

CRISI INDUSTRIAL, INTEGRACIÓ URBANA I PROJECCIÓ COMARCAL: UNA VISIÓ DE FUTUR

Antoni FARRÉS I SABATER

Batlle de Sabadell

Catalunya ha lluitat i lluita per mantenir un equilibri territorial entre un país divers però integrat i una concentració urbana enorme, Barcelona, que fa escorar constantment tot el territori. És ja tradicional que el possibilisme hagi anat saldant la lluita a favor de Barcelona fins a fer-ne el problema de Catalunya. Les solucions, però, vindran de Catalunya i seran justament les zones del cinturó barceloní les que hauran de servir, per raons econòmiques i demogràfiques, de factors fonamentals de contrapès, fent de corredors d'enllaç en uns casos i de plataforma de reequilibri en uns altres, entre Barcelona i la resta de Catalunya.

La Societat Catalana de Geografia ha tingut l'amabilitat de convidar-me a intervenir a l'acte de clausura d'aquest curs, amb un tema suggerent i alhora compromès, les perspectives futures d'una triple crisi: la urbana, la comarcal i la industrial.

Com a ponent i com a Alcalde de Sabadell, no puc evitar la temptació de parlar de la meua ciutat, de la comarca del vallès i de la manifestació d'aquesta triple crisi en el nostre àmbit d'actuació.

Tanmateix voldria compartir el significat d'aquesta experiència, és a dir, intentaré destacar els problemes que puguin tenir un interès general i les propostes d'actuació que vagin més enllà del marc estrictament local.

En aquest sentit haig d'assenyalar una omisió reconfortant en el programa que anuncia la sessió d'avui. El títol d'aquesta conferència --crisi industrial, integració urbana i projecció comarcal: una visió de futur-- al·ludeix genèricament ciutats i comarques però evita fixar un àmbit territorial concret sobre el qual centrar la nostra atenció. Sortosament aquesta omisió ens convida a recordar, per una banda, que la definició de les demarcacions espacials no acostuma a ser una operació innocent quan es tracta d'actuar sobre les realitats del territori i, per altra, que les perspectives estrictament locals tendeixen a particularitzar qualsevol anàlisi d'una crisi general. Dit d'una altra manera: descriure les tendències actuals i dissenyar polítiques correctores exigeix, en primer lloc, delimitar les àrees d'actuació pertinents i establir l'articulació del conjunt.

I.

En la breu història de la nostra planificació espacial --l'inici de la qual podríem datar a començaments de segle, Catalunya ha conegut força propostes de divisió territorial i n'ha sofert algunes: municipals, subcomarcals, comarcals, zonals, provincials, metropolitanes, etc. Aquestes delimitacions, sovint sobreposades i a voltes contradictòries, responien a objectius diversos, no sempre complementaris, a estratègies de desenvolupament polític i institucional diferents, i no sempre concordants. Hem de considerar, doncs, que les delimitacions territorials reflecteixen també, d'alguna manera, les relacions de forces de la nostra societat.

Bàsicament, les grans forces de joc que han anat conformant els àmbits territorials d'actuació a la Catalunya moderna són tres: el provincialisme del Govern Central, el metropolitanisme de Barcelona i la resistència passiva de les nostres comarques. Mentre el Govern de l'Estat, en una perspectiva de control polític i administratiu, partia el territori en províncies, Barcelona exercia de fet la seva vocació metropolitana a través de l'expansionisme econòmic i territorial que centralitzava i desarticulava la resta del país. No es tracta ara de discutir, i menys de negar, la importància que ha tingut i té Barcelona com a contrapès del centralisme estatal, però cal reconèixer que les comarques no han tingut l'oportunitat d'exercir una funció reequilibradora dins el Principat. Així, entre el centralisme polític de Madrid i el centralisme inevitable de Barcelona, Catalunya ha quedat inevitablement desplaçada cap a la seva metròpoli.

La vertebració comarcal del nostre país és tot just un projecte. Es tracta indubtablement d'una proposta vigent que manté intacta la capacitat de mobilitzar actituds i actuacions perquè parteix de criteris indissolublement lligats a la nostra geografia, a la nostra història, a les nostres arelles i a la nostra projecció com a poble. Tanmateix, ens cal constatar que han passat gairebé cent anys des de que es començà a reformular la divisió comarcal i més de cinquanta des de que Pau Vila, el 1932, va dirigir la ponència "Projecte d'una nova divisió territorial de Catalunya".

Durant aquests anys l'actuació sobre el territori ha estat intensa, fins i tot agressiva, i les nostres comarques no han comptat amb instruments institucionals per compensar les forces dominants que han tendit, precisament, a erosionar les polaritats comarcals. Tampoc no s'ha pogut comptar amb el marc directriu d'una planificació global del territori que evités les deseconomies d'aglomeració i difongués els serveis públics per tal d'integrar tot el país en el desenvolupament econòmic. Algunes excepcions com, per exemple, la política territorial de la Mancomunitat i la que portà a terme la Generalitat republicana dels darrers anys, no modifiquen substancialment aquesta valoració de conjunt.

