

Justificació de les propostes del Pla Territorial Metropolità de Barcelona

Entrevista amb Albert Serratosà

El dia 11 de febrer de 1998 Albert Serratosà i Palet, director del Pla Territorial Metropolità de Barcelona (Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya), va pronunciar una conferència a la Societat Catalana de Geografia. Unes circumstàncies imprevistes impediren l'enregistrament de les seves paraules. Molt amablement, Albert Serratosà concedí una entrevista sobre el mateix tema per tal que el contingut de la conferència pogués ser publicat.

L'entrevista tingué lloc a la seu del Pla Territorial Metropolità de Barcelona el 12 de novembre de 1998, amb la participació de Francesc Nadal, Jaume Font i Rafael Giménez i Capdevila. El text que segueix, elaborat pels mateixos entrevistadors i revisat a fons per l'entrevistat, recull extensament el contingut d'aquella conversa, distesa i profunda a l'ensem.

Tal com ja s'indica al títol, el tema de la conferència del professor Serratosà a la Societat Catalana de Geografia fou la justificació de les propostes del Pla Territorial Metropolità de Barcelona, que actualment es troba en una fase molt avançada de redacció. Seguint l'esquema de la conferència, a l'entrevista parlà dels instruments del Pla, després d'una introducció per establir una diagnosi de la situació actual, i acabà amb un epíleg per presentar les comarques com a futurs àmbits territorials del planejament urbanístic.

Això no obstant, la conversa fluïa també cap a temes col·laterals, que no hem volgut deixar de reproduir, malgrat que aparentment s'allunyen del tema central. La noció de densitat urbana, la percepció de l'autonomia local, la unicitat del territori malgrat la diversitat d'agents que hi actuen, la influència de Cerdà o el seu futur monument a Barcelona, apareixen entrelaçats amb les justificacions dels instruments proposats per l'equip redactor del Pla.

Catalunya, i més concretament l'àrea metropolitana de Barcelona, com a terra de pas

Cal recordar que l'àrea metropolitana de Barcelona és l'únic lloc de pas natural entre l'Europa del nord, l'Europa forta d'avui, l'antiga Europa dels bàrbars del nord, i la Península Ibèrica i el nord d'Àfrica (Magrib). No hi ha cap altre pas natural terrestre en tots els Pirineus per accedir a la Península Ibèrica, ni en tot el Mediterrani Occidental per anar a Àfrica. Aquesta ha estat la riquesa de Catalunya, perquè per aquí han passat sempre tots els trànsits que ens han permès ser comerciants i tenir relacions amb els altres territoris de la Península Ibèrica i en especial del litoral mediterrani. Travessar els Pirineus per altres passos ha fet necessària la construcció dels túnels del Cadí i Pimorent, de Vielha, de Bielsa, de Belate i ara el de Somport. En el seu moment s'obrí el pas d'Irun, força natural, però a continuació, pel costat espanyol, apareix la serralada cantàbrica. En aquest punt els Pirineus es travessen fàcilment, però les dificultats són més enllà. De fet, l'únic pas natural és el de la Jonquera, una situació que no podem obviar: més de la meitat del trànsit terrestre que entra i surt de la Península Ibèrica transcorre per Catalunya i per l'àrea metropolitana de Barcelona, concretament per les comarques del Vallès Oriental, Vallès Occidental, Baix Llobregat i Alt Penedès. Aquest és un tret amb els seus avantatges i evidentment els seus inconvenients. L'any passat travessaren l'estret de Gibraltar un milió de persones durant les vacances i aquest flux amb Àfrica, que ja és força considerable, continuarà creixent.

El factor polític pesa més que el geogràfic

Els túnels esmentats són una demostració que no tot és determinisme. Sempre explico que als Alps, que són un obstacle més gran, han aconseguit superar-lo. A França, en canvi, la frontera amb Bèlgica i Alemanya no té grans obstacles, però molt poc trànsit. El factor polític pesa més que el geogràfic. No hi ha dubte que les platges amb sol tenen més possibilitats d'atreure turisme que un desert, si bé en darrer terme el factor decisiu serà l'acció humana. Els atots o trumfos els tenim a la mà i espontàniament ens empenyen a créixer, però depèn de nosaltres aprofitar-los. Cal recordar a més la relativa proximitat al centre fort d'Europa. Extremadura, per exemple, és 800 km més enllà.

El port de Barcelona, principal porta de Catalunya a l'exterior

El port de Barcelona és qui ens ha connectat amb la resta del món, i ha permès que Catalunya, país sense recursos naturals, pogués importar matèria

prima i exportar productes elaborats. Abans de la implantació del ferrocarril, transportar una tona de mercaderies per terra era 75 vegades més car que per mar. Aquest fet ha tingut conseqüències geogràfiques notables sobre la localització de les ciutats. Al món, excepte determinades situacions artificials com Madrid, les ciutats són o vora el mar o d'un sistema de vies navegables (Viena, París o Londres). El port ha estat un altre atot per a l'àrea metropolitana de Barcelona i per a Catalunya.

El factor climàtic

El tercer atribut és la posició al paral·lel 43 (no decisiva: el desert del Gobi també ho està), amb un clima que, com a la Toscana, té quatre estacions, ben suaus, però ben diferenciades, com posà de relleu Vivaldi. A Suècia, per exemple, recorden a voltes que l'estiu anterior va caure en dijous. A Escòcia encara exageren més:

— Quina calor que ha fet aquest estiu, oi? Ah, no ho sé, jo era a la dutxa!

Tenim un clima que ens permet esquiar a l'hivern, banyar-nos a la platja a l'estiu i durant tot l'any gaudir d'una temperatura suau, amb un Mediterrani sense taurons, ni huracans ni grans temporals. L'àrea metropolitana de Barcelona abasta 110 km de costa, dels quals el 80% són platges, a més de sorra bona. Al món sobren dits d'una mà per comptar els espais amb aquestes virtuts. Hi ha altres platges de bona qualitat al Pacífic, a l'Atlàntic o a l'Índic, però no són tan interessants. Les úniques platges que poden competir amb les nostres són les del Carib, però precisament en aquest moment no estan en la seva millor situació [pocs dies abans de l'entrevista, l'huracà Mitch havia devastat àmplies zones de l'Amèrica central]. A la llarga, el clima tindrà conseqüències sobre la immigració, com avui ja les té sobre el turisme.

