administraciones y agentes que actúan en el ámbito metropolitano para definir un modelo territorial general que permita el encaje armónico de las distintas piezas y entre ellas del Maresme.

Le Maresme est actuellement la *comarca* de la Région Métropolitaine de Barcelona qui connaît des changements plus significatifs. Ces changements se dérivent tout d'abord des nouvelles dynamiques démographiques (transformations de la seconde résidence en première, pendularité, immigration intramétropolitaine) et de la transformation du tissu économique (crise des secteurs industriels traditionnels, tertiarisation). Ces dynamiques ont comme résultat une très haute demande du sol, à laquelle s'ajoute la demande en provenance d'autres secteurs (infrastructures, loisirs, services, agriculture, environnement...). Ces deux demandes, confrontées aux particularités physiques de la comarca –un étroit couloir entre la Serralada Litoral et la mer–, génèrent une forte compétence pour l'occupation du sol qui a, comme conséquence, la hausse des prix, le mélange des usages et les difficultés d'aménagement. Les projets urbanistiques et territoriaux répondent de façon insuffisante aux défis posés par cette situation, dû a la faute de coordination de l'aménagement sectoriel et au caractère fragmentaire de l'aménagement général. Ainsi donc, pour faire face à l'aménagement futur de la *comarca* il résulte évident, d'une part, la nécessité de récupérer les instruments d'aménagement, le dessin et la gestion à l'échelle intermunicipale pour les différents territoires qui composent la *comarca*, d'autre part, il est nécessaire d'établir un pacte entre toutes les administrations et tous les agents qui agissent dans le cadre métropolitain pour définir un modèle territorial général qui permettra l'articulation harmonieuse des différentes pièces et, parmi celles-ci, le Maresme.

EL MARESME EN EL CONTEXT TERRITORIAL METROPOLITÀ I CATALÀ

1. La realitat actual de la comarca: l'ordenació territorial realment existent

1.1. Els condicionants geogràfics i ambientals

La comarca del Maresme, des del punt de vista geogràfic i ambiental, té uns trets definidors que han condicionat fortament la seva configuració actual:

– És una comarca relativament petita (396,9 km²).

– Forma un estret corredor entre la Serralada Litoral –Conreria, Sant Mateu, Cellecs, Corredor, Montnegre– i el mar –és la comarca amb més quilòmetres de costa i més platges accessibles, malgrat no disposar de ports naturals– que s'estén entre el turó de Montgat i la Tordera. Això ha motivat que la seva accessibilitat fos fins avui molt planera i fàcil respecte del Barcelonès i molt difícil cap a les comarques de l'interior –Vallès Oriental i Selva.

– Té un dels climes més temperats de Catalunya, si bé és afectada pel fenomen de les riades.

– El terreny planer és escàs i ha estat ocupat tradicionalment per una agricultura intensiva i per nombrosos nuclis de població –30 municipis– situats en una doble estructura lineal –els pobles «de baix» i «de dalt» units pel sistema de rials i camins perpendiculars entre serralada i costa– i una via longitudinal: el camí del Mig (històric) i després pel Camí Ral i la carretera N-II i per la línia de ferrocarril, a la franja de costa. La part alta ha estat ocupada per importants masses forestals.

Aquesta configuració ha fet que aquest espai comarcal hagi tingut tres pols d'atracció i d'ordenació:

– *Barcelona*. L'atracció de mercat de treball, de comerç i serveis i millor connectivitat i extensió

residencial (en segona i primera residència) de la qual ha configurat el denominat «Baix Maresme».

– *El Gironès*. Pujant per la vall de la Tordera –a efectes eclesiàstics la comarca està partida en dues diòcesis: la de Barcelona, que arriba a Caldes d'Estrac, i la de Girona, que arriba fins a Arenys de Mar–, i més recentment pel turístic de la Costa Brava, que constitueix una extensió, en especial de Malgrat fins a Arenys de Mar, que configura el denominat «Alt Maresme».

– *El Maresme Central*. La comarca s'eixampla –relativament– a la vall de la Riera d'Argentona i configura la plana de Mataró, que s'estén com un sol nucli entre el «dalt» i el «baix» i que conforma amb les poblacions immediates de Cabrera-Argentona-Òrrius-Dosrius-Sant Andreu de Llavaneres, Sant Vicenç de Montalt i Caldes d'Estrac un denominat «Maresme central».

