

# La comarca del Garraf: reflexions a l'entorn de les infraestructures de comunicació dels assentaments urbans

Miquel ORRIOLS i MAS

*Arquitecte*

No he pogut evitar d'encetar la meua exposició amb unes dades i consideracions generals sobre aquesta comarca, tot i preveure que deuen ser, en general, conegudes per vostès:

El Garraf té una extensió de 18.443 ha (184,43 km<sup>2</sup>). És per tant, la comarca més petita de Catalunya. Està situada a la costa (la costa de ponent, segons referències clarament barcelonines, que estigueren vigents molts anys), envoltada en semicercle pel massís del Garraf i la depressió penedesenca. La seva configuració és la d'una plana costanera tancada per la carena dels estreps centrals i occidentals del massís. De la seva superfície, aproximadament un 50% correspon a la plana, considerada entre les cotes 0 i 100 metres. De la resta, la part muntanyosa, un 25% es mou entre les cotes 100 i 200 metres, i l'altre 25%, entre els 200 i els 500 metres. Igualment, dels 26 km de costa que té, 13 km són de costa rocallosa i penya-segat i 13 són de platja. Té actualment 78.903 habitants censats. S'ha escrit que «en el seu conjunt, doncs, la comarca es manifesta com envoltada per un amfiteatre de muntanyes que li barra els accessos fàcils a les terres de l'interior i ben oberta per Sitges, Vilanova i la Geltrú i Cubelles a la Mediterrània, síntesi d'un íntim contacte entre el mar i la muntanya, que singularitza i justifica aquesta comarca catalana».

I passo ja a la primera qüestió enunciada:

És comunament acceptat que les infraestructures de comunicació són un dels elements vertebradors del territori. No és estrany, doncs, que aquest territori que avui coneixem per Garraf hagi restat des de sempre en un cert aïllament. Perquè a diferència d'altres co-

marques, no ha format mai part dels grans itineraris d'aquest país. O a diferència d'altres, que, sense formar-ne part, eren prou obertes a les terres limítrofes per teixir-hi un sistema d'interrelació. Així, d'antic, en temps d'assentaments íbers, ja trobem sorprenentment els més importants nuclis habitats a la costa, arran de mar, quan el més habitual era l'ocupació de punts elevats del territori. I és que ja el mar s'oferí com la millor possibilitat de comunicació. L'evolució cap a poblats ibero-romans com els d'Adarró o Subur es féu també sobre aquest esquema. Hom parla d'un possible camí romà que devia unir Barcelona amb Tarragona per la costa. Però el fet de si va existir o no, fou secundari, perquè el camí important passà per la depressió penedesenca de l'interior.

Més tard, amb la represa medieval, el castell de Ribes es constitueix en la primera fita, just en el punt on conflueixen sobre la plana, les valls de les rieres de Canyelles, de Begues i de Jafra, passos naturals des de l'interior. S'establiren després Miralpeix, la Geltrú, Cubelles, etc., teixint un sistema de camins per la plana i cap a l'interior, passant els estrets muntanyosos i fins i tot cap a Barcelona per l'anomenat camí de les Costes, costerut i difícil. Però fou un sistema de camins, com també ho fou el d'assentaments, de terra endins, defugint la costa. No eren temps per a la navegació, i aquesta plana, en comunicacions, era subsidiària de les terres interiors del Penedès.