Els corrents migratoris

Nosaltres hem estat sempre un país molt feble pel que fa al creixement vegetatiu. Si no haguéssim tingut la forta immigració del segle xx, ara seriem dos milions de persones. No hi ha quatre milions d'emigrants, però molts catalans nascuts aquí són fills d'emigrants. El procés no s'ha acabat. L'any 1945 vaig pronosticar, i en tinc testimonis, que quan el món descobrís la Costa Brava, ens desbordarien. I així va ser. El 1955 la meua família, arrelada a la Costa Brava, en va haver de marxar. Com deia un burgès català, «teníem les cases a ran de mar, però van venir els turistes i, a cop de bitllet, ens en van treure». A grans trets és el que va passar, i penso que continuarà passant. Els obstacles tradicionals, com les guerres, les crisis econòmiques, l'atur, l'idioma, la diversitat cultural o les fronteres, han començat a ser superats. Hi haurà més facilitats

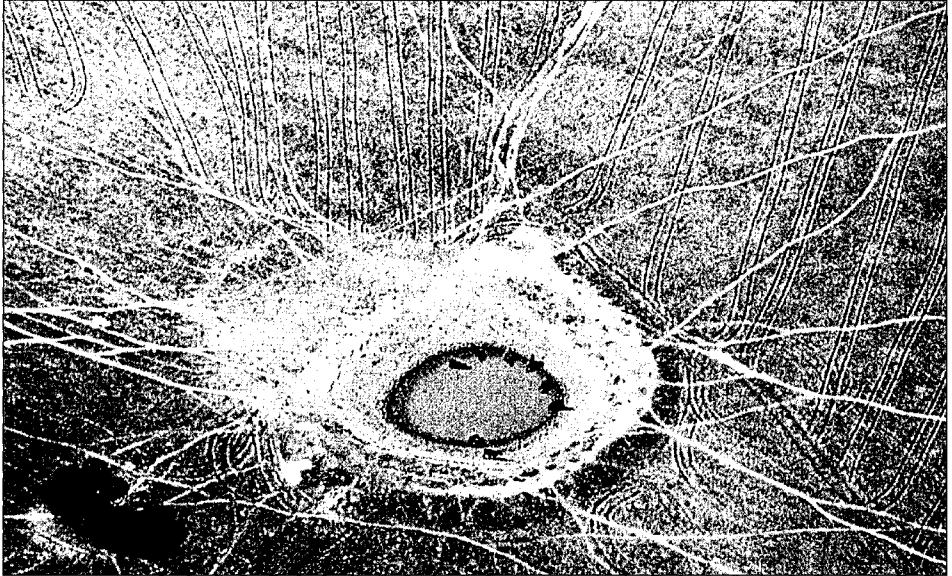
per a què «els bàrbars del nord» vinguin cap a la Mediterrània. No sé quan. Encara no és el moment, mentre no es resolgui el tema de l'atur. Amb més llibertat i més flexibilitat les noves indústries o les activitats terciàries arrossegaran moltes persones i augmentarà la immigració. Hem d'estar preparats davant d'aquesta eventualitat.

A Nord-Amèrica la gent del nord ja ha anat baixant des del *Frost Belt* cap al *Sun Belt*. Amb el mateix idioma i més o menys la mateixa cultura, la mobilitat és més fàcil. En canvi, per a un suec instal·lar-se aquí significa una llengua, uns costums i un sistema jurídic ben diferents. Aquest flux migratori pot ser important i ajudaria a equilibrar culturalment, i crec que això seria bo, l'altra immigració del Sud que també vindrà. Tindríem més capacitat d'acollir immigració del Sud si vingués gent del Nord a ajudar-nos, per dir-ho d'alguna manera.

El canvi en la direcció dominant dels fluxos a Catalunya

Per acabar aquesta somera introducció geogràfica, i després d'haver parlat dels 110 km de costa com un fet important, només cal afegir el 43% del territori amb més del 20% de pendent que, juntament amb la xarxa fluvial, ens dóna la configuració geogràfica de l'àrea metropolitana de Barcelona. Fins ara ha dominat més el fet que els rius fossin un lloc de pas fàcil, cap avall, cap a Barcelona. Com il·lustra la bassa dels toros a Extremadura (cf. figura 1), nosaltres també hem tingut un viari radioconcèntric fins l'any 1975, quan s'inaugurà l'autopista el Papiol-Mollet, la B-30. Havíem oblidat quelcom sabut pels romans i és que, a part d'aquest sistema radioconcèntric en funció de Barcelona, tenim les planes del Vallès Oriental i Occidental, i de l'Alt Penedès, travessades per fluxos cada vegada més importants des de la Catalunya del Nord a la Catalunya del Sud, d'Europa a la resta de la Península Ibèrica i cap a l'Àfrica. Hi ha una directriu perpendicular a la costa, i una altra de paral·lela, i això dóna una característica diferent, singular al territori català. És curiós que en aquesta sèrie de planes (Vallès+Penedès), que unes vegades s'estrenyen i unes altres s'eixamplen, passen per la vall de la riera de Rubí i el congost de Martorell, i es tornen a eixamplar, paradoxalment un dels llocs més amples i més fàcils d'aquest corredor està ocupat per un continu urbà format per Montcada, Ripollet, Badia, Barberà i Sabadell, on hi ha gairebé 12 km d'edificacions sense solució de continuïtat que formen un mur difícil d'esquivar pel gran flux entre Europa i la Península Ibèrica, i entre Europa i Àfrica. S'aconseguí passar la B-30, i ara s'està bloquejant el mal anomenat «quart cinturó», sense adonar-nos d'aquest paper de lloc únic de pas natural. Equilibrar els fluxos seguint els rius perpendiculars al mar i els trànsits paral·lels a la costa és una de les propostes del Pla: una retícula per trencar el centralisme, el radioconcentrisme, i aconseguir la distribució de persones i activitats de forma més homogènia per a tota l'àrea metropolitana.

Figura 1



L'ocupació del sòl a l'àrea metropolitana de Barcelona: els usos periurbans

L'àrea metropolitana de Barcelona té una extensió de 323.000 ha, de les quals Barcelona ciutat n'ocupa 10.000. A finals del 1997, unes 50.000 ha (5 vegades el terme municipal de Barcelona) eren urbanes, segons la qualificació urbanística. A més, 30.000 ha eren qualificades d'urbanitzables i per tant destinades a ser urbanes. Era el resultat de la suma dels plans generals dels 163 municipis metropolitans. Aquí no s'acaba la història. Cal afegir-hi els periurbans, aquells usos del sòl que no són urbans, no són pròpiament ciutat, però tampoc rústics. No són vinyes, ni boscos, ni maresmes, ni rius, ni res d'allò que és natural pròpiament dit (o bé que és «natural» des de fa 10.000 anys, com l'agricultura o la silvicultura). Exemples d'aquests usos, que ocupen 10.000 ha, són les pedreres, els abocadors, els camps de golf, els hivernacles i altres estructures efímeres del Maresme (700 ha «plastificades»), el circuit de carreres, els parcs temàtics, els cementiris, les presons, i així fins a 150 usos que no són pròpiament urbans, però tampoc exactament rústics, excepte alguns com les masies, que ocupen una part molt petita del territori.