1.2. La població

La població total de la comarca era de 293.103 habitants l'any 1991, amb una densitat relativament elevada de 738,1 hab./km². Aquesta població es distribueix de forma relativament equilibrada entre els 30 municipis: Mataró, amb 101.510 habitants, és la població més habitada; segueixen Arenys de Mar, Calella, Malgrat de Mar, el Masnou, Pineda de Mar, Premià de Mar i Vilassar de Mar amb més de 10.000 habitants; Alella, Arenys de Munt, Argentona, Cabrera de Mar, Cabriels, Caldes d'Estrac, Canet de Mar, Dosrius, Montgat, Palafolls, Premià de Dalt, Sant Andreu de Llavaneres, Sant Pol de Mar, Sant Vicenç de Montalt, Teià, Tiana, Tordera i Vilassar de Dalt, entre 1.000 i 10.000 habitants; i Òrrius, amb 255 habitants, és el nucli més petit, juntament amb Sant Iscle de Vallalta, Santa Susanna i Sant Cebrià de Vallalta, tots ells amb menys de 1.000 habitants.

No obstant això, la demografia de la comarca es veu alterada per tres fenòmens interconnectats, que no sols afecten el nombre d'habitants i les demandes inherents de serveis, sinó també, i de forma sig-

nificativa, la configuració urbanística dels municipis i les demandes d'infraestructures i serveis:

a) La segona residència de caps de setmana i estiueig, que abasta a tots els pobles, especialment els de «dalt», formada per residents de la conurbació barcelonina, i que ha originat les nombroses urbanitzacions residencials aïllades d'alta densitat que envolten els diversos nuclis urbans tradicionals;

b) La residència «dormitori» de població que treballa a Barcelona i els seus voltants, que fins ara s'ha concentrat entre Montgat i Vilassar, però amb tendència a estendre's a les poblacions de l'entorn de Mataró: Argentona, Sant Andreu de Llavaneres, Sant Vicenç de Montalt i Caldes d'Estrac, i més enllà en especial després d'entrar en funcionament el juny del 1994 la perllongació de l'A-19 fins a Palafolls i el «peatge tou» fins a Mataró. Aquest fenomen residencial «secundari» tendeix a convertir-se en residència primària, amb la consegüent demanda de serveis i equipaments tot l'any. Aquesta mena de residents es concentra principalment en actuacions de «cases adossades», «habitatges en filera» i «blocs residencials», i s'estenen tant en les poblacions de «dalt» com de «baix»,

c) El fenomen turístic dels mesos d'estiu entre Arenys de Mar i Malgrat, que multiplica la població real, intensifica la demanda de serveis i subministraments i augmenta espectacularment la població de treballadors temporers vinculats a l'hostaleria i serveis connexos. Aquest fenomen ha donat lloc a les ocupacions intensives d'hotels i residències de nivell mitjà-baix, situades a la línia de costa, en especial a Calella-Pineda-Santa Susanna i Malgrat de Mar.

Ja en el període 1960-1975 l'evolució de la població del Maresme tingué un creixement que va doblar el creixement relatiu de Catalunya, i en el quinquenni posterior, tot i afeblir-se, el creixement continuà essent considerable. En el decenni 1981-1991 la comarca va créixer l'1,46%, tot passant

així a tenir el 4,8% del nombre total d'habitants de Catalunya enfront del 4,3% l'any 1981.

El fenomen migratori –procedent principalment de fora de Catalunya en el període 1960-1975, en tant que en els darrers quinze anys procedeix principalment de l'entorn barceloní (3.455 nous habitants sols l'any 1990)– fa que la població del Maresme tingui una estructura d'edats més jove que la del conjunt català, si bé amb una tendència a l'envelliment a mesura que la segona residència i la residència dormitori es converteix en primera residència per als jubilats i pensionistes. Per contra, el creixement natural és força més moderat (saldo net de creixement natural de 961 habitants entre 1986-1991).