Aquest sistema, més tupit, moltes vegades reparat, o millorat, arriba al darrer quart del segle XIX! Però el segle XIX porta també un altre capgirament significatiu: les relacions amb Amèrica. Com a conseqüència de la llibertat de comerç decretada per Carles III, el 1778, Sitges i sobretot Vilanova i la Geltrú teixiren unes relacions de migració i comercials notables amb les colònies americanes. Novament, les rutes del mar. Vilanova es convertí en el punt d'embarcament dels vins del Penedès. I coincidint amb les èpoques en què el transport marítim representa el mitjà més important i capaç de transport, aquesta ciutat va conèixer un floriment notable i definitiu en la seva història. Fins i tot, les comunicacions amb Barcelona per mar s'utilitzaren com a recurs per superar les deficientes comunicacions per terra. En aquesta època es consolida l'aspiració a tenir un port. La relació amb Amèrica aporta iniciatives, fortunes i experiències. També aporta cotó, amb els vaixells que havien dut vi i que de retorn transportaven mercaderies americanes. I amb el cotó la primera industrialització de la ciutat: Com a tants altres llocs, la indústria tèxtil marcaria fortament la base econòmica de la ciutat a venir. I amb la industrialització, una iniciativa forta, de futur en aquell moment: el ferrocarril. Les dues aspiracions entraren en competència. Port o ferrocarril. A la fi s'emprengué el ferrocarril. Aquest fou possible com he tractat d'explicar, per un seguit de casualitats procedents de la relació amb Amèrica, i curiosament enterrà de moment l'aspiració d'un port. I anoti's a les mancances històriques d'infraestructures de comunicació d'aquesta comarca, que el notable floriment econòmic, social i cultural dels segle XIX, es féu sobre unes comunicacions marítimes que no tingueren el mínim suport físic d'un port.

El 1880, s'obre al trànsit la carretera de les costes, anomenada carretera de Barcelona a Santa Creu de Calafell, que passa per Gavà i Viladecans i dibuixa ja la línia de tensió en comunicacions més important de la comarca fins ara. El 1881 s'inaugura el ferrocarril, sobre la mateixa línia, unint els pobles costaners de la comarca entre sí, i amb la capital (Barcelona). Aquest fet, i la contundència de foradar el massís per la via directa, significà per la comarca la primera gran infraestructura de comunicació que es féu a temps. Ha significat fins avui un factor bàsic de desenvolupament, i avançà la línia de la costa com a

zona de major tensió futura en els assentaments de la comarca. El 1898 s'acabà Amèrica. I la navegació. Cap al 1915 es construí la doble via i també per aquella època la carretera Vilanova-Vilafranca-Igualada i Vilanova-l'Arboç. En pocs anys, doncs, aquesta comarca es dota de ferrocarril i de carretera i enceta el segle XX amb una estructura de comunicacions ja basada en les línies de costa com a principals, i les que l'uneixen amb l'interior com a secundàries. I sembla que suficients, en un moment en què decau la navegació, està en ascens el ferrocarril i comencen a aparèixer els automòbils.

Si ara parlem de gran dèficit acumulat d'infraestructures en aquest territori, és perquè, malauradament, cent anys més tard, és a dir, ara, estem exactament igual.

En els anys 50 es construí, finalment, el port. Tard i malament. I no incidí ja en el sistema de comunicacions. La creixent importància que, en el decurs de la segona meitat del segle XIX, ha adquirit el transport per carretera, fa que sigui aquest sistema, sobre el qual s'estan fent actualment les actuacions més significatives, sobre el qual es plantegen transformacions més importants, el que al cap i a la fi produirà un impacte més radical sobre l'estructuració del territori.

Ja anteriorment, a l'entorn dels 70, la progressiva construcció i connexió de la xarxa d'autopistes A-17, A-7, B-30, etc. genera una revalorització de la carretera Vilanova-Vilafranca, i complementàriament de la de Sitges-Ribes-Canyelles, ja que estableix la comunicació amb Girona i Europa per un costat i la península per l'altre (València, Lleida, Saragossa, Bilbao, Madrid, etc.). Aquesta revalorització, creixent encara, i que ben segur prosseguirà en el futur, i més amb la renovació completa que s'està fent actualment en aquesta carretera, no té però una incidència significativa directa en la vertebració del territori. Més importància per les implicacions sobre l'estructura del territori, tant actual com futura, té la construcció de la variant de Sitges i Vilanova, a la C-246. La primera actuació, la de la carretera de Vilafranca, significarà una millora notable de la permeabilitat cap a l'interior sobre la mateixa via anteriorment existent. La segona, la de la variant, és una traça de nova planta que creua la plana de la comarca esquivant ciutats. Millora, per tant, el pas a través d'aquest territori, però no gaire la comunicació del territori amb l'exterior. I no gaire, per ara, el sistema de comunicacions intern del territori.

No està pensat, ni és una via que estructuri, però la seva influència és i serà cabdal en l'estructura futura d'aquesta plana. Un bon exemple dels inconvenients de no «pensar integralment» el territori.

