

DEBAT TERRITORIS EN TRANSICIÓ

DE CARA AL FUTUR
DESENVOLUPAMENT
DE CATALUNYA, QUINS
SÓN ELS ASPECTES
TERRITORIALS CLAU?

Joan Antoni Solans

Ramon Folch

Joan Nogué

Albert Serratosa

Josep Oliva

Albert Vilalta

Aspectes territorials clau

Joan Antoni Solans

Arquitecte

1. Una nova lògica local

Els grans municipis de Catalunya han esgotat el seu terme municipal. Això constitueix un fre al dinamisme de base de Catalunya. Les noves iniciatives productives de base no poden obrir-se pas ni cristal·litzar nous empresaris. La situació és, al mateix temps, fons de desordre territorial. Els creixements –decidits vagi's a saber on– cauen del cel sobre uns municipis petits sense gruix social que puguin assegurar-ne el control i que els puguin digerir, són aquells municipis en què el seu ajuntament tanca un mes i mig quan arriba la verema o la sega perquè han d'estar per la seva feina.

Com que cap partit no vol rectificar l'ordenació territorial local de 1855 –això sí que és memòria històrica–, pel que fa als grans sistemes urbans cal anar decididament a figures similars a la reeixida solució francesa de «les comunitats d'aglomeració». A Catalunya, sobre els municipis només hi hauria d'haver unes comarques fortes, per a les zones geogràficament indiscutibles amb ciutat central, i unes «comarques urbanes», centrades sobre els grans municipis metropolitans. Les vegueries d'alguns i els milers d'òrgans consorciats que d'altres estan plantejant en els milers de plans territorials i directors –i que per a alguns que estan en el Govern són la gran solució al problema– cal tenir clar que són un nou nyap. I l'estructura provincial imposada és, de forma clara, una estructura de l'Estat per a les competències distribuïdes d'aquell i, per tant, insignificant a Catalunya.

2. Una política de sòl pública

S'ha perdut la tradició que tenien els governs de la Generalitat d'una política de sòl forta sobre tot el territori per normalitzar el mercat de solars i portar el preu del sòl al cost normal de producció. L'Administració ha de tenir clar que si permet la retenció del sòl qualificat, en comptes d'esdevenir un ingredient necessari, esdevé un tresor. Si altres factors, com ara el financer, baixen per sota de la inflació, el diner escapa de la borsa, i l'Administració no declara sectors d'urbanització prioritària o no passa a l'actuació del sòl planejat, com ha succeït amb la recent passivitat, l'espiral de preus està servida i la situació encara serà més greu quan esgotin el sòl adquirit per aquells governs.

El sistema productiu es bloca, el cost de l'habitatge no està en proporció amb els salaris, les indústries multinacionals marxen perquè guanyen cent vegades més si es venen el sòl de la planta que fent el producte industrial –pel que varren pagar a 2.000 pessetes el metre quadrat els donen 90.000 pessetes pel metre quadrat, un fet que el Govern erròniament ven com la fatídica deslocalització de la globalització–, i el procés és greument inflacionari en anar al moll de l'ós –augment del preu dels habitatges del 275% en els darrers cinc anys–, i així ja es pot comprendre com això pressiona els salaris i, en conseqüència, on situa la concurrència de les nostres empreses –cosa que en el sermó oficial se'ls traslla-

da com a exigència de més competitivitat per mantenir els diferencials.

Si es fa la ciutat necessària, els patronats locals, les cooperatives sense ànim de lucre i els particulars resoldran el problema, i el cost unitari del nombre d'actuacions de protecció a fer i el seu volum serà menor i assumible per l'Administració.