1.3. L'activitat econòmica

El Maresme s'ha caracteritzat fins avui per una activitat econòmica diversificada això constitueix un tret diferenciador i atorga una potencialitat positiva per al seu desenvolupament equilibrat si se sap mantenir, atesa la seva situació a l'entorn metropolità de Barcelona i els condicionants que queden descrits en els apartats anteriors.

El 32,53% del total de la població de la comarca estava ocupat l'any 1990 (per sota de la mitjana catalana, que era del 37,07%), i la taxa d'atur és del 15,02% (superior a la mitjana catalana, del 14,19%). D'aquesta població ocupada (108.314 habitants actius), el 15,40% (16.681 habitants), treballa fora de la comarca, principalment al Barcelonès. La població ocupada es distribuïa de la següent forma per al conjunt del Maresme (any 1991):

- A l'agricultura treballava el 4,26% de la població activa (superior a la mitjana catalana, que és del 3,68%).
- A la indústria, el 40,05% (superior a la mitjana catalana, del 36,19%).
- A la construcció, el 8,37% (pràcticament igual que la mitjana catalana, del 8,23%).
- Al sector de serveis, el 47,31% (inferior a la mitjana catalana, del 51,9%).

És de destacar que la xifra principal d'ocupació a la indústria era de 19.535 persones al sector tèxtil i la confecció, seguit de 6.713 persones a la metal·lúrgia, la maquinària i el material elèctric; en tant que els ocupats a la construcció eren 7.859 (dades de l'any 1990).

No obstant això, la distribució de les diverses activitats és força diferent per grups de municipis:

- Sols Canet de Mar, Dosrius, Malgrat de Mar i Tordera s'ajusten a la mitjana comarcal, seguits de prop per Palafròl i Teià.
- Cabrera de Mar, Sant Cebrià de Vallalta, Sant Iscle de Vallalta i Santa Susanna tenen una forta especialització agrària.
- Arenys de Mar, Cabriels, Tiana i Vilassar de Mar comparteixen l'especialització agrària amb el terciari; Arenys de Munt, Pineda de Mar i Premià de Dalt comparteixen el protagonisme de l'activitat agrària amb la construcció.
- Sant Andreu de Llavaneres, Sant Pol de Mar i Sant Vicenç de Montalt combinen l'agricultura amb el sector terciari i la construcció a parts sensiblement iguals.
- Alella, Caldes d'Estrac i Calella tenen una especialització terciària exclusiva, que a Premià de Mar es comparteix amb la construcció.
- Mataró és l'únic municipi que té una especialització industrial destacada (quasi el 50% més que la mitjana comarcal), seguida de prop per la construcció i els serveis (lleugerament per dessota de la mitjana comarcal) i amb una presència significativa de l'agricultura (la meitat de la mitjana comarcal).
- L'ocupació industrial mataronina s'estén als municipis del seu entorn immediat (Argentona, Òrrius, Dosrius i Vilassar de Mar).
- El Masnou i Montgat comparteixen l'especialització industrial amb la terciària.

L'activitat industrial, però, pateix de greus debilitats: es tracta d'un sector en declivi (indústria tèxtil i confecció), en accelerat procés de reconversió i redimensionament, amb poca capacitat d'atreure noves inversions. En el període 1988-1992 es van

crear al Maresme 593 empreses, amb una inversió global del 9.949 milions de pessetes, i 4.794 llocs de treball. Això representa una inversió per treballador de 10,4 milions, quan la mitjana de Catalunya és de 23,4 milions de pessetes per lloc de treball creat.

En el sector comerç i de serveis a les indústries s'evidencia una debilitat –nombre d'establiments mitjans i grans inferior a la mitjana del país, menys nombre de comerços i serveis especialitzats– fruit del poder d'atracció del comerç barceloní i de les grans superfícies de la primera corona metropolitana, unit a la permanència dels hàbits de compra a la gran ciutat dels nous residents de cap de setmana o de «dormitori».

El Producte Interior Brut (PIB) *per càpita* de la comarca era de 1.296.785 pessetes l'any 1993 (24 punts inferior a la mitjana de Catalunya). El PIB total de la comarca representa el 3,76% del total de Catalunya en el període 1990-1993.

La renda familiar disponible *per càpita* ha crescut en els últims anys al conjunt de la comarca, i sempre s'ha mantingut per sobre de la mitjana catalana, malgrat que ha perdut posicions en els últims anys. No obstant això, la renda familiar als nuclis de predomini industrial –en especial a Mataró– és inferior a la mitjana catalana i està decreixent en els últims anys.