Una altra forma d'ocupació del sòl: les xarxes

A més d'aquestes 10.000 ha periurbanes, n'hi ha 20.000 més ocupades per les xarxes, superfície equivalent a dues vegades el terme municipal de Barcelona, fet no tingut mai en compte. Com a molt, s'havia considerat la xarxa viària. Del total,

10.000 corresponen a les línies elèctriques de molt alta tensió (més de 66.000 volts) incloent les torres, els cables, però també les servituds. Com més alta és la tensió, més servitud imposa. De fet, tenim una metròpoli, que és Barcelona, i una «electròpoli», formada per les línies elèctriques, que ocupa un espai equivalent.

L'ocupació no urbana del sòl a l'àrea metropolitana de Barcelona

A més d'un 43% de territori amb pendent superior al 20%, no massa apte per a ser urbanitzat, les zones forestals ocupen molts terrenys de la plana. Com a conseqüència, un 55% del territori és forestal, picotejat no obstant això per cementiris, abocadors, urbanitzacions... però essencialment ben conservat. És un dels grans recursos de l'àrea metropolitana. És esperançador veure representades al mapa les superfícies forestals, a més d'un 24% de sòl d'ús agrícola, encara que una part d'aquest està afectat com a sòl urbanitzable. Poques àrees metropolitanes disposen d'una gran massa contínua de bosc i de cultius. Normalment es tracta de zones disperses i separades i, com a màxim, d'uns corredors o cinturons verds.

La desigual distribució de les densitats

En el total de sòl urbà es distingeixen dues classes d'assentaments. Un és la plana de Barcelona, que no coincideix amb la comarca del Barcelonès. És una mica més àmplia. Va del riu Llobregat fins al turó de Montgat i limita amb la serra de Collserola. En aquesta «conurbació central» els nuclis urbans han crescut enganxant-se els uns als altres, i al seu interior no hi ha ni sòl agrícola ni forestal. Són nou municipis, nou nuclis urbans indiferenciats de tal manera que no se sap quan es passa de l'un a l'altre. Té una densitat excessiva, tot i que ha minvat els darrers anys. Després intentarem precisar què vol dir densitat massa alta. Curiosament, aquest excés de densitat només es dona en aquest territori limitat. A tota la resta les densitats són moderades i, per contra, el problema és la dispersió.

Un primer instrument: l'espai obert i les illes metropolitanes

Pretenem protegir i conservar l'espai «natural» que encara ens queda. Volem definir un fons de suport, una base territorial, no una suma de retalls, sinó un fons de debò, configurador de l'àrea metropolitana. És l'anomenat «espai obert», un espai continu, format pel litoral, les muntanyes, els boscos, la zona agrícola i les lleres fluvials. Per protegir aquest entorn es proposa compactar la població en

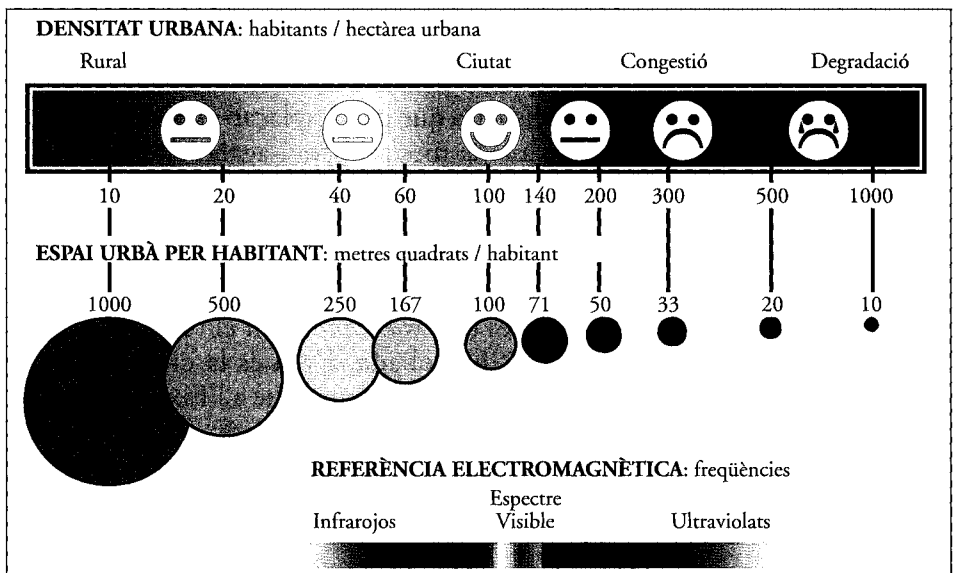
unes determinades zones i així evitar la dispersió, de tal manera que a l'any horitzó 2026 només el 8% de la població visqui en aquest espai obert, que abasta el 80% del territori, mentre a l'altre 20%, a les «illes metropolitanes», hi viurà el 92% de la població. L'objectiu és assolir un model més compacte. Cal precisar que l'any horitzó és merament indicatiu. Més que un pla per a l'any 2026, és un pla per a 4,7 milions de persones, l'indiar marcat pel Pla Territorial General de Catalunya.

Definició de ciutat a partir de la densitat

La situació inicial ve definida per una conurbació central massa densa i un seguit de ciutats mitjanes i petites amb densitat raonable, però desarticulades entre si: Sabadell, Terrassa, Mollet, Granollers, etc., nuclis bàsics per a una àrea metropolitana policèntrica.

El camp, l'espai rústic, pot equiparar-se a la banda dels infrarojos del camp electromagnètic. Amb dos habitants per hectàrea no hi ha ciutat, però tampoc amb 20, 30 o 40. On és el límit? Quin és el valor per sota del qual ja no es troba ciutat? La situació contrària estaria representada pels ultraviolats. Amb 980 hab/ha, com a Ciutat Vella a l'època de Cerdà, regnen la congestió i la degradació. És urgent un debat mundial sobre aquests límits. Per sota de 50 hab/ha som clarament a la banda d'infrarojos, i per sobre de 150 a la dels ultraviolats (cf. figura 2). Com l'espectre visible, la franja de «ciutat» és molt estreta, potser entre 60 i 140 hab/ha. Es tracta naturalment d'uns límits borrosos, no tan precisos, dintre dels quals encara cal destacar un límit intern

Figura 2.
Factors primaris de qualitat urbana



entre alta i baixa densitat: per sota de 100, la baixa, i per sobre, l'alta. El nostre objectiu és que les ciutats actuals o els nuclis destinats a ser-ho i situats a les zones d'infrarojos o d'ultraviolats, es reconduixin cap a l'espectre visible. Ara bé, així com a les altíssimes densitats la congestió i la degradació s'han de rebaixar, les baixíssimes no cal evitar-les. Al contrari, el poble de Riells o el de Begues són molt atractius, però ha de quedar clar que són assentaments especials dintre d'un espai metropolità.