Les comarques, més que no àrees autònomes d'ordenació o elements d'articulació, han estat zones de resistència natural, àmbits des dels quals el territori contestava la política territorial. Contràriament, el desenvolupament metropolità de Barcelona ha mostrat una gran fermesa durant tot aquest segle.

Malgrat el caràcter accidental de la nostra història contemporània, encara hi podem reconèixer la supervivència d'una inspiració original: la transformació de la ciutat tradicional en un sistema urbà que facilitava el desenvolupament industrial i que, implícitament, ordenava el territori i polaritzava l'economia catalana des de la comarca barcelonina. Evidentment, en un procés tan dilatat, les transformacions de la realitat econòmica i territorial han estat radicals i, en conseqüència, les propostes de planejament territorial i urbanístic han variat substancialment. Això no obstant, ens interessa subratllar certes continuïtats, certes tendències que han anat reapareixent.

Una de les primeres formulacions del projecte metropolità apareix ja en el "Concurs internacional d'avantprojectes d'enllaç...", de 1903, en el jurat del qual hi ha homes com Cambó i Puig i Cadafalch. El primer premi va ser concedit a Léon Jaussely, un urbanista francès que sistematitzaria les idees bàsiques de la Gross Barcelona. Entre els representants de la indústria ja es tendia a identificar la Gran Barcelona amb els interessos nacionals de Catalunya i la seva voluntat d'autogovern. Destacats personatges, com Prat de la Riba, estimularien aquests tipus d'assimilacions que haurien d'assolir una influència decisiva.

Resulta ara innecessari discutir els programes d'inversions, les normatives o les polítiques sectorials que havien de concretar les primeres formulacions del projecte metropolità. N'hi ha prou de recordar que a Bar-

celona es planifica, és a dir, s'intenta racionalitzar i impulsar la nova fase industrialitzadora. El contrast amb les diverses situacions comarcals és evident: desproveïdes d'instruments institucionals de planificació, les comarques tampoc no compten, generalment, amb una base social, una economia local i una influència política que els permetin ordenar de forma autònoma l'impacte territorial de les noves tendències.

Una xarxa precària de comunicacions i uns mecanismes de mercat imperfectes actuaran així sobre els condicionaments geogràfics i determinaran les diverses evolucions comarcals. En conjunt, aquest procés consolidarà o agreujarà la desestructuració i els desequilibris que ja s'entreveïen el segle passat.

Com dèiem abans, la Mancomunitat va suposar un primer intent d'actuar sobre el conjunt de Catalunya dissenyant un sistema viari i uns serveis públics que restablissin la unitat econòmica del país i permetessin difondre la riquesa que generava la metròpoli. En una primera fase es pretenia intercomunicar les polaritats urbanes per integrar, posteriorment, el conjunt del territori en un desenvolupament global. En aquest context va sorgir el vessant urbanístic de la Catalunya-ciutat, és a dir, la proposta de considerar tot el Principat com a una enorme "ciutat", objecte de planejament global. Es tractava d'un salt qualitatiu que, tanmateix, es portava a terme des de l'òptica barcelonina i era impulsat pels mateixos interessos que promocionaven la Gran Barcelona. Però, sobretot, va ser una experiència relativament breu. La Dictadura de Primo de Rivera va liquidar els projectes de la Mancomunitat mentre, simptomàticament no va saber acabar els projectes metropolitans.

El tractament global dels problemes territorials va reaparèixer als anys trenta, en un nou període d'autogovern i de crisi, però els plantejaments havien evolucionat, enriquits per experiències estrangeres. La concepció del conjunt del territori català com una xarxa de centres urbans sobre els quals gravitaven les realitats comarcals va establir les bases per a una crítica al model de la Gran Ciutat. Aquest és l'esperit que animava el "Pla de distribució en zones del Territori català", de Rubió i Tudurí, el 1932, o de la mateixa divisió territorial de 1933; es tractava que Catalunya es descentrés de Barcelona i que Barcelona deixés de créixer per agregacions successives del territori. Posteriorment, per a la capital, el Pla Macià suposarà una crítica radical dels supòsits tècnics i, fins i tot, socials en què recolzava el model de la Gross Barcelona.

Tanmateix, quan el propi Rubió aborda el problema del planejament en el conjunt de la regió barcelonina retroba la dimensió metropolitana de la ciutat, les determinacions de la seva importància econòmica i del volum de la seva població. proposa --i val la pena de subratllar-ho-- una àrea metropolitana pràcticament igual que l'actual i intenta ajustar aquest àmbit al conjunt català. El salt qualitatiu que suposa la planificació del conjunt territorial sembla que troba aquí uns límits, determinats en primer lloc pel propi desequilibri existent: Barcelona no és una ciutat més de Catalunya.

Hi ha, però, altres raons sobre les quals no s'ha insistit prou. Els períodes d'autogovern han significat una oportunitat per a actuar sobre el conjunt de Catalunya i, en aquest sentit, representen esforços reequilibradors, referències d'interès per a la política territorial que s'elabori avui. Això no obstant, sempre s'ha tractat d'una perspectiva barcelonina sobre el conjunt català. Sens dubte, una perspectiva més constructiva que no el metropolitanisme desarticulat, però tanmateix insuficient.