2. La competència per l'ocupació del sòl disponible

Tenim doncs un territori on es combinen, d'un costat, una estructura productiva força diversificada, amb una agricultura intensiva d'horta i conreus especialitzats, un sector industrial organitzat en petites empreses amb poca inversió relativa (sector tèxtil), i una preeminència del sector de la construcció. D'altra banda es troben les demandes residencials i turístiques, així com el nombre i extensió de les infraestructures de comunicació i de serveis que travessen la comarca per la plana litoral (ferrocarril, N-II, Camí del Mig i vies interlocals, autopista A-19 i ara les autovies i comunicacions cap al Vallès i la

Costa Brava). Aquests factors, juntament amb l'escassa disponibilitat de sòl lliure planer o aprofitable per activitats productives, així com el nombre, extensió i dispersió dels nuclis habitats, donen lloc a un dels fenòmens més característics i definidors de la problemàtica urbanística i territorial del Maresme, que afecta el conjunt de la implantació d'activitats: la poca disponibilitat de terrenys, l'elevat preu del sòl i la competència i barreja d'usos sobre el poc sòl disponible.

Tant és així que el sòl, el territori i les seves infraestructures són un dels factors productius més importants i per tant més definidors de la situació urbanística del Maresme.

En efecte, hi ha una forta competència entre els diversos usos del sòl generadors de rendes, que està en l'origen de bona part de la problemàtica urbanística dels nostres municipis:

- L'agricultura intensiva, en situació periurbana, amb un aprofitament intensiu del sòl i fortes inversions per hectàrea, que es resisteix a desaparèixer i que fa que el preu inicial del sòl aprofitable sigui molt alt de partida.
- L'activitat industrial, que necessita de noves implantacions en polígons industrials, fora dels nuclis urbans on tradicionalment s'ha implantat (en especial els tallers i fàbriques) però que, en ser activitats que generen poc valor afegit, no es poden permetre pagar preus elevats pels terrenys.
- La demanda creixent de segona residència, primera residència-dormitori i residència hotelera i per a activitats turístiques, impulsades per un sector de la construcció que necessita reinvertir constantment per mantenir la productivitat dels capitals invertits.
- La implantació i ampliació de ports esportius i les seves zones comercials o residencials annexes, ja executats (Arenys de Mar, el Balís, Mataró, Premià i el Masnou) o en projecte (Callella, Montgat...).
- Les demandes de nous centres terciaris, logístics i d'equipaments d'abast comarcal i

metropolità (grans superfícies comercials, sanitàries, educatius...).

- Les necessitats de noves implantacions de serveis: abocadors, plantes de tractament de residus urbans, col·lectors, depuradores...
- La pressió de les infraestructures de comunicacions i de serveis, que travessen la comarca, i que es generen tant per la demanda de connectivitat interna com –sobretot– per les necessitats de diversificació de vies dins la Regió Metropolitana: radials (N-II; autopista A-19, accessos a la Costa Brava, connexió de l'A-19 amb l'A-7, desdoblaments –costaners o per l'interior– de les vies del ferrocarril) i transversals (autovia Mataró-Granollers; millora de connexions pels eixos el Masnou-Vallromanes i Arenys de Mar-Sant Celoni).

Aquesta competència per l'ocupació del sòl s'havia resolt, fins no fa gaire, amb l'ocupació/destrucció indiscriminada dels sòls agrícoles periurbans i sòls forestals amb urbanitzacions en primera línia de costa i a la Serralada Litoral; creixements d'urbanitzacions a les perifèries i eixamples dels nuclis de població tradicionals, així com dels terrenys afectes als sistemes hidrogràfics de la comarca: les rieres, rials i les seves valls.

Avui, aquesta ocupació indiscriminada del territori comarcal ha de fer front a la reacció de la pagesia, que reivindica el manteniment de les zones agrícoles en situació periurbana; als moviments creixents i actius de defensa del medi ambient i dels espais naturals; a les actuacions administratives de protecció dels boscos i espais d'interès natural de la costa i de la Serralada Litoral, i a les actuacions de protecció, regeneració i regulació de les conques hidrogràfiques i de les platges per prevenir rierades i d'altres desastres.