Les illes metropolitanes

Per assolir el model policèntric, bàsicament compacte, s'ha hagut d'escollir, partint de la situació actual, quines poblacions es convertien en illes metropolitanes, i per tant destinades a ser plenament urbanes, i quines es respectaven per mantenir la seva identitat històrica. Un primer criteri deriva dels pendents o del caràcter forestal, agrícola, fluvial o litoral per definir els espais oberts, però quedaven àrees urbanes dubtoses. Perquè unes les hem inclòs en una illa i unes altres no? Quasi sempre per una orografia que no permet assegurar un transport públic ferroviari amb traçat ecològicament respectuós i amb freqüència metropolitana econòmicament viable (un pas entre 10 i 30 minuts). Portar el tren a les zones muntanyoses de l'àrea metropolitana de Barcelona, a part del desastre ecològic que suposaria la implantació, la seva explotació seria inviable per les baixes densitats de població. En un extrem el metro, per exemple, només és viable a l'àrea més densa. Encara diria més: una ciutat amb metro és símptoma d'una densitat excessiva, que obliga a fer ús del subsòl per no comprometre els altres espais d'interès col·lectiu. El metro autèntic només és viable a la zona central d'altíssimes densitats. El Metro del Vallès o del Baix Llobregat són de fet línies especials de rodalia. A totes les illes, amb certs marges fora de les hores punta, no són adequades les freqüències inferiors a 20 minuts. Avui el Maresme té freqüències de 6 minuts i a la conurbació central el metro passa cada 3 minuts. A més, les illes tenen per objectiu donar «centralitat» a la població dispersa que per desplaçar-se pot anar a peu, en bicicleta, autobús o cotxe fins a l'illa més propera i agafar el tren, on sap que hi passa cada 10 o 20 minuts i on podrà llegir el diari tranquil·lament fins a la seva destinació.

Com s'ha dit, l'espai obert ocupa el 80% del territori i les illes metropolitanes el 20% restant. És clarament una transposició del model proposat per Ildefons Cerdà, on les illes (les *mançanes*) són el refugi de la privacitat, i el carrer, el lloc de pas i de trobada. L'illa és la ciutat i l'espai obert el camp. Un camp metropolità que fa el paper que a l'Eixample Cerdà fan els carrers amples amb arbres. En canvi, les illes són recintes distribuïts pel territori i sempre amb bona accessibilitat ferroviària. Només amb aquest senzill instrument es pot garantir una millora global, i per damunt de tot, evitar una dispersió creixent insostenible i destructora dels valors naturals.

Els límits de l'administració municipal

Els ajuntaments són sobirans. No tenen cap altra autoritat per sobre d'ells. Les qüestions de competències les resolen els tribunals, però l'autonomia municipal no permet declarar la guerra a la Xina o a Andorra. L'autonomia fa referència a l'àmbit de les competències locals. L'alcalde de cert municipi un dia llegeix al diari que a Corfú la cimera de la Unió Europea ha aprovat les xarxes transeuropees de transports i aleshores s'assabenta que pel seu terme municipal hi passarà un tren d'alta velocitat. Desesperat, intentarà conèixer el traçat, a punt de sortir a informació pública. Potser no faci massa mal al municipi, però passa pel seu terme, perquè s'ha decidit a Europa. I quan ja s'ha recuperat d'aquest ensurt, llegeix que un gasoducte que ve d'Algèria i va a Frankfurt també l'afectarà. I després, una línia elèctrica d'alta tensió, o una presó, o...

D'una o altra forma la interdependència és inevitable i el Pla Territorial és el lloc i el moment per resoldre interessos no sempre coincidents. Les lleis territorials exigeixen que, un cop aprovats els plans territorials parcials, els Plans Generals d'Ordenació Urbana s'hi hauran d'adaptar. I també els plans sectorials. A vegades el pla general (o el pla sectorial corresponent) pot exigir una modificació excepcional del pla territorial, però mai serà tolerable legalment una discrepància.

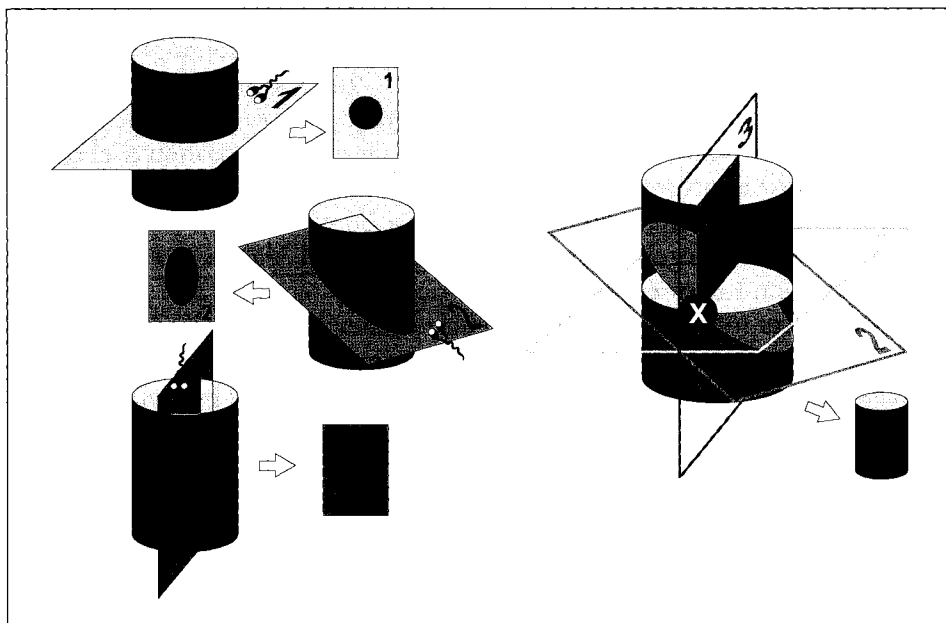
El territori és únic

«Per damunt», pel que fa a àmbits de competències, es troben les següents institucions: l'ONU, la Unió Europea, el Govern de l'Estat, la Generalitat, les Diputacions, els Consells Comarcals, els Ajuntaments, i encara, dins de Barcelona, els Consells de Districte. Però és ben clar que no hi ha un territori específic per a l'ONU, un altre per a la Unió Europea, ni un per al Govern central, etc. Tots actuen sobre el mateix territori, segons àmbits específics superposats o juxtaposats.