Si se'm permeten certes llibertats de llenguatge diria que avui ja no es tractaria de planificar la Catalunya-ciutat des de Barcelona, sinó d'arribar a planificar la Barcelona-comarca des de Catalunya.

II.

En aquesta mateixa perspectiva i centrant-nos en l'àmbit més concret del Vallès Occidental, voldria assenyalar que, tant per la distribució geogràfica com per la distribució humana, es tracta d'una comarca complexa. El ràpid creixement dels darrers anys ha fet perdre les referències més antigues que ajudaven a reconèixer-la.

Segons la divisió de la Generalitat republicana, som una comarca limitada aproximadament pel Barcelonès al sud, el Bages al nord, el Vallès Oriental a llevant i el Baix Llobregat a ponent. Una comarca a la depressió pre-litoral. A la via o lloc de pas que paral·lelament a la costa enllaça Girona (o França) i Tarragona (o el Llevant). Una via antiga, la romana Aurèlia, que circumstancialment es desviava vers la costa per passar per Barcelona, però molt més consolidada per l'interior. L'autopista moderna segueix pràcticament el mateix itinerari de la via romana i, si bé els plans d'autopistes del MOPU en dibuixen encara d'altres, difícilment tindran possibilitats i utilitats tan clares com aquesta.

El Vallès Occidental, a diferència d'altres comarques, presenta una realitat urbana dual: Sabadell i Terrassa; i un conjunt de municipis al voltant de l'una o de l'altra, amb un pes en el nombre d'habitants força considerable. La comarca sobrepassa en conjunt els sis-cents mil habitants.

El creixement en taca d'oli del Barcelonès va afectar sobretot els municipis més ben comunicats amb Barcelona, seguint els eixos naturals que ja en el seu origen reforçaren el lloc on nasqué Barcelona: el Besòs per un cantó i el llobregat per l'altre. Al Vallès, si bé l'efecte de taca d'oli es pot reconèixer als municipis lligats per la N-150 a Barcelona (continu urbà de Sabadell a Montcada), de fet podem constatar com hem quedat en gran part al marge d'aquesta vinculació. El Tibidabo, el Coll de Montcada i el Puig Madrona a Rubí han estat frontera real. El pes mateix de Sabadell i Terrassa ha donat també major autonomia --tot i el grau de dependència vers Barcelona-- al conjunt del Vallès Occidental. Les dificultats de les comunicacions hi han ajudat, i recentment, un cop construïda l'autopista de Barcelona a Terrassa, les conseqüències expansives del desenrotllisme començaven ja a declinar. Els efectes de l'autopista han estat molt diferents als que veiem al Maresme, al Vallès Oriental o al Baix Llobregat.

Aquest lloc de pas que és la comarca té per límits de paisatge la carena litoral i la pre-litoral, més particularment el Tibidabo i la Conreria, Sant Llorenç i la Serra de l'Obac. Són els límits paral·lels de la depressió formats per una sèrie contínua de turons suaus, interceptats per rieres en direcció orientada a mar. Pel Besòs i el llobregat, canviant de comarca, les aigües s'escolen i desapareixen del nostre entorn sense haver convergit en un lloc puntual, com bé passa al Baix Llobregat i al Vallès Oriental. Per entre Sabadell i Terrassa, per Sant Cugat i la Mola passa el límit de les dues importants vessants fluvials.

La història econòmica i humana, així com les diferents infraestructures (les carreteres i el tren particularment) han jugat un paper clar en contrapeçar diferentment el territori al llarg de la història. Alguna xarxa moderna, per exemple els ferrocarrils que va construir Pearson, són d'una importància sovint menystinguda. El Vallès Occidental com a comunitat comarcal, suburbana, com a teixit de ciutats no ho és avui, en gran part, gràcies als ferrocarrils de Pearson? Qualsevol altra infraestructura (carretera o ferrocarril, xarxa d'aigües o elèctrica) passa pel Vallès Occidental per relacionar més comarques entre si, per lligar el Barcelonès a la Catalunya interior. En canvi, els actuals ferrocarrils de la Generalitat són el veritable metro del vallès Occidental (i, alhora, l'enllaç amb el metro de Barcelona i amb altres comunicacions de la capital).

Aquest ferrocarril, al contrari de les altres comunicacions, que prioritàriament segueixen els cursos de l'aigua i els passos més oberts entre

muntanyes, recorre la carena de la divisió fluvial després de passar un túnel i obre dos braços vers Sabadell i Terrassa.

Sabadell i Terrassa són també pràcticament dos finals de recorregut urbà. Ripoll amunt, des del Besòs, arribem a la primera de les capitals; per la riera de Rubí, des del llobregat, a la segona. En ambdós recorreguts, pràcticament haurem topat amb totes les poblacions del Vallès Occidental. En el primer cas Montcada, Ripollet, Cerdanyola i Barberà. En el segon, Valldoreix, Sant Cugat, Rubí i Les Fonts. Als finals dels recorreguts, Castellar del Vallès i Matadepera que, vinculades respectivament a totes dues capitals, representen un paper similar al de Sant Gervasi respecte a la Barcelona de fa anys. Una segona residència cada dia més canviada a residència permanent de qui s'escapa de les ciutats grans.