3. El problema no és l'habitatge, sinó quina és la ciutat necessària i on s'ha de fer en el marc d'una política territorial clara per a Catalunya

Ara, amb el pacte de l'habitatge, l'accent –com en el franquisme– tornarà a ser l'habitatge, i al pas que anem acabant essent l'eradicació del barraquisme. El procés urbanístic recent ens ha abocat a eliminar el planejament general, com a procés polític de definició de l'interès general de cada comunitat a mig termini, i a executar-lo amb promptitud i voluntat. Hem passat a l'actual casio dels convenis urbanístics i de les modificacions de pla, que el recent decret legalitza, per canviar intensitats i usos sense més, per ocupar el sòl rústic encara que no estigui qualificat, i que els municipis de la primera corona metropolitana puguin fer el seu «creixement» per a la requalificació i anorreament dels sectors industrials. Un fet que porta el desassossec de moltes indústries desestabilitzades per aquesta exigència de tancar i vendre la seva planta a Barcelona, a l'Hospitalet, a Barberà o a Rubí, qualificades amb la nova ciutat compacta i insostenible dels pregoners de la sostenibilitat, amb els coeficients d'edificabilitat bruts de 2,5 m²st/m² de sòl; i ara ja no se'n van a Riudarenes, a l'Arboç o a Santa Margarida –com als anys seixanta–, sinó a Eslovàquia o als polígons que alguns consellers ens venen a Romania. Mentrestant, el sòl industrial que es picono no se substitueix per un nou

sòl. D'aquesta manera, el país es desindustrialitza a marxes forçades.

El sùmmum d'on s'ha arribat és el decret recent del Govern, imposit sense passar pel Parlament, on unes actuacions públiques amb projecte d'urbanització incorporat, que delimitarà el conseller de Política Territorial, que anomena solipsísticament *residencials integrades*, es faran al marge del planejament del mateix Departament –que en els plans territorials i directors que redacta no delimita els sòls urbanitzables perquè no pugin els preus. Per poder passar per damunt dels ajuntaments, a aquestes actuacions es té l'ocurrència d'anomenar-les *plans directors*. Independentment de violentar així la llei, ja que la naturalesa dels plans directors és una altra, la justificació és mobilitzar el sòl que fins ara no s'ha aconseguit transformar en solars i on es poden edificar els 160.000 habitatges de protecció pública que el pacte nacional diu que s'han de fer els pròxims vuit anys en nous sòls del total de 240.000 de protecció que el pacte preveu construir durant els pròxims vuit anys. Ja es veu en què queda l'autonomia municipal d'aquells qui es deien *municipalistas* i en què està quedant el costós planejament territorial engegat.

Aquest programa cal situar-lo en un moment de dificultats de col·locació dels estocs amb els actuals preus i en un moment de manca de liquiditat en el mercat financer i amb l'interbancari amb un preu alt a tot Europa, com a conseqüència de la profunda crisi originada pels passius financers poc solvents per efecte de l'esquitxada de les hipoteques *subprime* i *pel si de cas*. I, mentrestant, les primes de crèdit recentment atorgades per engegar les innombrables promocions en curs aniran venent. Caldrà veure com tot quadra quan, en canvi, convenia un aterratge suau pel

pes de la immigració en la construcció. I el Govern necessita ara un sector privat fort per fer creïble el voluminós nombre d'actuacions que s'ha fixat, ja que per si sol no té els recursos financers per fer ho –i la discussió d'aquell nombre queda al marge d'aquest paper.

4. Tornar a un marc operatiu clar i obert

El moment és d'esquizofrènia a l'espera del que dicti el Tribunal Constitucional respecte a la Llei 2007. Mentre la Llei fixa com a valors urbanístics els valors de la capitalització agrària i per al sòl urbà els que resulten del que està edificat, les mateixes administracions mantenen, a efectes fiscals, els que es deriven dels valors de mercat d'acord amb les expectatives donades pels plans que la Llei, en canvi, no reconeix com a apropiables pels particulars i de quins impostos en resulta l'impost de béns immobles, l'impost de drets reals o l'aplicació de la plusvàlua que ningú no ha alterat com si la Llei no hagués entrat en vigor. L'Administració s'il·lusiona en la seva capacitat de reeixir en posar els 240.000 habitatges de protecció oficial en vuit anys, d'acord amb els baixos costos que tindrà el sòl en cas d'adquisicions massives per expropiació, ja que ho seran als valors d'aquella Llei urbanística. A partir dels actuals valors de l'habitatge lliure –primera hipòtesi a qüestionar-se creu que es poden carregar els desenvolupaments urbanístics amb el 50% dels habitatges en algun dels règims de protecció oficial i, a més, imputar-los els costos de la urbanització i del transport públic necessari, atès els grans marges que en resultaran pel poc pes que tindrà el preu del sòl. I, a més, quedar-se gratuïtament ben urbanitzats fins al 15% de l'aprofitament urbanístic dels nous sectors per a l'administració actuant, que habitualment serà la Gene-

ralitat. Per la qual cosa li permet sospirar al text que amb el que li sobra pagarà els edificis dels nous equipaments i se suposa, ja posats a respirar, el cost del seu futur funcionament.

