

# TENDÈNCIES DE TRANSFORMACIÓ DE LA CIUTAT METROPOLITANA: EL BAIX LLOBREGAT DAVANT LA CONJUNTURA DEL SEU DESTÍ



MANUEL HERCE VALLEJO  
Enginyer de camins, canals i ports

Dossier

En els últims anys comencen a produir-se transformacions importants en el model de la ciutat metropolitana de Barcelona que apunten cap a la fallida de la ciutat polinuclear, equilibrada i amb un alt grau de densitat en els seus assentaments urbans, que constituïa el model de referència en què s'ha sustentat el plantejament urbanístic des del 1970 i que semblava consolidar-se a l'entorn del període olímpic, com a data simbòlica de referència. El Baix Llobregat, com a comarca de major creixement econòmic (després de Barcelona) i d'ocupació de sòl de la regió metropolitana, està sotmesa als mateixos processos de canvi i a la mateixa conjuntura de consolidació d'un model de desenvolupament per a les pròximes dècades.

L'augment significatiu dels nivells de renda des de la reinstauració de la democràcia i des de la incorporació a la Unió Europea, associat a la potent tasca de gestió i inversió de les institucions públiques durant aquest període, ha tingut unes conseqüències inequívokes en la millora de la qualitat de vida, dels serveis i dotacions dels municipis metropolitans, així com en la progressiva equiparació dels nivells de renda percebuts directament o indirectament a través dels canvis produïts en la isotropia i accessibilitat del territori metropolità. Sorprenen comparar els indicadors d'urbanització, equipaments i renda d'inicis de la dècada dels anys setanta amb els actuals, tant pel que fa a les dades del conjunt metropolità, com a les de cadascun dels municipis i de la majoria de barris. És obligat remarcar la universalment coneguda tasca de preocupació urbanística i arquitectònica per la requalificació d'espais de tot tipus que ha convertit la nostra ciutat en un referent obligat.

No obstant això, hi ha prou indicis que apunten que, de

manera simultània amb aquest procés, s'han consolidat altres tendències, de tant o més potencial d'organització territorial, que porten el model metropolità cap a una direcció errada, o almenys contrària a aquells objectius. Cal posar-los en relleu per poder elaborar mecanismes correctius i entendre on s'estan configurant les oportunitats reals d'intervenció en un horitzó proper; perquè, segons paraules de J. Borja, "los éxitos del pasado inmediato no nos impidan otear el horizonte próximo, entender sus limitaciones y aprovechar sus oportunidades".

L'impuls de les realitzacions olímpiques, i els esforços transformadors previs, van consolidar una triple transformació de l'àrea metropolitana de gran transcendència en el seu mode d'organització territorial, que, a grans trets, es pot sintetitzar en:

- Canvi del model econòmic caracteritzat per una base econòmica de tipus industrial a un model diversificat econòmicament, amb predomini creixent del sector dels serveis, i atenció preferent a la millora dels mecanismes d'oferta de factors de localització.
- En coherència amb això, hi ha hagut unes polítiques de forta inversió en infraestructures que han igualat els nivells d'accessibilitat del continu urbà barceloní i que han incorporat un camp d'influència territorial més ampli de la plusvàlua generada per la gran ciutat.
- La confluència d'ambdós processos ha possibilitat, igualment, la transformació de les àrees geogràfiques de centralitat al territori metropolità. Han aparegut nous espais d'oportunitat de

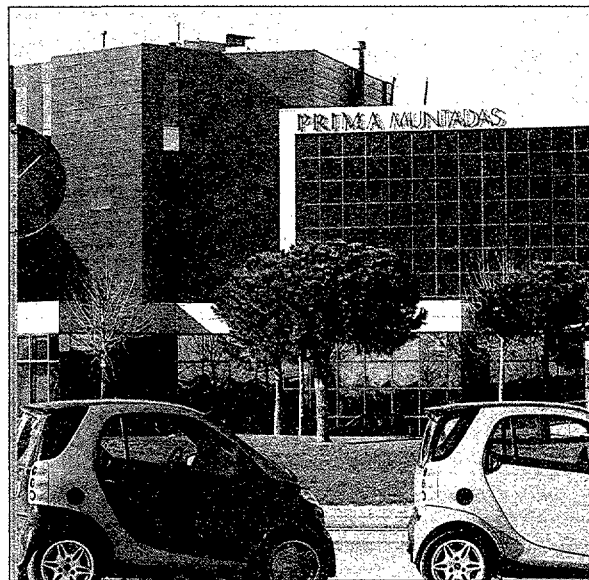
característiques molt diverses, on s'han concentrat inversions i realitzacions associades a noves activitats econòmiques que han tingut una potent capacitat d'organització de la metròpoli.

Aquesta transformació ha comportat un important relleu de l'activitat econòmica i ha possibilitat les millores urbanístiques esmentades abans, per la qual cosa només ens hem de felicitar. Però cal indagar en els seus efectes contradictoris sobre el territori, en la desigualtat amb què s'ha manifestat sobre aquest, i en les tendències que semblen apuntar. A les principals tendències es destinen els comentaris següents.

Però abans d'això, convé tenir present la també rellevant transformació produïda en la distribució dels papers de promoció, gestió i inversió entre els agents institucionals amb competències en aquest territori; perquè d'aquesta transformació s'infereixen moltes de les causes de l'aprofitament territorial que s'ha fet d'aquesta potent activitat transformadora. No cal tornar a explicar les mesures legals que van posar fi a la prometedora singladura de la Corporació Metropolitana de Barcelona, que tants esforços polítics va costar de consolidar, ni possiblement sigui aquest fet el més important d'aquella transformació institucional; el que sí és cert és que des d'aquella època, l'organisme de major potencial pel que fa a l'aprofitament de les noves oportunitats urbanístiques, l'Ajuntament de Barcelona, ha quedat limitat en el seu àmbit real d'intervenció; i malgrat haver tractat de mantenir la seva capacitat de lideratge en l'organització metropolitana, les òbvies dificultats de competències i les limitacions dels processos de concertació en els quals era un agent no principal, han acabat per dur-lo a concentrar els seus esforços, en gran mesura, al seu propi territori. Junt amb aquest fet, cal tenir presents les dificultats financeres dels municipis metropolitans, que els fa dependents en gran mesura de l'atracció de tot tipus de promocions urbanístiques, i el paper gairebé subsidiari que han tingut en la definició del seu plantejament urbanístic per la presència tutelar de la Generalitat. Finalment, cal recordar l'enorme importància inversora d'aquesta última institució, reforçada després del període olímpic per la seva influència en el repartiment territorial de les inversions estatals.

### 1. El nou rol de la capital metropolitana

Tots els indicadors, d'indole molt diversa, apunten cap



*Instal·lacions del Parc de Negocis Mas Blau del Prat de Llobregat, un dels centres de negocis del Baix Llobregat. Foto extreta de l'obra Riera, Ignasi (texto) y Boyé, Anna (fotografias). **El Prat de Llobregat. Memorias de barro y de luz.** El Prat de Llobregat. Ajuntament: 2001. p. 146.*

a un canvi important en el rol de la ciutat de Barcelona convertida en un centre regional de serveis amb un importantíssim paper com a destí turístic de primer ordre. La distribució de la feina per sectors d'activitat dona ja un percentatge del 72% de la població en el sector terciari i relega l'ocupació industrial en un 27,7% (que tot i això, és un terç del total de l'ocupació de la regió metropolitana).