A més d'aquestes institucions amb delimitacions territorials precises, cal tenir en compte els organismes públics o les empreses concessionàries de serveis amb poders difusos a través de «xarxes»: RENFE, AENA, FECSA, ACESA, Gas Natural, companyies d'aigües, línies aèries... I a més tota la gent que vol edificar una casa, o una fàbrica o... En total milions d'agents actuen sempre sobre el mateix i únic territori.

Les possibles incompatibilitats i aparents contradiccions venen il·lustrades per l'exemple del cilindre (cf. figura 3). Imaginem un cilindre, al que s'hi acosten uns éssers intel·ligents que només es mouen i veuen en dues dimensions. El primer (1) d'aquests éssers hi arriba en un pla horitzontal. Quan talla el cilindre, què és el que troba? Assegura que és un cercle! El segon (2), s'hi acostarà per un pla inclinat i diu que ha topat amb una el·lipse. Finalment, un tercer (3) ésser s'hi apropa per un pla vertical, i afirma haver trobat un rectangle. Els tres éssers coincideixen en un punt (X) del cilindre, i aleshores endeguen una discussió, que deixa en ridícul la del sexe dels àngels. Tots demostren

Figura 3.
«L'ordenació del territori és l'expressió espacial de les polítiques econòmica, social, cultural i ecològica de tota la societat».



Carta Europea d'Ordenació del Territori, 1982.

matemàticament el caràcter de la seva troballa. Tanmateix, la contradicció aparent es resol amb facilitat a l'afegir-hi una tercera dimensió, perquè aleshores apareix un cilindre per a tothom.

Tots els actors territorials esmentats anteriorment (ajuntaments, RENFE, ACESA...) tenen dificultats per posar-se d'acord entre ells i amb els ciutadans. L'acord exigeix la tercera dimensió i passa per la planificació territorial. El territori és únic, i cap agent no pot guanyar. Si s'és massa radical en alguna de les visions (ecologia, mobilitat, competitivitat, benestar social...), les altres en patiran les conseqüències.

De la ciutat utòpica a la real

A l'espai obert s'admet el 8% de la població a l'any horitzó (2026). Possiblement des d'un punt de vista de respecte a la natura hi ha massa població dispersa, però no és una catàstrofe. S'ha optat per no imposar una modificació substancial de la planificació urbanística vigent. Amb un 8% de població dispersa no assolirem la ciutat ideal, si és que aquesta existeix, però tampoc no serà una àrea metropolitana desastrosa. Potser, només potser, seria millor que a Begues hi hagués tan sols 600 o 1.000 habitants, però si arriba als 13.000 (com preveu l'actual Pla General) el massís de Garraf podrà suportar-ho. Dit d'una altra manera: el Pla Director del 1965 acceptava que l'àrea metropolita-

na de Barcelona arribés als 6,5 milions d'habitants i per col·locar-los generosament tan sols feia falta sòl urbà equivalent al 15% del territori. Ara, per només 4,7 milions d'habitants, els plans urbanístics han qualificat el 25% del territori.

Com a més antic dels professionals del territori en actiu, puc explicar que en començar la redacció del Pla General Metropolità (PGM) l'any 1970, els 27 municipis de l'Entitat Municipal Metropolitana no arribaven a 2,8 milions d'habitants, tot i que legalment se n'hi podien encabir 9. L'antiga «comarca del 53» (els 27 municipis) hauria estat com un «barri xino», amb totes les poblacions a la banda dels ultraviolats. Uns pobres planificadors van aconseguir rebaixar la capacitat legal urbanística de 9 a 4 milions d'habitants. Això sí, protegits per la Mare de Déu de Lourdes, que col·locà la meua defenestració (el 14 de novembre de 1975) a 6 dies de la gran mutació biològica [es refereix a la mort de Franco]. Un vertader miracle, perquè amb dictadura el PGM no s'hagués aprovat mai, però amb democràcia potser tampoc. Van ser les aigües mogudes de la transició les que permeteren aprovar-lo.

A l'Eixample de Barcelona s'havia arribat a autoritzar planta baixa, set pisos, àtic i sobreàtic. Es deixà en planta baixa més cinc pisos, i s'acabà acceptant. La primera versió del Pla s'aprovà inicialment el 29 de març de 1974, però l'última versió, amb modificacions inicials greus i contramodificacions força acceptables al final, es va aprovar el 16 de juliol de 1976. Fou una autèntica intervenció quirúrgica com mai ni enlloc s'ha fet amb una retallada d'expectatives de 9 milions d'habitants a 4.

Abans de començar, tots els ajuntaments estaven d'acord que les densitats permeses legalment eren excessives, i es va consultar què calia fer. En sumar les propostes municipals el sostre pujava a 11 milions d'habitants. Es deixà finalment en més de 4 milions, però a l'hora de la veritat en conjunt s'ha passat molt poc de tres i han baixat els municipis amb més densitat. És una millora evident (però encara insuficient) de la qualitat de vida. Els límits de les densitats no són un caprici tecnològic. Vénen fixades per l'espai urbà disponible per habitant de tal forma que sigui possible encabir-hi zones verdes, vials, escoles, hospitals, etc. Cal una compactació pròpia de ciutat (versemblantment, com s'ha dit, amb més de 60 habitats per hectàrea urbana i menys de 140) sense caure en la congestió ni en l'excessiva dispersió.

La revolució de Cerdà en el repartiment de l'espai

A la ciutat emmurallada, a Ciutat Vella, hi havia 980 hab/ha l'any 1858, mentre a la mateixa època a París n'hi havia 350 i a Londres 100. A Ciutat Vella aproximadament un 70% de l'espai estava ocupat per usos privats: cases, fàbriques, comerços, oficines... i només un 30% era espai d'interès col·lectiu (esglésies, cementiris, mercats, escoles...).

Ildefons Cerdà, el 1859, sense cap precedent, proposa un pla on el 72% és d'interès col·lectiu i el 28% és d'interès privat. El sotrac té caire de revolució,

i encara avui Cerdà no té cap monument a Barcelona. La propietat del sòl no l'ha perdonat mai, i per això la planificació global ha estat sempre mal vista, sense adonar-se del paper decisiu que ha jugat en la qualitat de Barcelona malgrat les degradacions emparades en ordenances i actuacions puntuals al llarg del temps.

El monument a Cerdà

Com a enginyer municipal vaig dirigir les obres de la primera plaça Cerdà l'any 1959, amb motiu del centenari de l'aprovació del projecte d'Eixample. L'anècdota és que podria haver anat a la presó. Només a última hora es decidí obrir la plaça. Encara no s'havien acabat els tràmits d'expropiació dels terrenys, i el meu superior em deia que fes entrar les màquines, però jo li demanava l'ordre per escrit. No vam ocupar els terrenys fins que no van arribar els permisos oficials, i aleshores en 19 dies vam enllestir les obres per inaugurar-la el dia assenyalat.