Si tenim en compte que s'ha dictat una llei d'urbanisme l'any 2002, una llei pont el 2004, un text refós l'any 2005, un reglament dels del Romanones el 2006, una llei d'urbanisme bàsica de l'Estat el 2007 i el famós Decret de la Generalitat del 2007, com a resultat del pacte de l'habitatge, ja s'entén que juntament amb els decrets sobre sostenibilitat i avaluació mediambiental, la Llei del paisatge i el seu reglament, els decrets per a una mobilitat sostenible i un codi tècnic de l'edificació, que anirà seguit d'una llei de dret per a l'habitatge que altera els aspectes de les lleis urbanístiques... El que cal preguntar-se és si algú sap on s'està, començant pels magistrats del contenciós que han de jutjar els actes de l'Administració, i si en aquest marc inestable de total manca de seguretat jurídica es pot fer front a la crisi que està al damunt.

Quan Catalunya ha anat bé des del punt de vista urbanístic és quan amb el Cerdà o amb el Pla metropolità i els plans dels vuitanta ha tingut una estructura de ciutat forta amb eixamples ben definits i edificabilitats i densitats clares, i sense permetre l'extorsió dels convenis que inclouen quantitats dineràries a favor dels ajuntaments com a condició per poder actuar urbanísticament. Fins i tot, la translació de l'aprofitament mitjà s'havia de fer per subhasta pública, i els seus ingressos s'havien d'invertir en operacions d'infraestructures, de política municipal de sòl o de dotacions i espais lliures. I, a més, s'havia d'imputar el cost d'urbanització de la part municipal als ajuntaments perquè es fessin càrrec de forma responsable del que costa urbanitzar, perquè ni demanin paviments d'or ni

els regalins piscines, camps de golf, auditoris i ports esportius.

Un dret constitucional és que, un cop normalitzat el valor del sòl per l'Administració –condició primera i bàsica–, s'afectin les plusvàlues a favor de la comunitat,

i una altra cosa molt diferent és que l'Administració generi artificialment plusvàlues per fer més calaix i que s'oblidi que, en darrer terme, són l'industrial o el ciutadà els que immoralment han de pagar la «festa».

Catalunya, territori advers

Ramon Folch

Doctor en biologia, socioecòleg

Director general d'ERF, president del Consell Social de la UPC

Catalunya és un país petit i muntanyós, de geomorfologia complexa, amb cotes que van d'arran de mar fins als tres mil metres i més. Les planes són excepcionals i relatives, car hom qualifica com a tals territoris ondulats que en altres contextos geogràfics serien considerats com a relleus elevats. L'altitud mitjana és d'uns set-cents metres, mentre que les àrees escassament inclinades, amb desnivells mitjans inferiors al 10%, representen a penes un 50% de la superfície total. Hi plou poc, per sota dels sis-cents mil·límetres anuals en la majoria de llocs, i de manera irregular, torrencialment en alguns moments. Un panorama paisatgísticament engrescador i territorialment inquietant.

En efecte, totes aquestes característiques prefiguren un espai poc propici a les necessitats d'una societat industrial moderna. Van tenir valors diferencials competitiu en èpoques pretèrites, quan la defensa prevalia sobre la producció. Són un maldecap quan les necessitats d'espai urbà i d'inscripció d'infraestructures lineals demanden planes àmplies i escassetat d'accidents orogràfics. A Catalunya és molt difícil superposar sobre

la matriu biofísica una matriu territorial competitiva. Patim una limitació espacial objectiva que, sorprenentment, no ha generat cap estratègia correctora en forma de mesures cautelars o d'opcions territorials genèricament compatibles amb totes aquestes preexistències adverses.