Resulten més rellevants els indicadors que fan referència a l'enorme increment del sostre terciari destinat a oficines (sobretot el sector d'activitats professionals de serveis), davant la disminució del nombre de llicències comercials tant del sector minorista com majorista. Alhora, també és important el fet d'haver-se gairebé duplicat la ja important capacitat hotelera de la ciutat existent abans de les Olimpíades, la qual cosa és producte no només de la forta evolució de la demanda, sinó també dels canvis d'estratègia del sector immobiliari i financer en l'àmbit nacional.

En un estudi realitzat per l'autor d'aquesta ponència per al Gabinet d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona el 1995, es va comprovar com la forta inversió viària feta amb motiu dels esdeveniments del 1992, s'havia traduït en una pràctica igualació dels nivells de centralitat (accessibilitat combinada de tots els punts a tots els punts de l'àmbit metropolità) dins del territori de les rondes, fet que indubtablement va comportar l'aparició de noves àrees de centralitat, l'escurçament de

les diferències en els preus relatius del sòl entre les zones de la ciutat (encara més reforçat en l'actualitat) i la generació de noves i importants oportunitats de transformació de les condicions urbanístiques de zones anteriorment marginals de la ciutat.

És evident que aquesta igualació no es tradueix en els mateixos efectes sobre tots els àmbits de la ciutat, perquè l'accessibilitat és només un dels factors de localització de les activitats terciàries d'oficines; però el que s'ha pogut comprovar és com l'àrea central de la ciutat, limitada abans a l'Eixample al voltant del passeig de Gràcia-Diagonal, s'ha estès sobre els eixos de prestigi de la ciutat dins d'un territori molt més ampli, com és la Gran Via cap a l'aeroport, el front marítim, les Corts-Tarragona i alguns eixos del districte de Sant Andreu.

Però el que és més rellevant és que els increments d'accessibilitat fora del perímetre de les rondes no s'ha traduït anàlogament en producció d'espais d'oficines a la perifèria, tal com es comenta més endavant. L'increment de sostre terciari no comercial a la resta de la regió metropolitana ha estat del 22% en el total del produït a Barcelona (quasi 1,7 milions de m<sup>2</sup>), concentrat fonamentalment en les operacions centrals de Mataró, Terrassa i Sabadell, de manera que es pot parlar de pocs complexos autònoms dels centres urbans: Mas Blau, al Prat; Pedrosa-Gran Via, a l'Hospitalet;

Augusta, a Sant Cugat del Vallès i una mica al centre tecnològic de Cerdanyola. Aquest és un fenomen diferencial respecte a altres grans ciutats europees que convé retenir.

Fins i tot el gran creixement produït al llarg dels darrers vint anys en la construcció de grans i mitjanes superfícies comercials, dins del boom nacional del sector, presenta aspectes diferencials d'ubicació. Barcelona concentra la mateixa quantitat de sostre que la resta del centenar de municipis de la regió, però presenta aspectes diferencials de qualitat, com ara la destinació d'una major proporció als sectors del comerç ocasional o de preu més elevat, al d'articles tecnològicament avançats i al de l'oferta d'oci, respecte de les superfícies perifèriques, centrades molt més en el comerç d'articles de consum de tipus quotidià.

Aquesta transformació no pot ser més que beneficiosa per a la ciutat dins un context de globalització de l'economia i de competència per l'atracció d'inversions de sectors avançats, i d'aquesta creació de riquesa sortirà beneficiada la perifèria metropolitana a mitjà termini. Però cal retenir la dada de la concentració en l'espai central metropolità, perquè dóna suport a la tesi, que aquí es manté, de generació d'un espai metropolità cada vegada més allunyat de la polinuclearitat i cada vegada més proper al de tot l'espai urbà de Barcelona convertit en el CBD de l'àrea.



*El parc de Collserola, una de les reserves naturals de la comarca que cal preservar. Pineda de pi pinyer vora Sant Pere Màrtir a Parc de Collserola. Pla Especial d'Ordenació i de Protecció del Medi Natural. Realitzacions 1983-1989. Barcelona: Mancomunitat de Municipis de Barcelona de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, 1990.*

Taula I.  
INDICADORS DE TRANSFORMACIÓ DE LA CIUTAT DE BARCELONA

1. Evolució dels sectors d'activitat

SECTORS	1971	1981	1991	1.996
Primari	0,5%	0,5%	0,3%	0,3
Secundari+ Construcció	53,9%	37,8%	35,0%	27,7%
Terciari	45,6%	58,2%	64,7%	71,9%

2. Increment del sostre terciari no comercial (1980-2000)

Dossier

Total estoc Barcelona 1.688.000 m<sup>2</sup>t  
Total estoc primera corona i capitals metrop. 352.000 m<sup>2</sup>t

Creixement	1980-85	1985-90	1990-95	1995-2000
Barcelona	266.000 m <sup>2</sup>	314.000 m <sup>2</sup>	646.000 m <sup>2</sup>	462.000 m <sup>2</sup>
Cap. metrop. i 1 <sup>a</sup> corona		54.000 m <sup>2</sup>	152.000 m <sup>2</sup>	146.000 m <sup>2</sup>

3. Estoc de sostre comercial a grans i mitjanes superfícies (90% produït entre 1980 i 2002)

Barcelona: 411.020 m<sup>2</sup>t  
Primera corona: 227.040 m<sup>2</sup>t  
Segona corona: 138.200 m<sup>2</sup>t

4. Evolució de l'ocupació de sostre i llicències industrials a Barcelona

1992: 5.082.000 m<sup>2</sup>t (15.596 llicències industrials)  
2001: 3.598.000 m<sup>2</sup>t (13.126 llicències industrials)

5. Evolució del sector terciari serveis a Barcelona

1992: 9.412.000 m<sup>2</sup>t (56.092 llicències; 39.132 m<sup>2</sup> activitat professional)  
2001: 12.404.000 m<sup>2</sup>t (76.022 llicències; 46.207 m<sup>2</sup> activitat professional)

6. Evolució del sector comerç majorista a Barcelona

1993: 2.988.000 m<sup>2</sup>t (13.029 llicències)  
2001: 2.720.000 m<sup>2</sup>t (13.937 llicències)

7. Evolució del sector comerç minorista a Barcelona

1993.....2.812.000 m<sup>2</sup>t (39.182 llicències)  
2001.....3.392.000 m<sup>2</sup>t (40.653 llicències)

8. Increment del sector hotelier

	-----1990-----			-----2001-----		
	Hotels	Llits	Pernoct.	Hotels	Llits	Pernoct.
Barcelona	118	10.265	3.795.520	203	18.141	7.969.496
1 <sup>a</sup> Corona	6	390		15	1.240	

Hotels en construcció (2002-2003): Barcelona 49  
1<sup>a</sup> corona 20

9. Evolució usuaris per any d'equipaments lúdics i culturals de Barcelona

	1994	2001
Equipaments culturals	4.244.434	8.643.071
Espais lúdics	3.277.870	5.175.862
Bus turístic	123.800	983.302

Aquell model territorial comença a estar lluny del sistema jerarquitzat de ciutats que van preveure els plans urbanístics des del 1968, i que encara avui se sosté com a realitat metropolitana en els discursos territorials i des de les perspectives polítiques de Catalunya. No és arriscat afirmar que el model que comença a consolidar-se és molt més concentrat respecte a les activitats centrals que el de fa tres dècades, el que sí que és dubtós és que sigui convenient o no per al país, en tot cas és una polèmica que resta pendent. El que està fora de qualsevol dubte és que les conseqüències de les polítiques inversores seguides, associades a la debilitat institucional metropolitana i dels seus municipis, així com al fet de la limitació territorial de l'Ajuntament de Barcelona, en un context de creixent autonomia i importància de les decisions del sector financer i immobiliari, han estat la d'alteració del model urbanístic proposat en el Pla metropolità, que, d'altra banda, encara es manté oficialment com a marc conceptual del desenvolupament urbanístic recent.