Aquests dos eixos urbans lineals a les conques fluvials que hem descrit, es complementen amb una corona. Pel ponent de Terrassa i en caire muntanyós: Rellinars, Vacarisses, Viladecavalls, Ullastrell i Castellbisbal, i, pel llevant de Sabadell, i en configuració molt més suau: Sant Llorenç, Gallifa, Caldes, Sentmenat, Palau, Polinyà i Santa Perpètua. La riera de Caldes, una altra riera perpendicular al mar, aplega els municipis frontera amb el Vallès Oriental. Els dos corredors urbans vers Barcelona són veritables ciutats lineals que resten cosides per multitud de xarxes interdependents, com els ferrocarrils de Terrassa a Sant Cugat, de Sabadell a Terrassa, o l'autopista i les carreteres de Sabadell a Terrassa, a Matadepera, a Valldoreix, de Terrassa a Castellar, de Valldoreix a Cerdanyola, etc., fins i tot la mateixa B-30, traçada al través comarcal. Si els cursos fluvials apleguen el sistema dels dos eixos urbans, gairebé totes les xarxes d'infraestructures lliguen ambdós territoris. Som en una única comarca. Com a màxim podem parlar de dues subcomarques.

L'urbanisme recent es contradiu amb aquest esquema: el Pla comarcal de Barcelona i la Corporació Metropolitana es queden a mig Vallès, i l'autopista B-30 i el ferrocarril Mollet-Papiol sembla que posin límit geogràfic a aquesta concepció urbanística. S'ha postulat sovint el creixement de Barcelona en aquesta zona (túnel, centre direccional, possible exposició universal...), però dia a dia es veu més difícil aquesta opció.

A inicis dels anys setanta les iniciatives barcelonines vers el Vallès van originar rèpliques; així contra el Centre Direccional es postulava el potenciament de l'àrea intermèdia entre Sabadell i Terrassa: la Mancomunitat, zona dotada de bones xarxes (autopista, carretera i ferrocarril), però travessada per rieres --la Grípià, la Maurina...-- i boscos. Era una àrea de difícil assentament de població i el Ministeri d'Obres Públiques va voler-la consolidar amb l'ACTUR, proposta d'uns nous 100.000 habitants en un polígon intermedi: "La SabaTasa del Caudillo", tan absolutament inviable que ni els expedients no s'han arribat a completar mai.

Diversos agents privats han consolidat, però, àgilment les seves propostes metropolitanes, mentre els organismes oficials i els plans urbanístics filosofaven. Quan la urbanística oficial jugava a zonificar tot el territori, el capital va triar i comprar els indrets consolidats o en tràmit de consolidar-se per a la construcció pública d'infraestructures. Era l'aprofitament més clar i ràpid de les plus-vàlues generades per la urbanització. Urbanització no històrica i lenta de ciutats tradicionals, sinó ràpida i efectiva amb càrrec als pressupostos generals de l'Estat.

El model, però, és força espontani i mancat de racionalitat: els ferrocarrils Generalitat-RENFE no enllacen entre si, no s'ha previst que els passatgers utilitzin la línia Mollet-Papiol, les comunicacions viàries són incompletes...

Aquestes actuacions s'han anat situant també al marge del casc de les poblacions: escoles, universitat, noves inversions industrials, hospitals, grups d'assegurances, grans superfícies comercials i, finalment,

la televisió. Totes elles, però, representen avui un sistema d'activitats i assentaments que malmeten l'ordenació territorial del Vallès en ser difícils d'encaixar en un model global. L'exemplificació material del metropolitanisme ha constituït al Vallès una experiència enormement negativa, ja que aquests elements (infraestructures noves i assentaments) haurien pogut jugar un paper equilibrador ben diferent, un paper positiu.

Tancat un capítol de planejament oficial i d'una dinàmica real que puntualment ben poc tenien a veure, cal plantejar-se de nou els camins d'una ordenació que lligui la planificació prèvia del model territorial, l'evolució real, i per tant, la gestió, i el govern d'aquest mateix territori.

Ens trobem, doncs, a la frontera d'una situació canviant. Si l'època del desenvolupament de la Gran Barcelona, del creixement i de la urbanització sense límits fa temps que es va acabar, molts d'aquells projectes i d'aquells plans, però, han perdurat fins ara, i són oficialment vigents. Els plans urbanístics més antics i les opcions que llavors es van prendre mantenen la seva inèrcia, però cap d'aquestes propostes no ha avançat. Al contrari, i coincidint amb la crisi econòmica, s'ha produït un moviment de replantejament sobre els municipis, de reconstrucció territorial a partir de la recuperació dels dèficits de vitalitat i d'equipaments que ha millorat l'espai urbà de les poblacions. Tot això és molt més que posar ordre, és, ben mirat, una condició per al capgirament del model territorial del desenvolupament i la possibilitat --si es continua-- de traçar-hi alternatives.