La conceptualització de l'anunciat Eix Transversal Ferroviari entre Lleida i Girona estableix que un 32% del traçat bàsic –és a dir, 233 quilòmetres– transcorri per onerosos túnels, ponts o viaductes, i això després de descartar diverses alternatives interessants en termes de connectivitat urbana que feien que aquests artefactes concernissin el 40% del traçat. Tot i això, el cost i l'impacte de rebaixos i terraplens en els trams «normals» serien alts. La difícil viabilitat econòmica d'aquest projecte contrasta amb la seva versemblant conveniència estratègica. Un cop més, l'adversitat de la matriu dificulta l'acció.

Els escenaris futurs, amb un canvi climàtic en curs que, amb tota probabilitat, incrementarà l'ariditat de la meitat meridional del país, es presenten una mica més adversos encara. L'agricultura

de secà, i fins i tot la de regadiu, tan poc competitives ja ara en el context europeu, tindran encara més dificultats. La crònica escassetat d'aigua dolça s'incrementarà. Tenim un territori adwers que en serà més a tres o quatre dècades vista.

Aquests són els fets. La realitat dependrà de la manera com els abordem. Si continuem adoptant polítiques territorialment isotròpiques i ignoradores d'aquestes limitacions, arribarem aviat a serioses situacions de conflicte. Si els utilitzem

de coartada per tal d'aturar tota activitat, altres conflictes de caràcter socioeconòmic arribaran més aviat encara. Penso que, fidels a la cultura tecnocientífica, hem de continuar projectant noves configuracions territorials i infraestructurals, però a partir de matrius projectatives que incorporin els paràmetres actualment pretèrits. La tolerància del sistema ja ha tocat sostre. Es tracta, en definitiva, de projectar bé. Si hom oblida algunes peces no podrà construir bones màquines.

Territori, paisatge i identitat

Joan Nogué

Director de l'Observatori del Paisatge de Catalunya i
Catedràtic de Geografia Humana de la Universitat de Girona

Estic absolutament convençut que el procés de construcció nacional de Catalunya flaqueja en una dimensió que, des del meu punt de vista, és fonamental: la territorial. És comprensible, venint d'on veníem, que, en les darreres dècades, l'èmfasi s'hagi posat en la llengua o en la cultura, entre altres components inherents al fet nacional que exigien –i seguiran exigint– una atenció especial. Ha arribat, però, l'hora d'atendre amb la consideració que es mereix la dimensió territorial en el seu sentit més ampli. L'absència d'una cultura territorial en majúscules i d'una consciència de paisatge estesa entre la ciutadania és, des del meu punt de vista, una de les mancances més notables que patim com a país.

Els països més moderns i avançats del nostre entorn europeu, aquells en els quals sovint ens emmirallem, no es dis-

tingeixen només per gaudir d'unes bones infraestructures, d'una població formada i educada i d'una economia que es recolza en sectors innovadors i de gran valor afegit, sinó que també sobresurten per la seva cultura territorial i per la seva consciència de paisatge. En els darrers anys he pogut comprovar personalment com, en països com Suïssa, Holanda, Noruega, Eslovènia, Escòcia o el Tirol, entre molts altres, amb i sense estat, els dos components més amunt esmentats actuaven, efectivament, com a pilars de la modernitat, a més de contribuir amb eficàcia a enfortir el sentiment d'identificació nacional.

Entenc, per cultura territorial, la mínima formació i sensibilitat necessàries per assumir i no posar en qüestió que és imprescindible, pel bé del comú, una ordenació del territori racional i, alhora, sensible al lloc; que és convenient, en bene-