El fet s'agreuja quan, com es comenta més endavant, la major part de les inversions de les infraestructures autonòmiques i centrals s'han guiat per un aparent criteri de "reequilibri territorial" que s'ha plasmat en una extensió de les plusvàlues urbanístiques per tot el territori, la qual cosa ha propiciat la ciutat dispersa i de baixa densitat, i no el reforçament de la ciutat densa en eixamplament, pròpia de les capitals comarcals. Tot plegat ha col·laborat en la ruptura del model urbanístic de referència; tema molt greu, sobre el qual parlarem més endavant.

## 2. El reforçament de la centralitat per inversions en les xarxes viàries

Tal com es posa de manifest en la taula d'indicadors que segueix, el reforçament del paper central de la ciutat ha portat també els seus desavantatges per a la ciutat. La construcció de les rondes va suposar una disminució del trànsit rodat a la majoria de carrers de Barcelona, que fou aprofitat per l'Ajuntament per iniciar un important nombre d'operacions urbanístiques de requalificació urbana, amb eixamplament de voreres en grans artèries urbanes, establiment d'una xarxa de carrils bici i fins i tot introducció d'amples zones d'espais per a vianants i d'àrees de coexistència cotxe-vianant en la línia del que s'ha consolidat com a enfocament sostenible de la mobilitat urbana.

Però també en aquest camp les condicions comencen a canviar. L'enorme desequilibri entre inversions en la

millora i ampliació de les xarxes viàries metropolitanes i en ampliació de la xarxa de transport col·lectiu d'infraestructura fixa (de l'ordre de 10 a 1 en els darrers quinze anys, com es posa de manifest en la taula de la pàgina 31), associat a la debilitat dels sistemes de transport col·lectiu a l'entorn metropolità, ha suposat, en el context de reforçament de la centralitat de tot tipus de ciutat, que en aquests moments creuin la frontera de la ciutat un 75% més de vehicles privats que fa vint anys. Aquesta dada per si mateixa esgarrifa, perquè no hi ha polítiques urbanes ni de transport que permetin corregir-la ni a curt ni a mitjà termini; el Pla metropolità de transport, necessari i benvingut per imprescindible, arriba amb tant de retard que trigarà molt a tenir influència sobre la distribució de la mobilitat i sobre els factors de localització que són la causa principal de la seva expressió espacial.

I això provoca de nou un descontent ciutadà respecte al transport i la circulació, amb importants reivindicacions del soterrament d'accessos viaris i altres conflictes socials que recorden els de les dècades pre-democràtiques. També hi ha una recent pèrdua de quota del transport col·lectiu de superfície de la ciutat, que redueix la seva velocitat comercial a diverses zones de la ciutat, malgrat els innegables esforços en millora de recorreguts i de flota, i de les campanyes d'informació i incitació ciutadana respecte d'això.

En l'actualitat, l'oferta metropolitana en vehicle privat, mesurada per l'indicador que combina nombre de cotxes aforats per capacitat viària a la xarxa bàsica, és de 28.600 milions de vehicles per quilòmetre, enfront d'un total de 1.100 vehicles per quilòmetre en l'oferta de transport col·lectiu de tot tipus. No és un indicador conclouent en si mateix, en tant que la xarxa viària suporta gairebé tots els mitjans i també està destinada a moltes altres funcions, i perquè a totes les grans ciutats existeix una gran desproporció entre ambdós nivells d'oferta, però en el cas de l'AMB aquesta assoleix un valor superior, com ha posat en relleu un recent informe del Col·legi d'Enginyers.

L'equilibri relatiu de la distribució del transport de Barcelona entre viatges a peu, en transport privat i en transport col·lectiu, que comença a fer fallida des del 1995, no és tal si s'observen els municipis de la primera corona, on el transport privat té una quota del 52%. Però el més destacable és que el percentatge de viatges que es fan en transport privat des dels municipis de la primera corona fins a Barcelona assoleix ja una proporció del 70%. Aquesta és l'explicació principal, i no la causa, de l'increment de sol·licitud de la

xarxa viària de la ciutat en els darrers anys.

No hi ha dades comparatives de l'increment de trànsit derivat del repartiment de mercaderies a la ciutat; però les investigacions més recents a les grans ciutats europees n'assenyalen el creixement progressiu, en un context de creixent autonomia del treball que comporta l'increment de furgonetes i vehicles laborals a la ciu-

tat, associat a la importància de la possibilitat de distribució que va acompanyada de la revolució tecnològica en les comunicacions. D'aquí que les polítiques tendixin a incrementar les quotes de transport col·lectiu per als viatges obligats i a disminuir el flux de vehicles privats a la ciutat; repte que ens agafa, sens dubte, poc preparats.

Taula II.  
INDICADORS D'EVOLUCIÓ DE LA MOBILITAT A BARCELONA

Dossier

17. Evolució de la població

	1950	1970	1981	1991	2001
Barcelona	1.280.000	1.742.000	1.753.000	1.644.000	1.503.884
Resta AMB	273.000	983.000	1.392.000	1.394.000	1.330.374
Total AMB	1.552.000	2.724.000	3.145.000	3.038.000	2.834.258
Resta regió	413.000	841.000	1.093.000	1.226.000	1.556.031
Total REGIÓ	1.965.000	3.565.000	4.238.000	4.264.000	4.390.289

18. Localització del lloc de treball

Barcelona	1990	1995	2000
A Barcelona	84,0%	80,0%	76,0%
A 1ª corona	8,7%	9,5%	10,1%
A 2ª corona	2,4%	5,8%	7,4%

Primera corona	1990	1995	2000
A Barcelona	29,9%	29,3%	30,5%
A 1ª corona	57,4% (40,0% a munic.)	56% (36,0% a munic.)	51% (30,7% a munic.)
A 2ª corona	7,8%	8,3%	9,7%

19. Viatges de lleure dels ciutadans de la primera corona a Barcelona

	1995	2000
A mirar botigues	17,1%	19,3%
Al cinema	11,3%	10,8%
A bar i discoteca	7,5%	11,6%
A restaurants	7,8%	14,6%
Al teatre	15,0%	20,3%
A museus	15,2%	20,5%

20. Percentatge de ciutadans de la primera corona que compren calçat i vestit a Barcelona

	1990	1995	2000
	8,2%	10,2%	17,7%

21. Evolució de la renda familiar disponible per càpita (més grans de 16 anys)

Renda familiar per càpita	1985	1991	1996
Barcelona	769.600	1.620.000	1.954.200
Primera corona	571.200	1.204.000	1.702.900
Segona corona	693.182	1.301.000	1838.400

Diferències en índex de capacitat econòmica

	1985	1990	2000
Barcelona	100	100	100
Primera corona	74,3	77,1	85,3
Segona corona		79,8	94,3

Índex de distrib. de Gini

	1985	1990	2000
Barcelona	0,437	0,413	0,384
Primera corona	0,376	0,336	0,338

### 3. El renascut paper residencial de la primera corona

El reforçament del paper central de la ciutat de Barcelona, associat a l'increment de la descentralització de l'ús industrial a la segona corona, típic dels processos de concentració-expulsió que configuren la localització històrica d'aquest tipus d'usos, ha propiciat un progressiu procés de conversió en teixit residencial de gran part del sòl urbà de la corona metropolitana. De fet, és el sòl creat per la important tasca de creació de sòl industrial que va portar a terme la Corporació Metropolitana de Barcelona entre el 1984 i el 1986 (mitjançant la constitució de quatre eixos de promoció industrial), pràcticament l'únic increment d'aquest tipus d'activitat creat en les dues darreres dècades, i tot i això, part d'aquest sòl ha estat ocupat per activitats de tipus comercial i terciari. La primera corona ha produït 6.300 hectàrees de sòl urbanitzat en els darrers trenta anys, i d'aquestes un terç ha estat de tipus industrial; però vist per períodes, el percentatge de sòl industrial respecte al creixement total ha anat baixant del 57% de la dècada dels vuitanta (moment de la intervenció institucional esmentada) a escassament el 17% en la dècada dels noranta.