A la perifèria immediata de la capital, els sistemes urbans, Gavà i Viladecans, Cornellà, Sant Feliu i Sant Joan, Badalona i Santa Coloma, presenten alternatives de gestió territorial i són la proposta d'unes noves polaritats comarcals i metropolitanes, centres lligats als nuclis dels municipis i no als seus marges, que plantegen el camí d'una Barcelona metropolitana entesa sobre bases diferents. Es tracta de negar l'augment de perifèria dependent, i el creixement en taca d'oli, com a exclusius mecanismes de fer ciutat i regió urbanes. Avançaríem que les propostes que fructifiquen en aquests diferents municipis són, de fet, la base d'una nova concepció regional per a Barcelona i no pas, com podria semblar, hipòtesis per a fragmentar-la. Seria una regió més igualitària, més respectuosa territorialment, més funcional a l'hora d'avançar socialment i econòmicament en una recuperació de la crisi. La ciutat central de dos milions d'habitants seria envoltada, a diferents graus de proximitat, per deu pols de 100 a 200.000 habitants, mentre un segon contrapès constituït per Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa i Martorell seguiria la corona més pròxima a Barcelona.

És evident que no hi ha un model de gestió comarcal aplicable arreu, sinó que caldrà parlar de models alternatius a cada comarca i segons les opcions que, col·lectivament, les poblacions vulguin prendre. En el meu cas, doncs, es tracta de formular una proposta global per a un territori concret, el Vallès Occidental, que té avui com a tret fonamental un greu problema d'atur laboral. No pot ser aquesta una dada estructural en la dimensió que ha arribat a adquirir avui sinó que és, en bona part, un fenomen conjuntural que revela, però, un tret important de la societat postindustrial.

Des de l'inici de la darrera crisi econòmica generalitzada, el problema de la caiguda de l'oferta de llocs de treball ha estat especialment forta al Vallès Occidental, que ha ocupat des del primer moment un lloc preeminent en el "ranking" de les taxes d'atur a Catalunya. Darrerament, les dades que ofereixen les Oficines d'Ocupació de l'INEM continuen indicant l'especial gravetat de l'atur laboral a la nostra comarca, i molt especialment a l'àmbit de l'oficina de Sabadell on el nombre absolut d'aturats arriba quasi a 33.000 persones. A l'evident importància d'aquesta dada cal afegir-hi dos aspectes de signe diferent que denoten però la gravetat

de la situació present. D'una banda, cal considerar que el nombre de treballadors en atur que cobren subsidi per aquest concepte és d'entre un 15 i un 16% del total de treballadors desocupats. D'altra banda, cal indicar el pes notable que tenen dintre de l'atur global els treballadors més joves, que han de buscar la seva primera ocupació. Segons estimacions municipals, aquests treballadors suposen un 36,8% dels que es troben en atur i un 9,6% de tota la població activa de la ciutat. En xifres absolutes, la incorporació de treballadors joves durant el quinquenni 1984-1989 suposarà una demanda de 16.709 nous llocs de treball, només a la ciutat de Sabadell.

Cal, doncs, enfrontar aquest problema punyent en un marc territorial que ha de tenir en compte no només el patrimoni i la tradició industrial de la comarca, sinó també la seva localització geogràfica i el paper reequilibrador de la zona.

III.

A efectes d'exposició de la proposta plantejaré diversos projectes parcials.

En primer lloc hi ha d'haver un projecte industrial que ha de partir de la dispersió dels polígons existents i desigualment distribuïts. D'una banda, cal instrumentar mecanismes que afavoreixin l'ocupació de les parcel·les existents i que evitin moviments especulatiu del preu del sòl. Però cal conservar també l'ocupació industrial al nucli de les poblacions. En un sentit, iniciatives com la de transformar el sòl qualificat d'industrial en infraestructura de la central TIR/TIF, sobre la B-30, són l'oportunitat de redreçar la megalomania dels polígons projectats i oferir alternatives que incideixin en l'augment de qualitat de tot el sòl industrial de la comarca, de manera que s'afavoreixi la implantació de nous polígons ajustats a la demanda potencial. En un altre sentit, iniciatives com ara la de crear un Centre d'Exposició Permanent de la Indústria del Vallès, podria estimular la creació de serveis complementaris i esdevenir un element de foment industrial.

L'estructuració de la xarxa comarcal de carreteres i la major rendibilització del ferrocarril, haurien de completar el camp de l'intercanvi de mercaderies, el reforçament de l'estructura industrial de la comarca.

És necessària, però, més enllà de la gestió territorial, l'adopció de mesures complementàries com les previstes pel Reial Decret Llei 8/1983, de Reconversió i de Reindustrialització, l'aplicació del qual ha estat sol·licitada per l'Ajuntament de Sabadell per a obtenir la declaració de Zona d'Urgent Reindustrialització.