fici de la col·lectivitat, una gestió prudent i sostenible dels recursos naturals; i que és aconsellable, per reduir la inevitable conflictivitat territorial derivada de la presa de determinades decisions, una forma de govern i de gestió del territori basada en el diàleg i la concertació social. Quan aquesta cultura territorial és present en les capes dirigents del país i també en amplis sectors de la ciutadania, el debat, tan apassionat a casa nostra, entre aquells qui defensen a tort i a dret, per exemple, la construcció de determinades infraestructures al preu que sigui i com sigui i aquells altres qui es tanquen en banda i es neguen fins i tot a discutir-ne les possibles alternatives, pren tot un altre caire. Aquest debat esdevé llavors, senzillament, una ocasió excel·lent per repensar col·lectivament el territori i consensuar-ne la transformació, si s'escau. Per contra, la manera com enfoquem els nostres debats territorials, llevat de notables excepcions, no només és obsoleta, sinó estèril. I les conseqüències per al conjunt de la població, en termes d'identificació territorial i de manteniment del sentit del lloc, són nefastes.

Ens cal, per altra banda, una consciència de paisatge que ens convenci, d'una vegada, que un entorn atractiu, afable i harmoniós genera una agradable sensació de benestar, que augmenta notablement la qualitat de vida dels ciutadans. Així ho constata, sense anar més lluny, la Convenció Europea del Paisatge (Florència, 2000) quan afirma que «el paisatge és un element important de la qualitat de vida de les poblacions, tant en els medis urbans com en

els rurals, tant en els territoris degradats com en els de gran qualitat, tant en els espais singulars com en els quotidians». El paisatge, sense cap mena de dubte, és un indicador excel·lent per valorar el nivell de cultura, de civilitat i d'urbanitat d'un territori, a qualsevol escala. I encara més, és un indicador idoni per captar l'estima d'aquella societat pel seu territori i el nivell d'identificació que hi manté.

No hem d'oblidar que el paisatge té una dimensió cultural, patrimonial i identitària excepcional, i això és així perquè el paisatge és la projecció cultural d'una societat en un espai determinat, no només en allò que es refereix a la seva dimensió material, sinó també a la seva dimensió espiritual i simbòlica. El paisatge és quelcom viu, dinàmic i en contínua transformació, capaç d'integrar i d'assimilar amb el temps elements que responen a modificacions territorials importants, sempre que aquestes modificacions no siguin brusques, ni massa impactants, ni anorreïn els elements bàsics que han donat continuïtat històrica a aquell paisatge. El problema no rau en la transformació *per se* del paisatge, sinó en el caràcter i la intensitat d'aquesta transformació. Ho hauríem de tenir molt en compte. Correm el risc que el paisatge, a casa nostra, deixi de tenir el paper cabdal que sempre ha tingut en el procés de formació i consolidació de la identitat nacional i de les diferents identitats territorials del país. Ens hem de confabular contra l'emergència de més territoris sense discurs i de més paisatges sense imaginari.

Pensar el territori

Albert Serratosa

Doctor enginyer de camins i urbanista

El primer pensament, oblidat una i altra vegada, és la molt forta relació entre el territori –substrat universal de totes les activitats humanes– i la vida. «Les interaccions s'han mogut sempre en un camp de fluctuacions, amb equilibris que han donat estabilitat i desequilibris que han permès l'evolució. L'ecologia és el reconeixement científic dels lligams indistriables entre Gaia i Eros. Sense medi ambient adequat no pot haver-hi vida. Sense vida s'empobreix l'entorn, la *naturalitat* del qual deriva tant de causes geològiques, vegetals o animals, com de l'acció d'un producte ben natural com és l'ésser humà».

El territori és una figura polièdrica, amb múltiples cares, que mostren visions molt diverses. Per imperatiu del guió, amb sis aspectes clau s'intenta condensar un pensament molt ric i de gran transcendència en el devenir de la humanitat.

1. L'explosió demogràfica. L'esdeveniment històric més remarcable, una autèntica mutació. És l'explosió demogràfica sense precedents, tant per la magnitud de l'ensurt com per l'acceleració creixent, i que començà amb la formulació del mètode científic (Galileu) fa poc més de tres segles i s'accelerà esbojarradament durant els darrers vuitanta anys. L'excepcionalitat d'aquest canvi és evident en el marc del període de 60.000 anys, des de l'aparició de l'*homo sapiens*. Al 1927 s'arribà a 2.000 milions d'habitants, al 2004 ja n'érem 6.000 milions, i avui estem arribant als 7.500.