I ara, s'està foradant novament el massís del Garraf per fer passar l'autopista Barcelona-Coma-ruga per la costa. Novament, aquella línia de tensió principal de la comarca. El tram en construcció, fins a Sitges, travessa el massís amb una traça que, més enllà dels factors econòmic-constructius i ecològics o d'impacte ambiental, no tindrà efectes estructurants o desestructurants. Però, les decisions del traçat per la plana no s'han pres encara definitivament. Té llums i ombres i molt probablement reforçarà el paper de la Variant en bona part del seu recorregut. Accentuarà l'efecte «corredor», al seu pas per la plana, al trànsit de llarga distància i en tot cas s'hauran de tractar de preveure els efectes per minimitzar-ne els inconvenients i magnificar-ne els avantatges. Però el debat està servit, i també la polèmica. Per ara únicament el seu pas pel terme municipal de Vilanova, que és en el qual es plantegen alternatives.

L'efecte, però, de les actuacions combinades de la renovació de la carretera a Vilafranca i posteriorment fins a Igualada, i de l'autopista del Garraf, significarà una nova inflexió important sobre l'estructura de la comarca, com ara fa cent anys ho significà el ferrocarril i les carreteres. La seva incidència sobre l'estructura del territori, en aquest moment és perturbadora, des d'un punt de vista d'implantació física. I ha posat més en evidència la necessitat de replantejar-se el teixit viari comarcal, ara bastant descol·locat. Però la seva incidència sobre tots els altres aspectes de la comarca: humans, econòmics, d'ordenació territorial, etc., seran encara més importants i és un exercici de predicció al qual tractem d'aproximar-nos.

Anem cap a unes dimensions de les necessitats que trenquen l'escala i el ritme de la història d'aquesta comarca. En la nostra societat d'avui, l'increment de la mobilitat no obligada (és a dir, per motius de lleure, d'obtenció de serveis, etc.) és molt més important que l'obligada (és a dir, per motius de treball, estudi, etc.). I aquesta mobilitat continuarà creixent perquè respon a una demanda de la societat lligada a l'exercici de les llibertats individuals. Maximitzar, doncs, la xarxa viària és, en certa manera, inútil, si el que pretenem és cobrir definitivament les necessitats, perquè el transport privat sempre serà superior.

Vull acabar les reflexions sobre les infraestructures de comunicació en aquesta comarca afirmant que, com a tants altres llocs, cal apostar fort pel transport públic. I passo als assentaments urbans.

El Garraf està format per sis termes municipals i, per sis nuclis urbans, inicialment. Deia, al principi, que hi té censats, el 1990, 78.903 habitants, encara que la xifra real se situï, probablement, a l'entorn dels 85.000. La distribució per municipis és la següent:

Vilanova i la Geltrú	47.340 hab.
Sant Pere de Ribes	13.991 hab. (6.641 + 7350)
Sitges	13.550 hab.
Cubelles	2.984 hab.
Canyelles	691 hab.
Olivella	347 hab.

Aquestes dades situen la comarca en el penúltim lloc de Catalunya pel nombre de municipis (el darrer seria el Barcelonès) i en el 16è. pel nombre d'habitants.

Si posem en relació el nombre d'habitants amb el nombre de municipis, obtindrem una mitja de 13.150 ha/mun., i veurem que correspon al quart lloc de Catalunya, després del Barcelonès, el Baix Llobregat i el Vallès Occidental. És significatiu, per tant, el caràcter urbà de la comarca.

La posició dels sis nuclis urbans és la següent: Els dos més grans, Vilanova i Sitges, a la plana, sobre la línia de costa. Els dos següents, Ribes i Cubelles, a la plana litoral i, en distinta mesura, situats cap a l'interior. I els dos darrers, Canyelles i Olivella, cap a la part muntanyosa de la comarca. Si els analitzem des del punt de vista d'autosuficiència, en relació a la teoria dels «llocs centrals» de Christaller, ens trobem amb:

- Vilanova, lloc central indiscutible, i amb una entitat pròpia notable.
- Sitges, ciutat mitjana, amb forta personalitat i autonomia, i que usa amb un marge estret la centralitat de Vilanova. És més gran i autosuficient que moltes capitals de comarca de Catalunya i, en ser la ciutat més propera en temps i distància a Barcelona, és més subsidiària de la capital del Principat que de la comarca.
- Sant Pere de Ribes, partida en dos nuclis, té ja un major grau de dependència, encara que el nucli històric tributi una certa centralitat a Sitges.
- La resta de municipis, Cubelles, Canyelles i Olivella, tenen, en aquest aspecte, una relació més convencional, més del tipus de sistema de ciutats amb lloc central. Però són pocs per a la justificació del model.