L'arquitecte Antoni Riera Clavillé fou l'autor del monument a Cerdà que, cas sense precedents, posteriorment fou enderrocat amb motiu de la primera remodelació de la plaça. Està reproduït al tercer volum de la reedició de la Teoria General de la Urbanització, tot i que Fabià Estapé s'equivoca en el fet d'atribuir l'escultura a Subirachs.

Francesc Nadal l'informa que el de 1959 no fou el primer projecte de monument a Cerdà. L'any 1888 es va fer una proposta per part de l'altre gran enginyer de camins, Pere Garcia Faria, en el marc del congrés internacional d'enginyeria, proposta que va aprovar l'Ajuntament de Barcelona, i del qual es conserva un projecte de l'arquitecte municipal Pere Falqués.

Com a Comissari de la Mostra Cerdà tinc la satisfacció d'haver-la portat fins ara a tres continents, 10 països i 33 ciutats. I ja està complet el programa per a tot el 1999 i una bona part de l'any 2000. A finals de 1999 anirà a París, a la seu de la UNESCO. A falta encara d'un monument a Barcelona, aquest almenys és un primer homenatge a escala mundial. A Lisboa, per exemple, el marquès de Pombal té el monument més important de la ciutat. Entre 1979 i 1982 en tant que regidor-conseller d'obres públiques de l'Ajuntament, m'ocupava dels monuments de Barcelona, i ja aleshores em negava a impulsar-ne un en homenatge a Cerdà, si no hi havia la garantia d'una obra de primera categoria. El més adequat seria una torre, tipus Foster, al mig de la plaça de les Glòries, visible per dalt, des d'on es pogués contemplar la Diagonal, la Gran Via i la Meridiana les fites més significatives de l'Eixample, amb raigs làser i el que fes falta. Mentre no sigui possible, el millor és esperar.

De totes maneres, el propi Eixample és ja un monument a Cerdà. Recomano la lectura de *La semiòtica de l'Eixample Cerdà* (Editorial Proa). Cada any fem dibuixar la ciutat als estudiants d'Urbanisme de l'Escola d'Enginyers de Camins i a partir del material recollit durant anys, el geògraf Agustí Rubio ha escrit un article, on explica que els alumnes sobretot, o només, saben dibuixar l'Eixample.

Encerclen la Ciutat Vella, però de fet només esquematitzen l'Eixample. La Ronda del Mig ja no saben on és. I el final de la Meridiana tampoc. Al món, quan es pensa en Barcelona, s'identifica amb l'Eixample. I sostinc la teoria que l'èxit recent de Barcelona no rau ni en la Vila Olímpica, ni en les Rondes, ni en el Port Olímpic. Són obres importants, però l'impacte i l'originalitat prové de l'Eixample Cerdà. Quan es parla de la transformació de Barcelona, hi té un gran pes la neteja de les façanes, començada el 1981 i amb moltes actuacions al llarg de 18 anys. Però Cerdà continua sent la referència, malgrat que la part realitzada no arriba a les 1.000 hectàrees enfront de les 8.000 del sòl urbà barceloní o les 50.000 de l'àrea metropolitana dels 163 municipis. A Lisboa han fet port olímpic, rondes, etc., però ningú no en parla gaire. El mateix que es va fer a Barcelona amb motiu dels Jocs Olímpics, a moltes altres ciutats no hauria causat un impacte tan gran. De fet, cal repetir-ho, el món ha descobert l'Eixample Cerdà, un marc incomparable, i les obres irrepetibles del Modernisme.

Segon instrument: un sistema ferroviari integrat

El sistema ferroviari metropolità és el resultat de la juxtaposició descoordinada d'un seguit de línies de companyies diferents: MZA, *Caminos de Hierro del Norte de España*, ambdues d'ample ibèric; Ferrocarrils de Catalunya a Sabadell i Terrassa, amb ample europeu; els Ferrocarrils Catalans a Igualada i Manresa, d'ample mètric; el «metro» amb ample europeu, excepte la línia Transversal d'ample espanyol. Més tard, algunes línies es van integrar a la RENFE, les de Catalunya i Catalans als Ferrocarrils de la Generalitat, i els metros al Ferrocarril Metropolità de Barcelona. Han quedat tres operadors, però han subsistit tres amplex diferents i altres diferències tècniques. Les estacions han anat cada una pel seu compte. Només a posteriori s'han connectat amb passadissos que puguen i baixen. Com deia un germà meu, el metro és una enganyifa: «Camines la meitat del recorregut, pugues al metro, et sacsegen una mica, baixes i fas l'altra meitat del trajecte a peu».

La proposta del Pla Territorial Metropolità és constituir un sistema integrat, en el qual s'homogeneïtzaran progressivament les característiques tècniques. La idea, viable i no pas molt difícil, és implantar a totes les línies l'ample europeu (l'ample UIC [Unió Internacional de Ferrocarrils]), en un procés de 5, 10 o 20 anys. Es proposa la construcció de noves estacions de correspondència, la reforma radical d'algunes de les existents i en altres casos traslladar-les de lloc. Les estacions, a més d'estar ben situades, han de facilitar els intercanvis. Els transbordaments ferroviaris han de ser còmodes i no provocar trencaments traumàtics.

Les estacions han d'estar a la vora dels nuclis urbans per tal que una bona part de la població hi pugui anar a peu, en bicicleta o en transport públic. A més, les estacions han d'estar molt ben comunicades amb les autopistes i les

vies cíviques metropolitanes, de manera que la població dispersa (el 8% com s'ha dit) pugui arribar-hi amb facilitat. Especialment les més importants, unes 6 o 7, a més d'una accessibilitat fàcil han de tenir prou espai al voltant per garantir aparcaments massius. Al Maresme, per exemple, s'han fet aparcaments al costat de les estacions, però només amb 20 o 25 places, que a les 6 del matí ja s'han ocupat. És com no tenir res.

Ara s'està parlant de la Sagrera, com a gran estació però amb un aparcament de cents de places, quan a l'aeroport hi ha 6.000 places a l'aire lliure i ja estan projectant uns edificis amb diverses plantes. Es tracta, per tant, de preveure unes estacions amb cents o milers de places d'aparcament per fer realitat la intermodalitat, per fer més atractiu i competitiu el ferrocarril, per resoldre els grans conflictes dels estrangulaments viaris d'entrada a Barcelona: Montgat, Montcada, Llobregat, Castelldefels i l'entrada pel túnel de Vallvidrera, sobretot mentre no es construeixi la connexió, prevista al PGM, amb l'Eixample. Per altra banda es propugna una gran estació metropolitana del TGV al Vallès i una altra a la vora de l'Aeroport, amb entrada a les estacions de Sants i Sagrera, bàsiques per servir la conurbació central barcelonina.