2. Les grans migracions. Els avenços científics i tècnics no tan sols provocaren un creixement global de la humanitat, sinó també unes pautes de comportament ben noves. A una primera onada del camp a la ciutat s'hi han afegit uns vessaments transestatals i transcontinentals, una mena de *tsunami* que ha provocat el pas d'un 20% de població urbana a un 60%.

3. L'acceleració dels canvis. L'efecte combinat de l'explosió demogràfica i les grans migracions ha suposat passar de 400 milions d'urbanites (habitants de les ciutats o, més pròpiament, dels nodes densos de població) a 4.500 milions. Dit d'una altra manera, si en vuitanta anys la població s'ha multiplicat per 3,75, la necessitat de sòl urbanitzat s'ha multiplicat per 11,2, tot i no considerar les exigències més grans d'espai per habitant derivades del creixement econòmic i d'un benestar més elevat.

En la hipòtesi d'un repartiment homogeni en unitats d'un milió d'habitants, entre 1927 i 2007 hauríem d'haver construït 4.100 noves ciutats milionàries. La biologia ha anat més de pressa que l'economia i la tècnica, i molt més que la política. El resultat és un caos creixent en molts llocs de l'esfera terràquia. El canvi climàtic és un hipotètic desastre a cinquanta anys vista, però la marea humana ja arrasa des de fa vuitanta anys.

4. La complexitat creixent. La simplicitat de la dicotomia entre pobles i ciutats –que molts s'entossudeixen a mantenir– no

s'aguanta davant la complexitat creixent –que ja ve del *big bang*. L'efecte conjunt de l'agricultura, la indústria i les noves tecnologies ens han portat a una situació davant la qual el pensament territorial no ha sabut reaccionar.

És ben curiós que l'únic tractat urbanístic integral estigui a punt de fer cent cinquanta anys sense cap rèplica ni cap nova aportació. La teoria general de la urbanització d'Ildefons Cerdà, formulada el 1863, no ha tingut propostes d'enriquiment ni atacs científics seriosos. Fa moltes dècades que hem anat «més enllà de l'urbanisme», però encara no s'ha formulat una teoria general de l'ordenació del territori. Sense paraules, els fets són molt perillosos.

5. Evolució dels assentaments urbans. No n'hi ha prou amb el binomi poble-ciutat per equilibrar ordre i caos en l'ocupació del sòl. Han aparegut noves formes d'assentaments, les quals han donat aquest terme el significat general d'una ocupació densa, d'un node compacte, en una part del territori: la *conurbació* (pobles i ciutats enganxades), l'*àrea metropolitana* (pobles, ciutats i conurbacions amb fortes relacions diàries, però sense arribar a la taca d'oli), les *regions urbanes* (conjunt de pobles, ciutats, conurbacions i àrees metropolitanes amb relacions significatives, en molts llocs amb freqüències entre diàries i setmanals), i les *nebuloses urbanes* (conjunt de regions urbanes de centenars de milions d'habitants, ben relacionades i d'abast continental o subcontinental).

Les fotografies nocturnes de la Terra, els mapes continentals d'intensitats mitjanes

diàries de trànsit viari (IMD) i el gràfic d'evolució dels assentaments –del poble a la nebulosa– permeten captar en primera aproximació l'evolució de les formes d'ocupació del sòl que, amb urgència, necessiten acords científics sobre la nomenclatura per superar la Babel territorial.

6. La cohesió i la coherència de les escales: els paràmetres essencials. Els apartats anteriors són intents «literaris» de posar en relleu una certa racionalitat en el procés únic d'ocupació del territori. De fet, domina l'efecte caos i només de forma intuïtiva es poden copsar ordres subjacents. El pròxim pas hauria de ser l'aprofundiment quantitatiu per començar a classificar científicament les descripcions literàries.

Les *densitats urbanes* –segons la qualificació de la Llei del sòl– i les *densitats territorials* –calculades per cercles i anelles a partir del centre de la metròpoli o ciutat-mare– són dos paràmetres senzills per començar a entendre els llindars que delimiten les escales progressives dels diferents subsistemes del gran sistema terraquí.