Des del punt de vista demogràfic s'ha produït en tot el període un estancament demogràfic a la primera corona, paral·lel al decreixement de la ciutat de Barcelona. Però, per contra, ha continuat el fort ritme de construcció de nous habitatges propi d'èpoques anteriors, amb una evolució del preu d'aquests similar a la de Barcelona, i fins i tot lleugerament superior. La mitjana de la taxa d'increment de construcció en els darrers quinze anys a Barcelona i a la primera corona, és del 4,4% i del 5%, respectivament. Aquest fenomen també és lògic perquè aquest espai rep l'onada d'influència de creixement físic de l'àrea i reforça la seva posició central geogràfica amb les operacions de reforma de la xarxa viària regional.

Cohherentment amb això, l'estructura d'activitats de la primera corona, que era del 70% en el sector industrial el 1970 i del 51,1% el 1991, ha passat a tenir major component terciària des del 1996. Aquest és un fenomen lògic no només per la transformació econòmica global de l'àrea, sinó també pel mateix creixement de la ciutat metropolitana. Tanmateix, quan s'indaga amb més detall la concreció espacial d'aquestes xifres d'evolució, s'observa com aquestes es tradueixen a la primera corona en la creació de superfícies comercials de l'ordre de la meitat de Barcelona (amb pràcticament la mateixa població), de menys del 10% en la

construcció d'oficines i d'anàloga relació en l'oferta hotelera comparada (per esmentar els tres camps de més increment relatiu d'activitat econòmica a l'àrea metropolitana durant aquest període de transformació).

És més rellevant, a l'efecte d'entendre les transformacions recents del fenomen metropolità, comparar aquestes dades pertanyents a l'evolució de l'oferta de diferents aprofitaments urbanístics, amb els resultats d'hàbits de comportament que es dedueixen de l'enquesta metropolitana. En primer lloc, cal destacar l'evolució del comportament respecte al lleure i als serveis dels ciutadans de la primera corona, que assenyalen un fort creixement de la dependència de Barcelona, que ha incrementat el seu percentatge de lloc de destí, no només pel que fa al lleure setmanal, sinó fins i tot en aspectes més lligats habitualment al municipi, com restaurants, bars i discoteques. Igualment és significatiu que des del 1990 s'hagi duplicat el percentatge de ciutadans que compren vestit i calçat a Barcelona, la qual cosa, evidentment, és conseqüència, en gran part, de l'increment de renda dels ciutadans, però no deixa de ser un indicador de dependència comercial d'aquella ciutat i de la pèrdua relativa de qualitat del comerç local.

L'evolució dels índexs de capacitat econòmica per hàbits de la regió metropolitana, ha sofert un significatiu escurçament de trams en tota la regió, fins i tot entre els barris de Barcelona i els municipis metropolitans; l'índex de Gini, que s'utilitza per mesurar la desigualtat de la distribució, ha decrescut també en tots els àmbits, la qual cosa confirma que la distribució de la capacitat econòmica s'ha fet més homogènia, però tot i això, a la primera corona aquest decreixement de l'índex s'estanca des del 1995, fet que podria assenyalar l'aparició de bosses de població desafavorida. Aquestes dades, potser de manera incipient, necessiten una atenció en la seva evolució; no es disposa de la renda familiar de l'any 2001, però ja des del 1996 sorprèn l'increment de renda a la segona corona i del seu distanciament respecte a la primera corona.

En resum, molts d'aquests indicadors comencen a assenyalar que a la primera corona ha reaparegut una funció primordial de tipus suburbial respecte a Barcelona, malgrat el fortíssim increment dels nivells de renda i de la qualitat urbanística d'aquella. La primera corona (amb l'excepció d'Esplugues, Sant Just i Sant Cugat) es consolida com a zona residencial metropolitana, de rendes mitjanes i baixes, amb pèrdua de capacitat econòmica relativa i fortament dependent de la reforçada centralitat de la ciutat de Barcelona, sense

Taula III.  
INDICADORS D'EVOLUCIÓ DE LA PRIMERA CORONA METROPOLITANA

17. Evolució de la població

	1950	1970	1981	1991	2001
Barcelona	1.280.000	1.742.000	1.753.000	1.644.000	1.503.884
Resta AMB	273.000	983.000	1.392.000	1.394.000	1.330.374
<b>Total AMB</b>	<b>1.552.000</b>	<b>2.724.000</b>	<b>3.145.000</b>	<b>3.038.000</b>	<b>2.834.258</b>
Resta regió	413.000	841.000	1.093.000	1.226.000	1.556.031
<b>Total REGIÓ</b>	<b>1.965.000</b>	<b>3.565.000</b>	<b>4.238.000</b>	<b>4.264.000</b>	<b>4.390.289</b>

18. Localització del lloc de treball

Dossier

Barcelona	1990	1995	2000
A Barcelona	84,0%	80,0%	76,0%
A 1ª corona	8,7%	9,5%	10,1%
A 2ª corona	2,4%	5,8%	7,4%

Primera corona	1990	1995	2000
A Barcelona	29,9%	29,3%	30,5
A 1ª corona	57,4%	56%	51%
	(40,0% a munic.)	(36,0% a munic.)	(30,7% a munic.)
A 2ª corona	7,8%	8,3%	9,7%

19. Viatges de lleure dels ciutadans de la primera corona a Barcelona

	1995	2000
A mirar botigues	17,1%	19,3%
Al cinema	11,3%	10,8%
A bar i discoteca	7,5%	11,6%
A restaurants	7,8%	14,6%
Al teatre	15,0%	20,3%
A museus	15,2%	20,5%

20. Percentatge de ciutadans de la primera corona que compren calçat i vestit a Barcelona

1990	1995	2000
8,2%	10,2%	17,7%

21. Evolució de la renda familiar disponible per càpita (més grans de 16 anys)

Renda familiar per càpita	1985	1991	1996
Barcelona	769.600	1.620.000	1.954.200
Primera corona	571.200	1.204.000	1.702.900
Segona corona	693.182	1.301.000	1838.400

Diferències en índex de capacitat econòmica

	1985	1990	2000
Barcelona	100	100	100
Primera corona	74,3	77,1	85,3
Segona corona		79,8	94,3

Índex de distrib. de Gini	1985	1990	2000
Barcelona	0,437	0,413	0,384
Primera corona	0,376	0,336	0,338



que s'hi hagin trobat fins ara subcentres de potència suficient per seguir mantenint el mite de la pluricentralitat i de l'equilibri del sistema jerarquitzat de centres metropolitans.

#### **4. Ciutat dispersa enfront de ciutat regió; la segona corona metropolitana**

El creixement de l'àmbit funcional de l'àrea metropolitana és un fet, com han assenyalat diverses fonts especialitzades; l'àmbit cobert per les relacions quotidianes de treball i estudi mostren aquesta ampliació territorial, possiblement no al centenar i mig de municipis de la regió metropolitana definida estadísticament, però sí al voltant de la meitat, arribant a Mataró, a tota la comarca del Baix Llobregat, del Vallès Occidental i del Garraf, i a la meitat més propera de les del Vallès Oriental i l'Alt Penedès.