L'aposta més arriscada, i per la qual segurament serem alabats per uns, però molt criticats per altres, és que mentre avui el tren intermetropolità (metro a part) té una quota de mercat del 6% sobre el total de viatges interurbans, nosaltres proposem en el Programa de prioritats que les inversions destinades al ferrocarril en els propers anys representin el 50% del total dedicat a les infraestructures productives. De fet, és una aposta molt arriscada, però no hi ha més remei, bé que encara hem de continuar millorant les autopistes i les carreteres, que seguiran suportant la major part del trànsit. Com s'ha dit, l'actual quota de mercat és del 6% i seria un gran èxit arribar al 25%, més o menys com a Alemanya, que té un dels millors sistemes ferroviaris. Malgrat aquest esforç encara quedarà un percentatge molt elevat que ha de ser absorbit essencialment per la xarxa viària.

Amb les darreres millores del Metro del Baix Llobregat i del Metro del Vallès, el trànsit ha anat creixent. Però en l'horitzó més optimista no és pensable que, millorant el ferrocarril, aquest s'emporti el 50% o el 60% del mercat. Durant els propers 20 o 30 anys aquest escenari té molt poques probabilitats. Si l'oferta és bona, la gent respondrà; com s'ha comprovat al Maresme, amb material modern i freqüències de 6 o 7 minuts. La primera condició per a un transport metropolità atractiu és substituir els horaris per freqüències. No es pot demanar que l'eventual usuari porti a sobre 27 guies per saber a quina hora passarà l'autobús i amb quin tren connectarà. La situació és molt diferent si és té garantit un pas cada 5, 10 o 20 minuts.

La proposta del Pla és que els quatre subsistemes ferroviaris: alta velocitat, convencionals de mig i llarg recorregut, rodalies i metro funcionin de manera integrada. Tot el debat sobre les estacions del TGV s'ha de tenir en el marc d'un sistema ferroviari integrat i interrelacionat amb les xarxes viàries. A més, el transport en general i el sistema ferroviari en particular són funció d'on es col·loca la gent. L'ocupació del sòl i les xarxes de transport no són dues activitats inde-

pendents. Sovint es diu ingènuament que s'ha de col·locar la població seguint els corredors ferroviaris. Però es deixen de banda les relacions circulars entre els corredors ferroviaris i els models d'ocupació (per la gent i per les activitats) del sòl. El sistema és interactiu: les xarxes (tant de ferrocarril com viàries) i l'ocupació del sòl no poden anar cada una pel seu compte. La planificació territorial-urbanística té precisament la funció d'integrar-les en una visió de conjunt.

Tercer instrument: les xarxes de vies segregades i vies cíviques

Les vies segregades

La tercera eina, per donar igualtat d'oportunitats a totes les comarques, és dotar el territori d'una malla homogènia i reticular, estil Cerdà, d'autopistes sensiblement paral·leles i perpendiculars a la línia de costa. Es tracta de vies de gran capacitat i de gran velocitat que, per mor de la seguretat, han de tenir unes condicions tècniques ben definides i molt exigents i que, a més, segons la llei catalana de carreteres, han de ser segregades, sense accés directe des dels terrenys confrontants. La seva funció és absorbir la major part del trànsit de pas, el que va de Frankfurt a Cadis, però també el de Girona a Tarragona, o de Montpeller a València o de l'àrea metropolitana est a l'àrea metropolitana oest. Tots els llargs recorreguts (de més de 20 km, per exemple) han de ser preferentment atrets per aquestes vies segregades.

Una de les causes més importants d'accidents és la barreja de fluxos de curt recorregut a 40 o 50 km/h, que entren i surten contínuament de la via, amb el trànsit més neguitós de pas a 100 o 120 km/h, especialment si es tracta de camions. L'Ajuntament de Barcelona ha proclamat que les rondes segregades han permès augmentar un 15% la qualitat de vida de la ciutat i dels seus barris. Als anys 70, els tomàquets de Múrcia, les taronges de València i els vehicles de pas procedents del Magrib, encara es veien obligats a passar per la Diagonal. En canvi, ara tenen vies especialitzades i deixen tranquils els nuclis urbans. Les autopistes no són un caprici tecnocràtic, sinó una necessitat per qüestions de qualitat urbana i una exigència per raons de seguretat.

Les vies cíviques

A partir de la reconversió d'antigues carreteres es proposa una xarxa de «vies cíviques», amb calçades separades, però no segregades de les propietats confrontants. Tenen gran capacitat si bé a velocitat moderada. A diferència de les autopistes, no s'hi podrà circular a més de 60 km/h, potser en alguns casos a 80. Una via cívica típica és la Diagonal de Barcelona, des de Francesc Macià a Esplugues. Gran capacitat, però amb semàfors i rotondes per assegurar una limitació efectiva de la velocitat i amb carrils específics per al transport col·lectiu. D'aquestes vies n'hi ha de dues classes. Per una banda les avingudes metropolitanes, que són paral·leles a la costa i essencialment no han de travessar muntanyes, amb ampla-

des molt generoses (de 80 m, com la Diagonal). Una avinguda especial és el passeig marítim, al llarg del litoral. D'altra banda, les vies més o menys perpendiculars a la costa, que han de travessar muntanyes. Seran una mica més modestes, però mai tindran menys de 35 m d'amplada (com el carrer Aragó de Barcelona). Aquestes vies de gran capacitat, però de baixa velocitat, són de fet carreteres desdoblades que no s'han de confondre amb les mal definides «autovies» (excloses de la llei catalana) que no tenen limitacions efectives de velocitat i, en aparentar similituds i funcions de les autopistes, són causa d'un major nombre d'accidents.

Quart instrument: corredors de serveis

Cada via cívica anirà acompanyada d'un corredor, d'un passeig com el de la Diagonal, entre Francesc Macià i Esplugues, amb arbres, fanals, monuments, que acollirà el trànsit de vianants, de bicicletes, de cavalls i, al mateix temps, les canonades i els cables dels Serveis Tècnics de Gran Abast. Les línies d'aigua, gas, electricitat... s'aniran compactant a poc a poc (20, 30 o 40 anys), a mesura que les instal·lacions actuals quedin obsoletes i posaran fi a l'agressió a la natura d'unes xarxes descoordinades, autèntica imatge del caos.

Amb les noves infraestructures lineals previstes en la proposta del Pla Territorial Metropolità s'ocuparan al voltant de 2.000 ha més. Però en canvi, de les 20.000 ha afectades actualment per les diferents xarxes, se'n podran desafectar unes 6.000, i per tant el balanç ecològic total suposarà recuperar unes 4.000 ha, equivalents a la meitat de la superfície edificada de Barcelona.