Amb les definicions primigènies i els instruments metodològics es pot començar un tractament científic per superar el caos –encara creixent– i afrontar seriosament el repte social, econòmic i, fins i tot, identitari de l'ocupació del sòl, una de les matèries primeres més essencials, juntament amb l'energia i l'aigua, per a la supervivència de la humanitat. La política no ho pot oblidar: la *planificació* del territori –el substrat comú– és la condició *sine qua non* per assolir els objectius de coherència i cohesió.

Reinventant el territori

Josep Oliva

Arquitecte i urbanista. Autor de *La confusió de l'urbanisme* (2001)

Entenc que una visió territorial del futur inclou una mirada sobre els nuclis urbans perquè són dues realitats que van inextricablement unides. De fet, tot és territori, però la gran creació artificial de l'home té prou especificitats per rebre un tractament diferenciat. I és per això que sovint es parla de la dialèctica ciutat/camp.

D'una banda, la ciutat –que en si mateixa és insostenible– és deutora del territori perquè hi deixa l'anomenada *petja ecològica*, que tant es pot referir a terrenys molt propers com a indrets cada vegada més llunyans com a conseqüència de la creixent globalització. D'altra banda, una part del territori està directament destinada a usos que són servidors de la població perquè, en definitiva, subministren productes i, alhora, ofereixen entorns més o menys naturals als habitants dels assentaments humans.

Qualsevol intervenció de l'home sobre el planeta està subjecta a dues lògiques: la urbana i l'ecològica. La primera és el dret de la humanitat a tenir un hàbitat digne, i la segona és l'obligat respecte a la natura, que significa fer un ús responsable de la Terra, de tal manera que mantingui unes bones condicions físiques i ambientals que facin possible la vida. El gran repte és trobar el punt d'equilibri entre ambdues lògiques, que consistiria en gairebé esgotar les possibilitats de donar bon aixopluc a la població mundial sense malmetre el gran sistema de –la hipòtesi– Gaia. Això apunta a posar límits a creixements en totes direccions, i faig un particular esment al nombre d'habitants del planeta.

En resum, aquest és el marc general que hauria de guiar les polítiques territorials que es portin a terme.

En el cas de les ciutats, els problemes actuals es poden focalitzar en manca d'espais verds i excés de cotxes. I la solució va en la línia d'adoptar el model de ciutat pública que intenta copsar els trets de la ciutat històrica i actualitzar-los amb projecció de futur. No oblidem que aquesta s'ha anat conformant de manera natural al llarg dels segles en un àmbit geogràfic de clima temperat que convida a fer *vida a l'exterior*. És el model que s'adequa millor als requeriments de la sostenibilitat, propicia la sociabilitat i és més complex.

Els problemes que arrossega el territori deriven de l'excessiva superfície d'ocupació, de la degradació física i del medi que es manifesta de diverses maneres i d'una anàrquica i desendreçada implantació d'elements heterogenis, sovint dispersos. Tot això es pot resumir en falta de respecte vers la natura, producte d'un egocentrisme mancat de sentit. El que cal, doncs, és canviar radicalment d'actitud. Amb alguna excepció, hi ha un criteri que és vàlid arreu: concentrar blocs relativament homogenis amb límits ben clars i nítids, el contrari de la dispersió que afecta tant la perifèria de les ciutats com sectors del territori. Construcció *versus* zones verdes en la ciutat, i elements constructius diversos *versus* boscos, terres de conreu, espais oberts i altres components al territori. Deixant de banda les ciutats i els grans espais naturals gairebé intocats, cal reinventar la

geografia per convertir-la en el concepte cultural de paisatge, és a dir, amb la intervenció humana.

Per tal d'aclarir la implementació d'aquestes idees exposo algunes línies d'actuació sense pretendre ser exhaustiu.

1. Autonomia municipal

L'autonomia dels ajuntaments en matèria d'urbanisme és excessiva. En moltes qüestions, encara que no totes, la visió ha de ser més àmplia i, evidentment, ha de traspasar els límits administratius dels termes municipals per reclamar l'àmbit comarcal i, fins i tot, territorial. La mirada global és imprescindible en la planificació territorial.