Una política comarcal, avui, ha de tenir també com a objectiu bàsic el de generar prioritàriament ocupació, i la gestió dels recursos públics pot ser un dels elements principals d'un projecte d'ocupació laboral. Per això estem impulsant l'augment de l'activitat del sector públic en la construcció d'habitatges, com a generador directe i indirecte d'un volum d'ocupació important, a curt termini, de mà d'obra. I també perquè l'habitatge com a bé socialment assequible és un element de solidaritat en la crisi, que frena a més el mercat especulatiu. Com, igualment, és generadora d'ocupació la inversió en obres d'infraestructura, que cal però seleccionar molt acuradament per tal que tinguin efectes inductors de nous assentaments productius. Això vol dir la prèvia programació de la inversió en infraestructura, tant des de l'òptica de les demandes directes de noves activitats econòmiques, com des de la vessant de les condicions de vida a la comarca. Així, una gestió territorial més respectuosa amb el manteniment dels espais naturals (del Parc de Sant Llorenç, de boscos, masos i rieres), pot generar també ocupació en la recuperació i la valoració d'aquests espais.

La lògica d'aquest plantejament porta a la formulació d'un projecte per al sector terciari que contempli un triple enfocament: l'homogeneït-

zació de l'oferta d'equipaments a les ciutats, la remodelació de centres comercials i de serveis juntament amb la creació de nous centres, i la integració de la Universitat a la comarca.

En el primer aspecte cal la definició i l'execució d'un programa d'equipaments que, necessàriament, ha de contemplar un horitzó mínim de 20 o 25 anys, treball abordat ja a Sabadell. Els centres comercials i de serveis pressuposen no només l'execució de Plans Urbanístics sinó discutir-los amb els sectors directament interessats i, fins i tot, establir la col.laboració entre la iniciativa pública i la privada. Finalment, permeteu-me una referència més llarga al tema universitari:

L'assentament de la Universitat al Vallès apareix com a resultat casual de diferents esdeveniments més que no d'una voluntat global. La Politècnica assentada a Terrassa i l'Autònoma a Bellaterra, en són els centres més importants. Al marge, apareixen d'altres instal.lacions: Sabadell (Escola Universitària d'Estudis Empresarials), a la Mancomunitat (Arquitectura), i a Sant Cugat (la Normal). El lligam territorial a les ciutats del Vallès ha d'ésser un primer element per trencar l'aïllament físic. Així, amb l'establiment a Sabadell de l'Hospital Clínic i la Facultat de Medicina, es pot obtenir una primera instal.lació universitària important a la ciutat, i amb el tancament de l'accés ferroviari de Bellaterra a l'Autònoma, altre cop sobre la línia originària, es pot lligar l'Autònoma al casc urbà de Ciutat Badia i Sabadell.

Superat l'aïllament físic, un programa de col.laboració Universitat i Administració Local i Universitat-empreses. Universitat - centres escolars de BUP-FP-EGB, pot ser un altre pas.

La programació global de l'oferta universitària al Vallès i la distribució dels centres a les diferents poblacions, hauria de fer-se seguidament.

Si bé a nivell viari, la construcció de les autopistes i la reforma de les carreteres comarcals, així com la central TIR, constitueixen una millora notable per a la distribució de mercaderies, al nivell del transport de passatgers la situació no ha millorat relativament al mateix ritme.

D'altra banda, un projecte de transport ferroviari hauria de contemplar no només la millora dels ferrocarrils de la Generalitat, com a projecte en curs, sinó que caldria establir un programa suburbà de serveis de RENFE a les línies de Barcelona-Manresa i Mollet-Papiol, i la coordinació global de l'oferta ferroviària amb la construcció dels enllaços que no varen ser previstos, entre les línies de la Generalitat i la de Barcelona-Manresa amb la de Mollet-Papiol. Es podria així configurar una oferta veritable de metro del Vallès.

Més enllà d'aquest programa mínim per rendibilitzar les xarxes existents, caldria plantejar la funció dels ferrocarrils de la Generalitat (i, en menor grau, de RENFE) a l'hora d'estructurar la Regió I en el transport de passatgers. Des que Pearson va deixar sense continuar les línies de Sabadell i Terrassa (davant les d'Igualada i Manresa que apareixen com a més llargues), s'ha parlat sempre de tancar el bucle i, en menor mesura, d'allargar-les.

Per què no els ferrocarrils de la Generalitat com a estructurants de la Regió I a nivell de ferrocarril suburbà? Superar l'aïllament del Nord del Vallès Oriental, qualificar l'oferta residencial de moltes urbanitzacions de segona residència i incrementar el paper de polaritats comarcals de diferents municipis (Sentmenat, Caldes, l'Ametlla, la Garriga...), és sobretot una qüestió de comunicació humana, de ferrocarril més que no pas de carretera, si el que és vol es multiplicar el grau d'interrelació personal (comercial, estudis, laboral).