3. El Maresme en els planejaments urbanístics i territorials dels últims anys fins als plans territorials en tràmit

L'aplicació de les normes del *Plan provincial de ordenación* de l'any 1964, amb la seva ambigüitat i

el caràcter permissiu va contribuir a una forta degradació urbanística i paisatgística dels municipis del Maresme. A més, els ajuntaments de l'època van empitjorar encara la situació tot utilitzant amb lassitud les qualificacions urbanístiques i les ordenances d'edificació, en especial pel que feia a sols no consolidats per la urbanització i pels aparentment «no urbanitzables», amb qualificacions com «ciutat jardí», «semiintensives», «residencials extensives», «parcs i boscos urbanitzats», «indústria jardí», «zones de tolerància», etc. Això fou especialment cert en el del Baix Maresme, amb la proliferació d'urbanitzacions a les perifèries dels pobles de «baix» i a les zones de carena dels pobles de «dalt» i en especial als voltants de les sortides de la llavors recent autopista Montgat-Mataró.

Després, cada municipi va confegir el seu pla d'ordenació urbanística, aplicant les pautes, les classificacions de sòls i les normatives d'edificació i usos de forma encara més extensiva i intensiva –pel que fa a densitats i usos– derivada de la particular interpretació i aplicació del pla provincial que cada municipi havia fet, segons els interessos dels promotors i constructors de l'època, quasi sempre coincidents amb els dels polítics locals.

El Pla Director Metropolità de Barcelona, que incloïa en el seu àmbit la meitat de la comarca del Maresme –fins a Mataró–, si bé té interès pel que fa a l'anàlisi econòmica i sociològica i a la informació urbanística que conté, no va tenir transcendència pràctica quant a aplicació normativa i intervenció sobre l'edificació, si bé va exercir la seva influència pel que fa a la determinació d'infraestructures i serveis d'abast supramunicipal, i per la introducció de nous conceptes de zonificació d'usos, assignació de funcions i de creixements a les diverses parts del territori des d'una perspectiva metropolitana.

El bagatge teòric i instrumental tècnic del Pla Director Metropolità de Barcelona s'enllaça amb la primera proposta seriosa de planejament supramunicipal «el pla d'ordenació dels municipis de la vall de Sant Mateu» (Baix Maresme), que impulsà la

Direcció General d'Urbanisme encapçalada per Lluís Cantallops, durant el primer Govern provisional de la Generalitat de Catalunya, amb ocasió de l'obligada revisió dels plans anteriors per adaptar-los a la nova legislació del sòl i a la democràcia municipal reconquerida.

Alhora es promogueren plans d'ordenació conjunts per Sant Andreu de Llavaneres-Sant Vicenç de Montalt i Caldes d'Estrac; per Arenys de Mar-Arenys de Munt i Canet i Calella-Santa Susanna-Pineda de Mar i Malgrat de Mar.

Com és prou sabut, aquest intent de plans supramunicipals va fracassar per múltiples motius, i es van deixar de banda partir de l'any 1980, tant per raons locals –un cop consolidats els primers governs municipals democràtics i assentats els respectius interessos en joc, es donà pas a les rivalitats i enfrontament d'interessos no sols entre municipis confrontants, sinó també entre visions diferents del procés urbanístic de cada localitat– com per raons de política general del país, coincidint amb el primer Govern electe de la Generalitat i amb la nova Direcció General d'Urbanisme. Es va optar per la revisió o confecció dels plans generals o normes subsidiàries, municipi per municipi.