La ciutat s'ha fet enorme en les darreres dues dècades; gairebé sense creixement de població, s'ha duplicat el sòl urbanitzat existent. I ho ha fet d'acord amb un model de dispersió territorial evident en aquesta segona corona metropolitana, com ho demostren les quantificacions del Pla territorial metropolità o els estudis d'ocupació del sòl de Font, Llob i Vilanova. Des del 1980 s'ha passat d'un indicador de 52 m<sup>2</sup> urbanitzats per habitant en el conjunt metropolità a 110 m<sup>2</sup> per habitant l'any 2000; havent-se produït una ocupació fortíssima del territori, que ha passat de 22.000 hectàrees urbanitzades el 1980 a 44.000 el 1992 (segons qualificacions del Pla territorial metropolità) i a 48.500 actualment, segons quantificacions actualitzades realitzades al Departament d'ITT de la Universitat Politècnica.

La ciutat de la dispersió és un fet a la segona corona, i tot i el reforçament de la ciutat, afecta gran part de les capitals comarcals i encara en major proporció els municipis petits. Junt amb les tan difoses mesures de requalificació urbanística de la ciutat central, s'ha produït un paral·lel i enorme procés de generació de plusvàlua urbana al llarg de tot el territori, com a efecte d'una política de construcció d'eixos viaris que s'ha estès a la major part del territori català. En els darrers quinze anys s'han construït al voltant de 330 km de nous eixos de xarxa de carreteres dins la regió metropolitana (incloent-hi algunes ampliacions de capacitat de vies de la xarxa bàsica) i de vies de connexió urbana i interurbana, fetes des de la inversió directa de l'Administració o des de (en menor mesura) la tasca d'urbanització de promotors particulars, segons quan-

tificació efectuada per l'autor d'aquesta ponència.

L'estudi, abans esmentat, d'evolució dels índexs d'accessibilitat a la regió metropolitana produïts per aquestes inversions a la xarxa viària, mostra una clara correlació entre els espais amb increment substancial d'aquestes inversions i la localització del desenvolupament urbanístic. Aquesta evolució és molt marcada en el cas de la ubicació de la vintena de grans superfícies comarcals construïdes fora de Barcelona, instal·lades totes sobre espais de centralitat generada des d'aquestes inversions –en molts casos directament sobre els enllaços de la xarxa bàsica–. També és molt marcada en el cas de les noves zones industrials de la segona corona, i resulta més dèbil en el cas dels assentaments residencials (possiblement perquè es necessita un període més dilatat de consolidació).

L'evolució de l'ús industrial a l'àrea metropolitana en els darrers anys mostra el seu enorme creixement a la segona corona des del 1972, però així com s'observa un retrocés constant d'aquest ús a la ciutat de Barcelona durant tot aquest període, per la transformació en usos de major valor econòmic, no serà fins al 1990 que el ritme de creixement s'esmoreixi fins gairebé el seu estancament a la primera corona, o es mantingui o s'incrementi, en canvi, a la segona corona. La diversitat de fonts utilitzades sobre aquest indicador, amb mètodes de mesura no homogenis, no permet assegurar el valor d'aquests ritmes d'ocupació, però la tendència és clara en observar els mapes d'evolució d'usos del sòl durant aquest període.

Tots els indicadors de nou sòl urbanitzat, els de producció de l'arquetipus del model de ciutat dispersa (cases aparellades) i els d'evolució del preu i característiques de l'habitatge, apunten cap al mateix sentit de producció de ciutat dispersa. No tenim una quantificació sobre el percentatge de segones residències de la regió metropolitana que han passat a ser primera residència en aquests anys, però moltes de les vendes de pisos de Barcelona i de la primera corona han estat producte de la combinació entre la capitalització de l'estalvi que suposaven les jubilacions i prejubilacions anticipades i la disponibilitat d'un habitatge de segona residència a l'àrea; molts ajuntaments tenen constància d'aquest fenomen per l'increment de les sol·licituds dels seus serveis d'assistència.

Finalment, convé destacar un últim indicador del tipus de ciutat que s'està produint, que és el gran augment, a tot Catalunya, de la grandària mitjana dels plans parcials de promoció privada, que actualment supera, en

molts casos, les 100 hectàrees, de manera que les mitjanes de densitats brutes se situen sobre els 40 habitatges/ha, com a conseqüència d'un desencertat límit legal i de la seva traducció exacerbada en un plantejament urbanístic que creu que aparentment la densitat és un mal. La grandària de la promoció podria ser, en teoria, un avantatge per ajudar a resoldre salts de llindars i deficiències de les infraestructures dels municipis, però a la pràctica no són més que un reflex de la concentració de la promoció en poques mans, en un procés de tipus oligopolista que pot acabar dictant les regles de conformació del model territorial; sobretot quan els interlocutors són els ajuntaments de poca fortalesa institucional i profundament dependents a curt termini dels ingressos derivats d'aquestes promocions.

### 5. Indicadors i perspectiva del Baix Llobregat en aquest procés de transformació

El Baix Llobregat és la comarca de més dinàmica metropolitana, pel que fa a transformacions urbanístiques operades en les dues darreres dècades. La seva extensió (486,5 km<sup>2</sup>) és la segona de les comarques de la regió metropolitana, i la seva població, la tercera (després de Barcelona i del Vallès Occidental). Els indicadors de creixement de població i habitatges principals mostren encara un creixement sostingut: el més alt pel que fa al volum, juntament amb el Vallès Occidental (tot i que no en percentatge, per raó de la dinàmica de les dècades anteriors).

El fet que al Baix Llobregat s'hagi concentrat el 22,31% dels nous habitatges i el 25,26% dels nous habitatges de l'àmbit de la regió metropolitana és un indicador important del reforçament del paper residencial assenyalat amb caràcter general per a la primera corona metropolitana. Sobretot si es té en compte que algunes de les seves principals ciutats (Cornellà, Esplugues i el Prat) han perdut població en l'última dècada.

L'ocupació de sòl industrial, després de la brillant operació de relançament de sòl preparat que van significar els EPI (eixos de promoció industrial) gestionats per la MMM en la dècada dels vuitanta (i que van suposar la consolidació dels espais industrials de Gavà-Viladecans-Sant Boi, Sant Feliu-Molins de Rei i l'Hospitalet-Cornellà), ha sofert un alentiment significatiu (malgrat que continua essent el principal àmbit d'ubicació per indústries de la regió). Com a conseqüència de tot plegat s'ha trastocat l'estructura d'ocu-

pació que des del 1991 té el sector terciari com a principal (que ocupava el 54,2% de la població el 1996), i l'increment de la mobilitat intermunicipal per raons de feina.

Tal com s'ha exposat per a la totalitat de la primera corona metropolitana, sorprèn que aquest increment de l'activitat terciària no hagi anat acompanyat d'un correlatiu increment del sostre destinat a oficines o de llicències comercials al detall. Sí bé, contràriament, dels 227.040 m<sup>2</sup> de sostre de superfícies comercials produïts a la primera corona des del 1980, una mica més de la meitat s'ha produït en aquest àmbit.

Això és coherent amb l'enorme transformació de l'accessibilitat aconseguida a través de la xarxa viària a la comarca del Baix Llobregat. En les dues darreres dècades s'han construït en aquest territori 68 nous quilòmetres d'autopista (que s'incrementen a 104 km si es té en compte la transformació de l'autovia de Castelldefels i l'ampliació, en construcció, de la ronda Litoral). A aquesta xarxa cal afegir la construcció de prop de 220 km de noves vies urbanes en els sectors de nova urbanització.