És així necessari contemplar un projecte de polaritats i centres, ja que el conjunt de nous assentaments apareguts amb entitat comarcal

i metropolitana al Vallès, són punts claus del territori i del seu futur, i han de ser elements primordials de planificació i gestió urbanística. La seva aparició, en molts casos gairebé espontània, i el fet d'haver crescut sense tenir-ne en compte la importància i la incidència territorial, dona major relleu a la urgència de tractar-los. La iniciativa pública en la planificació i la gestió territorial d'aquests centres és exigència de bon govern del territori. A títol d'exemple, és exigència de solidaritat, en aquest cas de Sabadell, acollir els efectes que alguns nous centres generen. Per posar dos exemples ben diversos: Ciutat Badia i la Universitat Autònoma.

Recuperats en gran part els dèficits d'infraestructures al nucli de les poblacions, el projecte de sanejament i depuració d'aigües es planteja com el capítol següent. Sanejament i depuració que cal integrar en una gestió global del cicle de l'aigua, amb la recuperació d'aigües profundes, millorament del regatge, tractament de les fonts, etc...

En la mesura que estem en dues conques naturals ben clares (Ripoll i riera de Rubí), que configuren paisatges característics als rius-col·lectors finals (fondalada del Ripoll i vall de la riera de Rubí), és necessari integrar el sanejament i la gestió del cicle de l'aigua a projectes de gestió del medi ambient. La definició de dos parcs suburbans, parc del Ripoll i parc de la riera de Rubí pot localitzar dos grans capítols de gestió del medi ambient del territori.

Configurat el buit urbà del vallès Occidental com a tres grans corredors entre el Collserola i Sant Llorenç, corredors travessats únicament per xarxes (viàries, ferrocarrils...) i no per assentaments urbans, en cal una ordenació pròpia al marge de l'actuació a les poblacions. És a dir, un projecte per a l'agricultura i els boscos. Aquest espai que fins ara era tingut per inexistent, com a mer suport futur d'assentaments residencials i industrials, passa a tenir pes i destí propis. Agricultura, ramaderia, manteniment dels boscos, rieres, les àrees naturals de Sant Llorenç i el Tibidabo, etc., han de ser objecte d'ordenament i d'intervenció activa ambiental, econòmica i ecològica, més enllà de la simple i passiva qualificació urbanística de zones lliures.

La preeminència de la gestió pública en l'adequació urbanística i ambiental és molt més que la recuperació d'un espai del qual era absent el sector públic local. És condició de preservació de l'interès públic, d'eliminació de l'especulació i condició per a un avenç social i econòmic del Vallès. Si l'accent de l'avenç industrial cal posar-lo sobre la innovació tecnològica i la formació professional, el mateix avenç econòmic i social és impossible amb el manteniment de sectors retardataris que aposten per la fragmentació i la destrucció del territori. La crisi de l'especulació immobiliària i la decidida intervenció dels poders públics són les bases per preparar una gestió territorial diferent, que al nucli de les poblacions ja ha estat iniciat i que cal estendre al conjunt del territori comarcal.

Però, a un projecte de territori comarcal li cal una institucionalització simètrica. He citat abans la complexitat territorial del Vallès Occidental, que a nivell institucional es reproduïx, amb la presència de la Corporació Metropolitana de Barcelona, fins a mig Vallès Occidental. Parlem, però, sovint de fets que ultrapassen el Vallès Occidental i el Barcelonès mateix, per arribar a àmbits de la Regió I i a Catalunya.

A Catalunya hi ha dos grans problemes d'ordre territorial: en primer lloc, la divisió territorial de Catalunya com a país, superant la divisió provincial imposada i organitzant unes demarcacions per a la pròpia actuació de la Generalitat. Qüestió que durant la República es va resoldre amb les comarques i les vegueries. En segon lloc, l'organització de la representació política local i de l'administració local en funció dels requeriments moderns dels serveis i el nou marc de relacions d'intercanvi

i treball. Com a corollari, el problema de l'àmbit d'un segon grau de l'administració local, que ara són les diputacions.

El resultat del plantejament d'alternatives als dos nivells, nacional i locals ha de ser coherent. La divisió territorial de Catalunya ha d'atendre aquests dos problemes diferents.

El desequilibri entre població i territori a Catalunya, és més greu ara que als anys 30. Tot i això, la ponència que va redactar la divisió territorial als anys 30 era, però, molt conscient d'aquest fet i va arribar a un punt d'equilibri:

D'una banda, va constituir un elevat nombre de comarques a la Catalunya interior, coincidents amb rodalies i amb capitalitats clares. Aquest procés sols va aturar-se davant les poblacions o rodalies amb un pes demogràfic o territorial molt reduït. Llavors, la ponència va utilitzar sovint el terme de subcomarca per referir-se a àmbits locals, supra-municipals i sobretot ho féu quan calia entrar en el repartiment de serveis dins una comarca.

Finalment, a les comarques més poblades, i en particular al voltant de Barcelona, la ponència de 1932 va mantenir unes comarques amb territori de dimensió similar a la resta de Catalunya, però amb realitats locals, capitalitats i subcomarques més diverses (exemples del que avui anomenem Barcelonès nord, subcomarques de Sabadell i Terrassa, àrea de Sant Celoni, de Sant Feliu, de Martorell, etc.).