En el projecte de Pla Territorial General de Catalunya –actualment en tràmit davant el Parlament de Catalunya– i en el seu correlatiu Pla Territorial Parcial de la Regió Primera Metropolitana de Barcelona, es consolida plenament la divisió de la comarca del Maresme en quatre sistemes o àmbits territorials de planificació i actuació, que en l'última versió del Projecte de Pla Territorial General, després del termini de consulta institucional, queden de la següent manera:

- a) El sistema d'expansió i articulació del sistema central metropolità, que engloba els municipis del sud del Maresme, des de Montgat-Tiana fins a Vilassar de Mar-Cabrils; àmbit al qual es considera encara amb capacitat territorial d'acollida, però on la qualitat de vida està compromesa, de forma que un cop executats els

projectes d'expansió urbanística ja planejats, aquestes poblacions assoliran densitats considerables; per tant, cal plantejar una certa contenció.

b) El sistema de reequilibri metropolità, que abasta Mataró i el seu entorn de petits municipis –Cabrera, Argentona, Sant Andreu de Llavanes, Sant Vicenç de Montalt i Caldes d'Estrac–, si bé exclou incomprensiblement Dosrius i Òrrius, totalment vinculats al sistema urbà mataroní. En aquest àmbit es preveu una certa capacitat de continuar creixent ordenadament i hom reconeix potencialitats per competir amb el sistema metropolità central, definint-lo com a àmbit de descentralització i descongestió de població i d'activitats del sistema central –el continu urbà barceloní i la primera corona. Significativament, en aquest sistema s'inclouen també les restants ciutats intermèdies de la segona corona metropolitana i els seus entorns urbans.

c) El sistema costaner, format pels municipis entre Arenys de Mar i Santa Susanna i definit per la situació a la franja litoral i a la segona línia de mar, amb predomini de l'activitat turística i presència de fenòmens d'urbanització intensiva.

d) En el límit nord de la comarca, i a l'entorn de la vall de la Tordera, englobant també els municipis riberencs inclosos a la comarca de la Selva, es delimita un sistema denominat «d'articulació entre àmbits funcionals territorials» que aplega –en tot o en part– els municipis de Pineda de Mar, Malgrat, Palafolls i Tordera, que es defineixen per la seva debilitat demogràfica, com a sistemes urbans naixents, que es caracteritzen per tenir un potencial de recursos i una capacitat d'acollida elevats. Per fer-ho més entenedor, en la primera versió del Pla Territorial General, aquest àmbit es definia més clarament com un sistema de reequilibri del sistema congestionat, amb la proposta de desenvolupar-lo urbanísticament per acollir

població i activitats procedents del sistema central congestionat.

4. Les actuacions descoordinades que ordenen «de fet» el territori

De tot plegat, en resulta una «política territorial de fet al Maresme», fruit de la juxtaposició i interconnexió del conjunt de determinacions dels plans generals i normes subsidiàries de planejament locals, amb els plans especials i sectorials de tota mena: hidràulics, de sanejament, ferroviaris, d'espais naturals, projectes d'infraestructures, comunicacions i equipaments, impulsats per diferents organismes de les administracions central i autonòmica. Mereixen una especial atenció en aquest sentit les orientacions i determinacions introduïdes des de la Direcció General d'Urbanisme, en les quals és possible seguir les principals tendències en la «lluita per l'ocupació dels escassos sòls disponibles entre els diferents usos i aprofitaments» a què ens referíem anteriorment; es detecta en cada zona o territori quins són els que exerceixen una major pressió.

Com dèiem, al costat dels plans urbanístics hi trobem els diferents instruments de planejament especial, avantprojectes o projectes d'infraestructures, equipaments i serveis supramunicipals que, impulsats per diverses administracions i organismes –tant de l'Administració central com de la Generalitat, la Diputació o el Consell Comarcal–, estan configurant els diferents àmbits d'ordenació de la comarca i definint o prioritzant determinades implantacions o tendències. En aquest ordre podem destacar:

- El Pla d'Espais d'Interès Natural i la delimitació dels àmbits de protecció a la carena litoral, en què actuen sobreposadament la Generalitat i la Diputació: Montnegre-Corredor, Sant Mateu, Conreria.
- Els plans i projectes d'infraestructures de sanejament: col·lectors, depuradores, emisaris... amb les diferents zones o àmbits de sanejament que vénen funcionant.