Es pot fer la caricatura de dir que Vilanova és capital de si mateixa. A més dels nuclis urbans, al Garraf hi ha 40 urbanitzacions i 25 parcel·lacions semiedificades d'origen més marginal. Els contactes físics entre assentaments d'origen distint i entre assentaments d'un terme municipal que toquen el nucli urbà del terme veí sovintegen. El grau, per tant, d'«urbanització» de la comarca és força rellevant. Tot plegat fa que s'estigui teixint una xarxa d'interrelacions urbanes creixents, que més que el sistema de ciutats a l'entorn d'un lloc central apunta cap a un sistema urbà únic, dispers i també desestructurat, per ara (recordeu el que deia en relació al sistema comarcal de comunicacions internes). Perquè, a més de l'oferta de centralitat de Vilanova sobre la resta de la comarca, Sitges i Sant Pere de Ribes, per exemple, disposen de l'oferta comarcal principal en alguns serveis o funcions (sanitari, hosteleria, etc.).

El creixement que, sens dubte, produirà l'impacte de l'autopista del Garraf no farà sinó espessir aquest sistema urbà, i en un futur no massa llunyà, la plana d'aquesta comarca serà ocupada per una ciutat, discontinua, però formant un únic organisme viu. Salvant les diferències d'escala, com una petita àrea metropolitana. Enfront d'això, actualment, cada municipi compta amb el seu Pla General d'Ordenació i cap d'ells està fet amb perspectiva comarcal. És més, cap d'ells s'ha fet contrastant-lo amb els limítrofs. I això, que els Plans Generals són instruments d'ordenació integral del territori. Suposo que a ningú no se li escapen les dificultats, a la pràctica, de posar en sintonia els interessos territorials d'un conjunt de municipis veïns. La Comissió Provincial d'Urbanisme, en la seva actuació tutelar dels planejaments municipals, ho podria fer i seria una de les funcions que podrien justificar aquesta funció tutelar. Però no ho fa. I els Consells Comarcals no tenen competències urbanístiques. En aquest sentit, la iniciativa del Consell Comarcal del Garraf, de fer un Pla Estratègic de la Comarca, una de les peces del qual és l'ordenació territorial, té empenta i és esperançadora. Però, el seu caràcter no vinculant pot fer que es quedi a mig camí de l'efectivitat. Perquè cal dibuixar aquesta «ciutat» sobre aquesta plana, reinterpretant-la. I per això cal cercar el punt d'equilibri entre l'autonomia municipal, necessària sens dubte, i el valor a defensar i la coordinació comarcal, també necessària, i el valor a assolir. Aquest procés cap al punt d'equilibri és inevitable. Com més es trigui a arribar-hi, més oportunitats haurem perdut.

Finalment i per acabar, faré una reflexió aprofitant que estic participant en el I Congrés Català de Geografia:

Històricament, els geògrafs han estudiat, interpretat, explicat, teoritzat, etc. la terra, la regió, el territori, el relleu, el clima, la vegetació, les ciutats, les morfologies, els fenò-

mens socials i els comportaments humans en relació a tot això. Han analitzat, han quantificat, han codificat, etc. Però és un professional rar, en el sentit de poc freqüent, en la pràctica real d'aquesta societat a l'hora de planificar. S'ha de tenir en compte que es tracta de fer previsions i prediccions, de convertir espais socialment i econòmicament heterogenis en sistemes equilibrats. S'ha de tenir en compte que hi ha una multitud de motius personals, de valoracions subjectives que influeixen en les decisions econòmiques i en el comportament espacial. Cal tenir en compte la complexitat de la producció de l'espai social. Reclamo als professionals de la geografia una major incorporació a aquestes tasques i a aquests compromisos, perquè són molts els agents que intervenen en aquest procés, i en canvi, molt pocs els que hi poden aportar criteris globalitzadors.