La ponència no va voler fraccionar aquí el mapa català en un grau molt fi, per a permetre així una divisió equilibrada de Catalunya i particularment perquè el rerapaís de Barcelona no quedés esquarterat.

El balanç del fet comarcal (i de la divisió territorial a Catalunya) ve avui complicat per diferents propostes, tals com:

--la de la pervivència de les províncies com a àmbit d'administració local de segon grau i el predicament de multiplicar-les.

--la de postular les comarques com a àmbits sols d'administració local, i mantenir les províncies o les agrupacions comarcals com a àmbit de l'administració de la Generalitat o divisió territorial pròpia de Catalunya com a país.

En aquesta situació ens atrevim a formular:

1r. La fusió de Catalunya en província única, la desaparició de les diputacions i la constitució de corporacions locals als àmbits de les comarques (tipus diputació o administració local de segon grau).

2n. La desaparició de la Corporació Metropolitana de Barcelona.

3r. El manteniment (si cal afinat) de l'engraellat històric de les comarques de la ponència de 1932 com a marc físic de referència, sense comportar una distribució immediata de competències, però constituint aquestes comarques la divisió principal de Catalunya com a país. Qualsevol altre àmbit, les vegueries, àrees amb problemes específics (alta muntanya, etc.) se supedita a aquest engraelat bàsic.

4t. Constituir com a districtes urbans o àmbits de serveis mancomunats (potser municipalies) aquelles localitats amb problemes específics no resolubles a nivell comarcal. Aquest cas es reproduïx bàsicament a les àrees densament poblades al voltant de Barcelona.

Al Vallès Occidental apareixen clars els àmbits:

- 1, Montcada, Ripollet, Cerdanyola.
2. Rubí, Sant Cugat, Castellbisbal.
3. Terrassa, Matadepera, Viladecavalls, Ullastrell.
4. Sabadell, Castellar, Barberà, Sant Quirze.

Un procés de formació d'aquests àmbits podria ser gradual, voluntari, no imposat exclusivament des de la Generalitat i ajustable en el temps.

En el cas del vallès Occidental podria comportar, en el futur, la incorporació de Rellinars i Vacarisses a l'àmbit de Terrassa; de Polinyà i Sant Llorenç Savall al de Sabadell, etc. o qualsevol altra variable alternativa.

Sè. Un procés d'aquest tipus podria resoldre, a diferents llocs de Catalunya, més d'un contenciós històric (tipus reivindicació de la comarca de Banyoles) a partir de l'organització d'àmbits de serveis (districte urbà).

El procés de constituir aquests àmbits podria ser força flexible, atès que el que cal muntar és una administració gairebé inexistent en les competències significatives dels Ajuntaments (planejament i gestió urbanística, mediambiental, sanejament, transports, etc).

Aquesta administració de serveis, en ser mancomunada, no esborra el mapa bàsic dels municipis actuals o àmbits de la representació política, però genera una dinàmica d'interrelació en els serveis i d'homogeneïtat en llur prestació pel conjunt de municipis agrupats.

En resum, proposem la utilització del mapa històric de les comarques com a marc de referència, de manera que al seu intern, flexiblement, pugui resoldre's el problema de l'administració local. La comarca assumeix tot allò que el municipi no pot prestar. En les àrees més poblades, la mancomunitat de serveis pot ser una manera de prestar-los des del mateix graó municipal però en règim compartit entre municipis veïns (que hem anomenat districte urbà).

Les mateixes comarques són també els àmbits d'actuació per a la Generalitat. Les seves agrupacions (vegueries, àrees per determinades polítiques sectorials, serveis metropolitans, etc.) són eminentment funcionals. No es preocuparia gaire que en resultessin agrupacions comarcals diferents segons els serveis, com la mateixa dinàmica dels fets està imposant. També en 1932 l'organització de les vegueries fou l'aspecte més fràgil o variable de la proposta de la ponència.

En el pensament de la ponència republicana hi havia molta consciència del problema que hem tractat: l'equilibri sempre difícil, però necessari, entre territori físic i territori polític.

Sóc conscient que aquest és un tipus de proposta no gens fàcil, però que entenc viable i també raonable. I he de manifestar que Sabadell vol participar, com ho ha fet en d'altres moments de la seva història, en el projecte de construir una Catalunya urbana i policèntrica, una Catalunya articulada per una pluralitat de centres i territoris; allunyada tant de l'esquema de la ciutat única o gran Barcelona com del corollari simple de la Catalunya de 4 ciutats o 4 províncies. És en aquesta voluntat que el Vallès Occidental, i concretament Sabadell, tant per la seva localització geogràfica, com pel seu pes demogràfic i la seva tradició urbana, juguem un paper fonamental. L'articulació de la perifèria de Barcelona és una etapa que cal guanyar positivament, per la mateixa Barcelona i per Catalunya. En el futur immediat, diríem que és al Vallès i a Sabadell on es decidirà, en primera instància, el resultat.

8 juny 1984

(El text d'aquesta lliçó fou publicat, el mes de juliol de 1984, per l'Ajuntament de Sabadell, Servei de Publicacions /ISBN, 84--505-0267-57)