- Els projectes i obres de nous ports esportius i d'ampliació dels existents.
- Les actuacions de regeneració i recuperació de platges per part de la Direcció General de Ports i Costes, del Ministeri d'Obres Públiques i Transports.
- Els plans hidràulics de canalització i cobriment de rieres i torrents, que abasten tota la comarca i que poden tenir una important incidència urbanística.
- Els estudis i prospectives sobre desenvolupaments ferroviaris futurs: desdoblament de vies cap a l'interior, metro regional, estudis de soterrament de la línia de la costa.
- Els grans equipaments sanitaris i assistencials: els hospitals d'àmbit supramunicipal de Calella i Mataró, la planificació sanitària d'àrees bàsiques de salut.
- El pla d'equipaments escolars que acompanya la reforma educativa, en tots els seus nivells, al qual cal afegir-hi els equipaments educatius de nivell superior: les dues escoles universitàries existents a Mataró –una d'iniciativa municipal i l'altra del Consell Comarcal.
- Els projectes d'implantacions de grans i mitjanes superfícies comercials i d'altres equipaments privats d'atracció comarcal i metropolità als entorns de la perllongació de l'A-19.

5. Els reptes del futur immediat

En aquests moments, el Maresme, dins el conjunt de la Regió Metropolitana de Barcelona, és possiblement la comarca que està experimentant canvis més significatius en la seva interrelació amb la resta del territori metropolità, coincidents amb el replantejament de les relacions i jerarquies entre els diferents àmbits territorials que s'està produint en els processos i debats sobre planejament i ordenació territorials.

El Maresme està subjecte principalment a les transformacions i canvis que resulten de:

- a) *La nova situació i la millora de connectivitat en relació al conjunt de territoris immediats.*

Aquests canvis alteren, en primer lloc, en relació amb la conurbació de Barcelona i la primera corona metropolitana, com a conseqüència de l'entrada en funcionament de la «pota nord» dels cinturons de ronda de Barcelona, la perllongació de l'A-19 fins a Palafolls-Tordera, l'ampliació i baixada de peatge de l'A-19 en el tram Montgat-Mataró i la previsible descongestió de la N-II, unit a les millores substancials en les comunicacions ferroviàries, amb freqüències i qualitats pròpies de transport urbà (metro). Això comporta una tendència clara a consolidar el Baix Maresme com a zona de primera residència i extensió del continu urbà metropolità, i, a més, a estendre aquest fenomen cap als municipis de l'Alt Maresme, alhora que s'intensifiquen els desplaçaments per raó de treball cap a Barcelona. Però els canvis de connectivitat afecten també la relació amb les comarques de la segona corona metropolitana més propera, Vallès Oriental-Vallès Occidental, amb l'apertura de l'autovia Mataró-Granollers, amb els túnels del Parsers, lliures de peatge, i la previsible millora de comunicacions dins de la segona corona metropolitana. Això suposa també la millora de connexió amb l'autopista A-7, connectant millor Mataró amb la xarxa transeuropea. Amb aquestes comunicacions es creen nous pols d'atracció recíproca per al mercat de treball així com per a les activitats de comerç, serveis i lleure, entre les ciutats mitjanes i el conjunt de serveis d'atracció metropolitana i zones logístiques dels dos Vallès i del Maresme. És previsible l'atracció de les activitats industrials cap a les comarques de l'interior, per la major disponibilitat de sòls industrials, els menors preus d'aquests, unit a la major disponibilitat de serveis a les empreses i un mercat de treball més ampli. Alhora, no es pot excloure la major atracció del Maresme pel que fa a les activitats de lleure, comercials i de segona residència. Caldrà veure cap on es decanten els equilibris respectius. El que és evident és que aquesta millora de comunicacions crea zones de noves centralitats per a serveis i activitats logístiques als

entorns de Mataró, i que aporta més usuaris potencials a les platges i ports del Maresme, però alhora posa més en perill la capacitat d'atracció d'activitats industrials i el manteniment de les existents al Maresme i en especial als entorns mataronins. Finalment s'alteren les relacions respecte a la Selva-Costa Brava i Gironès, amb l'extensió de l'autopista A-19 fins a Palafolls-Tordera i, des d'aquí, en una segona fase, fins a connectar amb l'A-7 i la perllongació prevista fins a Blanes-Lloret. En aquest cas, les incidències són previsible pel que fa a les segones residències i a les activitats turístiques-hoteleres, i al lleure i els serveis personals al Baix Maresme. Però aquestes incidències poden ser tant positives –si hi ha una veritable transformació i millora qualitativa del sector turístic i una diversificació de serveis i activitats, que permeti atreure usuaris de major nivell econòmic– com negatives, accentuant la degradació de la zona amb implantacions de baixa qualitat, amb turisme en massa i de baix nivell econòmic.