La urbanització en aquest territori ha passat de 1.188 hectàrees d'extensió el 1972 a 9.356 hectàrees el 1999, la qual cosa suposa un ritme de creixement de 300 hectàrees/any i una taxa del voltant del 10% anual acumulatiu (molt per damunt de la seva taxa anual de creixement demogràfic o de feina); però el ritme s'ha fet més fort a la segona meitat d'aquest període, com pot observar-se en les dades de la propera taula. En aquesta s'observa, a més, com el ritme de creixement de la urbanització al Baix Llobregat està molt per sobre del conjunt de l'àmbit institucional metropolità i del de la regió.

Com a síntesi, es confirma la diagnosi feta abans per a la primera corona del reforçament del paper residencial de la comarca; de la seva major dependència de la ciutat de Barcelona pel que fa a serveis i consum cultural, de lleure i de béns no quotidians; de la seva creixent dependència de l'automòbil i de l'increment de la mobilitat intermunicipal. De tota manera, cal matisar aquesta diagnosi general per àmbits.

L'esgotament del territori de la ciutat de Barcelona ja té efectes positius que apunten cap a un canvi d'aquesta tendència als municipis més propers a aquesta ciutat. La plataforma logística port i aeroport significarà una enorme possibilitat de creació de noves centralitats metropolitanes als municipis del Prat i

Taula IV.  
INDICADORS D'URBANITZACIÓ A LA REGIÓ METROPOLITANA

22. Increment de xarxa viària a la regió metropolitana 1985-2000

Autopista i carreteres: 202 km  
Vies urbanes i interurbanes: 126 km

23. Inversió que ha implicat: 300.000 milions de ptes.

24. Increment de xarxa de transport d'infraestructura fixa en el mateix període: 13,8 km

25. Inversió que ha implicat: 35.000 milions de ptes.

26. Estoc de sostre comercial a grans i mitjanes superfícies (90% produït entre 1980 i 2002)

Barcelona            411.020 m2t  
Primera corona    227.040 m2t  
Segona corona    138.200 m2tt

27. Evolució de la superfície urbanitzada en l'àmbit metropolità per zones (ha)

	1972	1986	1992	1999
Barcelona	4.244	5.708	6.040	6.166
Resta AMB	5.316	9.979	11.430	12.386
Total AMB	9.560	15.687	17.470	18.552
Resta regió metro.	7.431	22.723	26.929	30.020
Total regió metro.	16.991	38.410	44.399	48.572

28. Evolució del sòl industrial (ha)

	1972	1980	1992	1999
Barcelona	1.383	1.280	1.114	984
Resta AMB	985	2.095	2.922	3.146
Total AMB	2.368	3.275	4.036	4.130
Resta regió metro.	1.156		4.303	4.942
Total regió metro.	3.514		8.339	9.072

29. Població en cases adossades. 1990: 10,7%    1995: 15,5%    2000: 17,8%

30. Evolució del preu de l'habitatge

	1985	1990	1994	2000
Barcelona	103.000	204.000	245.000	440.000
1ª cor.-delta Llobr.	65.000	178.000	181.000	300.000
1ª cor. Llobregat	52.000	138.000	142.000	260.000
1ª cor. -Sant Cugat	95.000	186.000	217.000	390.000
1ª cor.- Rest. Vallès	50.000	136.000	134.000	260.000
1º cor.- Besòs	58.000	150.000	154.000	290.000

31. Evolució dels sectors d'activitat

	1971			1981			1991			1996		
	Pri	Sec	Terc	Prim	Sec	Terc	Prim	Sec	Terc	Prim	Sec	Terc
Barcelona	0,5	53,9	45,6	0,5	37,8	58,2	0,3	35,0	64,7	0,4	27,7	71,9
1ª corona	1,8	70,4	27,8	1,1	56,5	42,4	0,8	51,1	48,1	0,8	47,9	51,3
2ª corona	8,3	71,8	20,3				2,4	55,9	41,8	1,9	52,4	45,7

Dossier

l'Hospitalet (reforçades per les oportunitats que oferiran la Fira, la ciutat judicial i el soterrament dels ferrocarrils i de la Gran Via, així com l'estació de l'AVE), oportunitats que es mostren ja en el fort increment dels preus del sòl i en la localització de les activitats econòmiques. Alguna altra ciutat, com Cornellà, pot

aprofitar aquesta transformació si es consoliden les operacions d'aprofitament de la centralitat que està promovent. L'extensió de les xarxes de metro a aquests municipis és un altre possible factor de reforçament d'aquesta oportunitat.

### Taula V.

## INDICADORS COMPLEMENTARIS RESPECTE AL BAIX LLOBREGAT

### 32. Creixement demogràfic i parc d'habitatges per comarques metropolitanes

Dossier

Àmbit	Pob. 1991	Pob. 2001	%	Hab.prin.91	Hab.prin.96	%
Baix Llobregat	610.192	692.892	13,57	180.175	206.454	14,58
Baix Penedès	69.863	80.976	15,90	20.464	24.113	17,83
Barcelonès	2.302.137	2.093.670	9,09	775.646	783.257	0,98
Garraf	76.915	108.194	40,66	24.571	31.748	29,20
Maresme	293.103	321.431	9,66	89.997	105.148	16,84
Vallès Occid.	649.699	736.682	13,38	195.443	222.665	13,92
Vallès Orient.	262.513	321.431	22,44	75.567	92.515	22,42
Total regió metropolitana	4.019.713	4.390.390	9,22	1.361.863	1.465.900	7,64

### 33. Evolució de la superfície de sòl urbanitzat (ha)

any	1972	1986	86-72	1992	1999	86-99
Baix Llobregat	1.188	3.376	20,3%/año	8.395	9.372	23,13%/any
1ª corona (MMM)	9.560	15.687	11,7%/año	17.470	18.552	9,85%/any
Regió metropolitana	19.961	38.410	13,74%/año	44.399	48.572	10,54%/any

No sembla, per contra, que aquesta onada d'oportunitats de transformació s'estengui molt més enllà i sí que sembla consolidar-se l'actual tendència cap al reforç del paper residencial d'altres municipis (sempre dins de la matisació espacial que suposa l'existència dels forts complexos industrials esmentats abans, fins i tot quan augmenti la ubicació d'activitats comercials i d'emmagatzematge). Vocació residencial que es posa de manifest amb diferents tipus d'ofertes, amb habitatges de preu més alt en el continu d'Esplugues i Sant Just, de tipus mitjà a Sant Joan, Sant Feliu, Gavà i Castelldefels, i de tipus més econòmic a la resta de municipis (llevat d'algunes implantacions de baixa densitat a l'entorn de la serra de l'Ordal). Les propostes del Pla de transports sobre aquestes àrees apunten també cap al reforçament d'aquestes tendències.

En resum, el Baix Llobregat es troba immers en una

voraginosa transformació que fa necessària una profunda reflexió sobre els aspectes que s'apunten aquí, amb la finalitat de plantejar un model de desenvolupament més equilibrat i menys dependent de la centralitat de Barcelona. Per la seva situació, pel seu grau de desenvolupament i pel volum de les inversions de les infraestructures que s'estan fent en el seu territori, cal concloure que es troba davant la conjuntura d'assolir-ho o convertir-se en perifèria residencial metropolitana. En aquesta conjuntura, convé centrar-se en tots els aspectes que millorin la compactabilitat dels seus nuclis habitats (sortosament més alta que a la resta de la regió metropolitana), l'atracció d'activitats terciàries avançades (centres de negocis, universitat, pols tecnològics) i l'efectiva reserva i protecció dels seus recursos naturals (parc fluvial del corredor del riu, parc agrari i espais naturals de l'Ordal-Garraf i Collserola). En qualsevol cas, les estratègies en aquest sentit han de

tenir presents els aspectes que es comenten en els apartats següents.