Cinquè instrument: les grans infraestructures de transport

Per a l'eficiència territorial i el benestar sostenible, és imprescindible que el port, l'aeroport i les centrals integrades de mercaderies tinguin espai suficient per desenvolupar-se a més d'estar ben connectades entre sí, amb els assentaments metropolitans i amb l'exterior, sobretot a través de la xarxa d'autopistes, la xarxa ferroviària convencional, el tren de gran velocitat i sobretot de forma directa amb la xarxa ferroviària europea d'ample internacional (UIC) per al transport de mercaderies. De fet, tots els subsistemes de transports s'han d'integrar en un sol sistema, ben interrelacionat i ben lligat urbanísticament als diferents usos del sòl.

Sisè instrument: les àrees dinamitzadores

Les estacions ferroviàries bàsiques proposades, com a lloc de correspondència de les línies més importants, estaran ben situades, prop dels nuclis urbans,

i tindran una bona connexió amb les autopistes i les vies cíviques, així com disposaran d'amples espais per a l'aparcament.

Amb aquestes característiques, i en tant que llocs de pas de grans fluxos de persones i mercaderies, l'experiència demostra la forta atracció de les estacions sobre activitats diverses: un quiosc, un bar, unes oficines, un hipermercat, un multicinema... Per canalitzar aquesta demanda segura, i al mateix temps donar possibilitats a les noves activitats o a les noves necessitats dels usos que no s'avenen amb les limitacions espacials i formals dels vells centres, es preveuen àrees dinamitzadores al voltant de les estacions principals de correspondència. «El Corte Inglés» o «la Caixa» es van traslladar a la Diagonal perquè ja no podien créixer a la Plaça Catalunya o a la Via Laietana, i ara ja han començat a instal·lar-se a altres barris i a les comarques veïnes. Aquestes noves centralitats renoven i completen les velles estructures urbanes i en altres casos impulsen noves illes metropolitanes amb l'objectiu d'una àrea metropolitana policèntrica en sintonia amb l'Esquema de Desenvolupament de l'Espai Comunitari europeu.

Setè instrument: normativa

Des de l'any 1956, data d'aprovació de la primera Llei del Sòl, fins ara, hem après a «domesticar» i regular el sòl urbà i el sòl urbanitzable. El vigent Pla General Metropolità d'Ordenació Urbana (PGM) n'és un bon exemple. En canvi, se'ns han escapat de la mà les 10.000 ha d'usos periurbans, i les 20.000 ha de les xarxes fora dels perímetres urbans. No hem sabut regular suficientment el sòl no urbanitzable, un espai que volem obert, però no desert. No podem ni pretenem evitar que en el futur continuï havent-hi caves, pedreres, depuradores, centrals elèctriques, abocadors, presons, cementiris o grans centres de lleure. Per això hem de regular aquests usos en sòl no urbanitzable, essencialment no edificable. No és possible, ni seria realista, la prohibició total d'altres activitats no urbanes, a més de l'agricultura «tradicional» o el forest. Per una banda són insostenibles les rigideses que impedeixen atendre les noves necessitats. Però per l'altra és un greu perill no posar límits ben precisos als nous usos del sòl, que en qualsevol cas no han de ser ni clarament ni camufladament urbans. La recerca d'equilibri i de claredat ha suposat un gran esforç d'innovació i la informació pública ens dirà si ens hem passat o ens hem quedat curts.

Els àmbits territorials del planejament urbanístic

L'últim que ens demana la llei és formular els criteris per definir els àmbits adients dels plans generals d'ordenació urbana. Nosaltres creiem que han de ser supramunicipals i no seria raonable proposar nous àmbits diferents de les comarques. En el futur només hi hauria d'haver set plans generals d'ordenació urbana a l'àrea metropolitana, un per a cada comarca. Els responsables d'elaborar,

aprovar inicialment i provisionalment aquests plans haurien de ser els Consells Comarcals. Les objeccions a possibles desajustaments de delimitació comarcal o de representació política en els Consells no afecten els arguments anteriors i, en tot cas, s'haurien de plantejar al Parlament de Catalunya. Possiblement la condició *sine qua non* és dotar amb generositat els Consells Comarcals i donar-los capacitat per equilibrar càrregues i beneficis intermunicipals. Qualsevol municipi estaria més ben predisposat a acceptar una instal·lació comarcal poc atraient, tant de caràcter permanent (un cementiri, una central elèctrica...) o temporal (un abocador, una pedrera...) si se li oferissin compensacions ben clares com un nou parc, unes instal·lacions esportives o una universitat.

L'experiència del vigent PGM (27 municipis) demostra que és possible, convenient i avui imprescindible, un planejament urbanístic supramunicipal. L'any 1966 la Comissió d'Urbanisme i Serveis Comuns tenia un pressupost de 40 milions de pessetes de l'època. Va anar augmentant i s'obtingué una forta aportació de l'Estat per compensar la diferència del que rebia Madrid, gràcies a les annexions dels municipis del voltant fins arribar a 600 km² de terme municipal, enfront dels 100 km² de Barcelona. La Comissió es transformà el 1974 en Corporació Metropolitana de Barcelona, i quan el 1979 hi vaig tornar com a conseller metropolità, el pressupost era de 20.000 milions de pessetes. Tot i la inflació, els recursos disponibles havien augmentat notablement, i per això quan la van suprimir els ajuntaments van constituir la Mancomunitat de Municipis, per continuar rebent la subvenció que avui ronda els 9.000 milions de pessetes i permet una cooperació intermunicipal molt significativa.

A parer meu, la solució és declarar tan sols de competència comarcal obligada la redacció, aprovació inicial i aprovació provisional del Pla General d'Ordenació Urbana del conjunt de la comarca. I deixar la porta oberta amb un menú de possibles competències sobre els serveis comuns, de tal manera que si els alcaldes es posen d'acord, també poden ser declarades d'interès comarcal les vies intermunicipals, el transport col·lectiu, les clavegueres, els parcs, les depuradores, els cementiris, etc.

A l'antiga Comissió d'Urbanisme hi vaig entrar precisament per posar en marxa els serveis comuns. El primer que vam proposar d'interès comarcal va ser la recollida d'escombraries. Tots els municipis hi van estar d'acord. Després seguiren els cementiris, els taxis... I va continuar tan bé que, quan es comença a construir camins o endegar espais públics, cap municipi se sent ferit perquè l'entitat supramunicipal li faci un pont o un parc al seu terme. Tot al contrari, estaven encantats de la visió i actuació conjunta.

De manera especial l'àrea metropolitana necessita coordinació intermunicipal, i aquesta passa per la cooperació, molt més assolible si es facilita mitjançant una normativa clara i oberta, i s'impulsa i «engreixa» amb els recursos adients.