b) *Les transformacions internes de les poblacions de la comarca.* Aquestes són fruit de l'aplicació dels respectius plans generals i sobretot dels serveis, infraestructures, equipaments i espais lliures de caràcter supramunicipal: en aquest sentit, cal pensar en la necessitat de potenciar el planejament i les actuacions supralocals, en especial pel que fa a una bona xarxa secundària de comunicacions locals, recuperant i potenciant la xarxa de camins tradicionals: el Camí del Mig i les vies mar-muntanya.

c) *La crisi de les activitats industrials i la inevitable transformació dels sectors productius.* Aquestes són fruit dels fenòmens abans indicats, i obliguen a replantejar estratègies de reactivació econòmica a partir de la reconversió i requalificació de sectors, en especial del tèxtil-confecció, l'atracció d'activitats de serveis, d'investigació i desenvolupament, i d'altres activitats que necessitin petites i mitjanes superfícies i per a les

quals sigui un avantatge comparatiu el disposar de les bones condicions ambientals i de comunicacions de la comarca. Perquè això sigui possible cal una acció decidida de les administracions i corporacions en el camp de la formació professional, els ensenyaments mitjans, la requalificació i formació permanents, la implantació de serveis i comunicacions avançats.

d) *Resulta evident la necessitat de recuperar instruments de planificació, projectació i gestió d'àmbit intermunicipal.* Cal fer-ho per als diferents àmbits o zones de la comarca, responent a les seves diverses realitats geogràfiques i socio-econòmiques, ja explicades i reconegudes en el planejament territorial en curs, més que no pas actuacions d'abast comarcal unitari, difícilment compaginables.

e) *Cal, en fi, un pacte territorial entre les diferents administracions i principals agents econòmics que actuen sobre el territori regional-metropolità.* Un pacte en què es defineixin els objectius socio-econòmics, urbanístics, de model territorial i de grans infraestructures i equipaments que es volen per a les diferents àrees, i per tant també per als diferents sectors o zones que configuren el Maresme, i en el qual s'estableixi un ordre de prioritats i un programa d'inversions i actuacions, en la línia del que ha representat el recent pacte sobre el pla del Delta del Llobregat.

Bibliografia

Diversos autors; «La Regió Metropolitana en el Planejament Territorial de Catalunya», *Papers, Regió Metropolitana de Barcelona*, 14, Barcelona, Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona.

Leonart, P. (1983); *Mataró 1990. Una perspectiva socio-econòmica de la ciutat*, Mataró, Caixa Laietana.

Leonart, P. et al (1989); *Diversos estudis previs per al Programa d'Actuació Comarcal, Mataró*, Consell Comarcal del Maresme.

Lleonart, P. & Fabregat, V. (1994); *El gènere de punt: el motor industrial del Maresme*, Mataró, Caixa Laietana de Mataró.

Lleonart, P., Macías, P. & Ardèvol, R. (1981); *El Maresme, les claus de la seva contínua transformació*, Barcelona, Servei d'Estudis de Caixa de Catalunya (Sèrie d'estudis comarcals).

Oliver, J.; *Catalunya comarcal. Estimació del PIB comarcal 1990-1993. Estudis comarcals, anuari econòmic 1994*, Barcelona, Caixa de Catalunya.

Pla Estratègic de Mataró, Mataró, Ajuntament de Mataró.

Rosis, J. et al (1989); *El Maresme, diversificació econòmica i aprofitament intensiu del territori*,

Barcelona, Caixa de Catalunya (Col·lecció «Catalunya Comarcal»).

Solà-Morales, M. de; «Una visió retrospectiva dels efectes territorials del planejament urbanístic», *La coordinació intermunicipal, curs 1979-1980*. Barcelona, Societat Catalana d'Ordenació del Territori. I.E.C., carpeta de treball 1.

Tarrés, À.; Salicrú, R. et al (1985); *El Maresme, diversitat i contrast*, Mataró, Ajuntament de Mataró i Edicions l'Aixernador.

Treballs i estudis sectorials de l'avanç de la revisió del Pla General d'Ordenació urbana de Mataró, Mataró, 1994.