## 6. Cap a un nou model metropolità? Infraestructures i desigualtat espacial

En general, els indicadors mostrats presenten una lectura inequívoca: la ciutat metropolitana de Barcelona comença a constituir-se, amb molta més força que trenta anys enrere, segons el model d'una ciutat central, avançada econòmicament, que concentra pràcticament la majoria de les activitats centrals i gran part de les dotacions de lleure, serveis professionals i instal·lacions culturals; envoltada d'una corona de municipis on es reforça el seu caràcter residencial i la seva dependència funcional respecte al centre; i una segona corona de gran extensió, caracteritzada per la dispersió espacial d'activitats i la baixa densitat. No és, ni molt menys, la ciutat regió conformada per un sistema de centres urbans equilibrats, tal com pretén fer creure el discurs oficial imperant.

Ciutat metropolitana, d'altra banda, enormement dependent del transport privat, amb un sistema de transport col·lectiu deficitari fora de l'àmbit central, i de difícil correcció per a la millora de l'oferta perifèrica, donada la baixa densitat dels assentaments urbans. I no només el transport, l'actual model de desenvolupament està basat en la producció constant d'infraestructures. La conseqüència d'aquesta ampliació discriminada de les xarxes sobre el territori no és més que la generació d'una ciutat dispersa, d'un altíssim cost de subministrament d'aquells serveis.

En el discurs oficial, des de totes les instàncies polítiques, les desigualtats de distribució de serveis o accessibilitat pel territori són mostrades com a mancances que necessiten intervencions i inversions. Fins i tot la disputa de polítiques territorials se centra quasi exclusivament en aquest pla de reivindicació d'inversions "pendents". El discurs és clarament fal·laç, perquè en l'extrem, és impossible i no convenient la consecució d'un territori absolutament homogeni i isòtrop. La forma de les xarxes, la cobertura espacial que produeixen, les facilitats d'accessos i els costos d'aquests seran en el futur un importantíssim discriminador espacial i social. D'altra banda, l'absència de densitat és el principal enemic de l'extensió de les xarxes, tal com mostren els àmbits de cobertura de les recents xarxes de cable.

Les xarxes d'infraestructures constitueixen el suport

econòmic dels nostres territoris i el principal sector d'inversió que condiona el desenvolupament econòmic, no només des d'un punt de vista macro sinó fins i tot com a factor determinant de la localització econòmica. D'aquí la necessitat d'una inversió profunda en la seva renovació tecnològica i en l'eficàcia dels seus àmbits de cobertura. Però també està canviant de manera accelerada el seu paper com a xarxes de subministrament de transport i de serveis, per mostrar més clarament aquesta capacitat de discriminació de l'espai que tenen, que és potencialment creadora de desigualtats socials.

Cal, per tant, crear un estat d'opinió que mostri que la societat de la dispersió dels serveis i l'extensió indiscriminada de les xarxes no només és la societat de la malversació (la qual cosa comença a ser admesa) sinó que fonamentalment és la societat de la desigualtat. El model d'ocupació del territori que produeix només és possible amb profundes diferències en l'accés als serveis, ja sigui per diferents gradients en la seva producció espacial, ja sigui perquè necessita un finançament privat que estableix diferències d'accés en funció de la capacitat econòmica de les persones. O el que és encara més paradoxal, obliga els ciutadans de la perifèria a pagar per serveis urbans que són gratuïts o més barats per als ciutadans de l'espai central, incrementant freqüentment les seves diferències de rendes.

En aquest sentit, esdevé urgent un debat que distingeixi entre infraestructures necessàries per al manteniment de la competitivitat del conjunt metropolità (com pot ser: port, aeroport, cable, ferrocarril i alguna carretera) i aquelles l'única justificació de les quals és el manteniment d'un model de malbaratament territorial amb contínua extensió de les plusvàlues urbanes. Aquest debat cal centrar-lo en quatre aspectes, òbviament no deslligats entre si, que resumeixen els aspectes més polèmics d'aquella distinció: el difícil equilibri entre malversació i estancament. La nova organització del treball i la dependència dels costos de connexió, les noves tecnologies i el seu potencial transformador de l'ús de les xarxes i la necessitat de substituir els enfocaments de "demanda" per una nova visió de control de l'oferta com a política social.

Aquest no és lloc per estendre's en aquests aspectes, però sí que cal assenyalar com l'organització del treball sobre la base de les petites unitats autònomes, si no individuals, posen en creixent valor els costos de connexió, de transport i d'accés a les xarxes d'energia i telecomunicació. Ja hem anat esmentant que la societat de les TIC, incitadora d'una nova cultura atomitzada

del treball, facilita ubicacions espacials no tan dependents dels centres urbans, en la mesura que les relacions de proximitat estan essent substituïdes per relacions de connexió. No sembla ser així si es jutja l'alt cost que aquesta connexió a les xarxes té en moltes ubicacions espacials, i tan sols és rellevant per a algunes professions (normalment de producció artística o intel·lectual) en les quals aquests sobre costos compensen àmpliament la pressió fiscal a què les sotmet la gran ciutat. El treballador autònom o agrupat en petites unitats de producció és cada vegada més dependent de la connexió directa, fa un major nombre de viatges diaris i transportarà cada vegada més mercaderies en el futur. Per a ell, l'organització espacial de les xarxes que faciliten aquests fluxos pren una importància creixent, no només com a factor de localització, sinó fonamentalment com a criteri d'organització de la seva pròpia activitat productiva, i les deficiències d'accés a les xarxes porta cap a una, cada vegada més forta, internalització pel treballador, de costos que abans eren assumits per les empreses.

El debat no és gens fàcil, perquè cal saber trobar en la renovació dels serveis urbans i en les millores dels seus mecanismes de gestió, el mateix nivell d'inversió que genera la producció de noves infraestructures. En la certesa de la dificultat d'alterar una cultura política profundament establerta sobre el model descrit, i sovint en convivència amb interessos econòmics lligats a l'extensió de plusvàlues en el territori.

### **7. Oportunitats i urgències en la correcció del model**

El reforçament del paper central i de concentració de serveis avançats de la ciutat central, Barcelona, és un important assoliment i una condició del creixement econòmic. Només d'aquest reforçament es pot deduir la creació de riquesa que permet una major distribució espacial i social. I només d'aquest reforçament pot extreure'n la perifèria oportunitats econòmiques i qualitat de vida.

Però aquest fet no té per què implicar la creació d'una perifèria suburbialitzada, i d'una ciutat dispersa i de baixa densitat al seu entorn. La fallida d'aquest model pot venir només si som capaços d'entendre que només en la concentració i densitat hi pot haver possibilitat d'atenció a les necessitats dels ciutadans; i que cal distingir entre un territori que cal dotar de serveis urbanístics d'un altre que cal protegir d'aquests. El discurs no és fàcil perquè és contrari a l'imperant que s'emmas-

cara amb conceptes aparentment "progressistes", com reequilibri territorial, més disponibilitat d'espai, imbricació amb la natura, modes de vida "ruralitzats" per a la societat urbana, etc.

I aquell creixement econòmic només té justificació si es tradueix en una distribució més igualitària dels serveis urbanístics i de les xarxes d'infraestructures; per a les quals les condicions necessàries són també la compacitat i la densitat, i el transport públic i eficient, que suposa el mecanisme més potent per facilitar l'accés als serveis. Són aquestes polítiques les que han d'ajudar a la redistribució metropolitana de la renda en absència d'un gairebé impossible marc institucional de la ciutat real.

Però un canvi d'aquest estil requereix també un important canvi conceptual en la manera d'enfocar les polítiques infraestructurals. Tots els mètodes d'anàlisi, i en conseqüència, els mecanismes de decisió d'inversions, es basen en anàlisis d'evolució de la demanda, de manera que es reforcen aquells corredors on es detecta una càrrega creixent, reforçant d'aquesta manera el model tendencial. És difícil fugir de la pressió social per ampliar el nombre de carrils d'una carretera, de crear viaductes en encreuaments congestionats, traslladant la congestió, o recórrer a obres excepcionals d'aportació de recursos energètics davant la pressió de la demanda. Les reaccions socials es manifesten en un mateix joc de reivindicació "corporativista", irresponsable respecte a costos i conseqüències sobre la globalitat.

Davant d'aquesta visió, només manca entendre el territori com un espai amb diferents gradients de connexió i de disponibilitat de serveis, que ofereix, per tant, diverses possibilitats d'ús econòmic i social. En el terreny de les xarxes no existeix un centre i una perifèria, sinó que tots dos s'encavalquen en l'espai, de manera que es defineix la seva centralitat o la seva marginalitat per la seva disponibilitat de connexió, accés i serveis. Les polítiques d'inversió només poden tenir legitimitat sobre la base del coneixement públic d'aquesta distribució de nivells, d'aquest veritable manteniment de la desigualtat, perquè les deficiències i els baixos nivells de connectivitat es tradueixen en costos que, cada vegada més, afecten el ciutadà.

Són enormes les possibilitats que les noves tecnologies introdueixen en la renovació i gestió de les xarxes i dels serveis urbans. El repte és com aconseguir que no s'apliquin tal com s'està fent actualment, és a dir, com a mecanisme de creació d'espais privilegiats o cen-

trals. Si observem l'ús que s'està fent de les TIC respecte a les infraestructures, és en general bastant desencisador. Són una excepció les millores en la gestió de xarxes, com les introduïdes en el cicle de l'aigua (desviament i retenció de cabals per obertura de comportes per telecomandament, controlant avingudes i inundacions, o senzillament, millorant l'afluència de cabals en estacions depuradores) o les de seguretat en xarxes de transport i d'energia (telealarma i controls automàtics). Per contra, quasi tota la investigació aplicada es dirigeix cap a mecanismes de cobrament de peatges i quotes d'estacionament en determinats espais de la ciutat (amb el paradigma del peatge de l'àrea central de Singapur); cap a la creació de mecanismes automàtics d'estimació de consums i cobraments acumulats sobre serveis bàsics, o simplement cap a la generació de tarifes combinades que facin fidel el consumidor.

En canvi, les TIC i els avenços informàtics permeten la creació d'una informació actualitzada sobre els nivells de servei que les xarxes donen a cada territori i sobre la càrrega que aquestes xarxes tenen en un moment determinat. Aquests avenços permetran la seva difusió immediata a la ciutat i l'adopció d'alternatives d'ús; en definitiva, una gestió més eficient del territori de les xarxes. Per exemple, maximitzar la utilitat de les xarxes viàries sobre la base del control telemàtic de direccions de circulació i dels carrils amb ocupació permesa en cada moment, o incentivar l'ús del transport col·lectiu sobre la base de prioritzar l'accés a les seves terminals i l'aparcament en àrees perifèriques, o prioritzar carrils expressos d'autobusos en moments de congestió.

El que s'està definint és més investigació i aplicacions en el coneixement de l'actual distribució territorial de potencial organitzador de les xarxes, en la construcció d'instruments de gestió que maximitzin la seva eficiència, i menys èmfasi en la reivindicació indiscriminada de més infraestructures, de més cobertura territorial. És aquest el camí que segueixen les ciutats occidentals més avançades, i del qual cal esperar la producció d'un model territorial més racional i fins i tot el reforçament de tecnologies punta sobre els serveis dels quals som profundament dependents actualment.

El que és evident és que les xarxes d'infraestructures i el seu consum han esdevingut factors de localització en part substancial del salari social, i fins i tot en factor de producció. D'aquí la urgència d'alterar la seva concepció, d'introduir mecanismes de control i de gestió de l'oferta.

Un article recent d'O. Bohigas a *La Vanguardia* assenyala que els tres problemes actuals de la ciutat metropolitana són: l'habitatge, l'ensenyament i el territori (el model d'ocupació del territori); aquesta és una diagnosi molt encertada, però molt em temo que la continuada absència d'un debat seriós sobre el que està passant (eludit des dels estaments polítics, que ho entenen sempre com a arma electoral) faci que l'enunciat d'aquests problemes només tingui una resposta oficial maquilladora, de continuisme del mateix procés: oferta de més sòl com a mecanisme fal·laç d'abaratar el preu de l'habitatge, privatització dels instruments renovadors d'un ensenyament de qualitat, i construcció de noves infraestructures de carreteres per propiciar també una fal·laç i perillosa isotropia total del territori.

### Fonts estadístiques utilitzades

#### Taula I

- Evolució dels sectors d'activitat: Institut d'Estadística de Catalunya (censos de població).
- Revista *Barcelona Economia* (Ajuntament de Barcelona).
- Institut de Turisme de Barcelona.

#### Taula II

- Taules de fluxos vehiculars d'elaboració pròpia sobre la base de les "aranyes" de trànsit de l'Àrea de Mobilitat, Transport i Circulació de l'Ajuntament de Barcelona.
- Enquesta sobre activitats i formes de vida de la població a la regió metropolitana, realitzades per l'Institut d'Estudis Metropolitans.
- Dades estadístiques de mobilitat completes amb les enquestes metropolitanes de mobilitat (ETM), publicades a *Dinàmiques metropolitanes i de l'activitat a la regió metropolitana*. Ed. Mancomunitat Metropolitana de Municipis. 1995.
- Dades d'oferta de transport extrems de l'"Informe sobre els mitjans de transport a Catalunya" del Col·legi d'Enginyers de Catalunya. 2002.

#### Taula III

- Enquestes sobre activitats i formes de vida de la població de la regió metropolitana, realitzades per l'Institut d'Estudis Metropolitans (1990-95 i 2002).

---

○ Evolució de la població i de la renda familiar disponible: Institut d'Estadística de Catalunya.

#### Taula IV

○ *Inversió i extensió de les xarxes de transport*: elaboració del Departament d'ITT de la UPC, sota la direcció de l'autor d'aquesta ponència (1999).

○ Estocs de sostre comercial: elaboració pròpia a partir de les dades de l'estudi "Transformacions tipològiques de la xarxa de transports i canvis de localització d'activitats", dirigit per l'autor d'aquesta ponència per al Gabinet d'Estudis Urbanístics de l'Ajuntament de Barcelona (1995) i sobre diversos articles d'A. Ferrer publicats a les revistes *Papers* i *Barcelona Economia*.

○ Ocupació de sòl estreta de les memòries del

POAMB (1974), PGM (1976), de l'estudi de J. Clusa per al Programa d'actuació metropolitana (1983), de *Dinàmiques metropolitanes i de l'activitat a la regió metropolitana* (1995) i del Pla territorial de la regió metropolitana (1998), homogeneïtzades i actualitzades per observació de plans del treball *La construcció del territori metropolità* (Font, Llob, Vilanova. Ed. MMM. 1990) i fotoplànol 1999.

○ Sòl industrial de les mateixes fonts I de Quaderns de Competitivitat núm. 8, Direcció General d'Indústria, Generalitat de Catalunya (1992).

○ Preus del sòl extrets de *Dinàmiques metropolitanes i de l'activitat a la regió metropolitana* (1995) i de diversos treballs de J. Ràfols i A. Jover publicats a la revista *Papers*, amb actualització sobre dades extretes de la Cambra de la Propietat de Barcelona.