2. Polígons industrials i naus logístiques

L'absurda proliferació d'aquests polígons és, en bona part, conseqüència del punt anterior. Cal reduir-ne el nombre i augmentar-ne la dimensió, cosa que, a més a més, fa possible introduir el transport públic. Situació propera a una ciutat o poble gran. Un cas semblant és la corrua d'establiments molt heterogenis a les vores de les carreteres. Especial esment de la planificació de grans centres logístics en punts estratègics lligats a nusos de comunicacions, tal com recomana el professor Ramon Tremosa.

3. Accidents geogràfics

A part de diverses accions prèvies, com ara eliminar la contaminació dels rius i netejar els boscos, es tracta d'actuacions i retocs per potenciar el valor paisatgístic dels elements geogràfics, particularment els cursos d'aigua.

4. Infraestructures de transport

S'ha de donar prioritat i s'ha d'ampliar la xarxa ferroviària en detriment de les

autopistes. Ara bé, en els nuclis urbans les línies fèrries haurien d'estar soterrades per tal de no establir fronteres ni crear esquenes de visió caòtica. En el cas de les autopistes han de ser permeables per poder conservar els sistemes naturals, no ocupar terrenys especialment fèrtils i ajudar a estructurar el territori amb un enfocament compositiu que defugui criteris únicament enginyerils. Seria bo que els ponts i aqüeductes fossin discrets i elegants, no s'haurien de crear estructures elevades massa aparents. La lògica que he qualificat d'urbana aconsella construir autopistes desacomplexadament, sempre que es faci amb actitud de respecte i amb les condicions citades. Resoldre bé la mobilitat és importantíssim, i és que les infraestructures també serveixen per estructurar el territori i, a la vegada, marquen la composició general amb traços potents.

5. Grans complexos

Caldria situar els grans hospitals, els estadis esportius i altres grans complexos constructius a la perifèria de les ciutats, ni integrats en el teixit urbà ni massa allunyats. Sóc fermament partidari de prohibir la construcció dels típics centres comercials autistes i pensats per a l'ús del cotxe, tant en un context urbà com territorial. Són urbanament nocius i atempten contra la sostenibilitat. Això és vàlid per a qualsevol complex interioritzat que atrau gran quantitat de vehicles privats.

6. Parcs agraris

Els terrenys de conreu –els quals, sigui dit de passada, ja són la primera gran manipulació del territori– cal tractar-los d'acord amb el concepte de parc agrari, que vol dir tenir especial cura de la intervenció que s'hi fa i deixant-los endreçats en tots els seus detalls, com ara construccions auxiliars i d'altres.

7. Densitat d'habitatges

És un tema delicat, però en un futur, que probablement ja és a tocar, caldrà frenar dràsticament la construcció d'habitatges unifamiliars, perquè no ens els podem permetre ni energèticament ni per ocupació de territori. S'haurà d'anar a densitats mitjanes i altes, amb el benentès que vagin acompanyades d'un bon sistema de parcs urbans.

8. Litoral

Necessita un acurat estudi específic en el qual té importància el disseny del perfil de la línia de costa. Probablement cal intentar corregir alguns nyaps existents.

9. Nuclis urbans

Ja he esmentat que advoco per seguir les pautes de la ciutat pública en la remodelació de certs teixits degradats i en la construcció dels creixements. Remarco ara dos problemes urbans generalitzats. La majoria de ciutats pateixen la gran invasió del cotxe en l'espai públic i s'han d'emprendre polítiques coordinades que redueixin l'ús del vehicle privat. En ciutats d'una certa dimensió, el dèficit de parcs urbans és innegable i també demana alguna solució que pallii aquesta mancança.

Assenyalo que aquests punts no són mai del tot generalitzables i, en funció de casos i d'entorns concrets, admeten excepcions.

Tot plegat és un tema realment complex i cal incidir en moltes qüestions. A més a més, hi ha aspectes importants que són impredecibles pensant en el futur. Per exemple, obtenir energia abundant i neta, que pot tenir solució quan sigui factible, tecnològicament parlant, l'ús de l'energia

nuclear de fusió, de les energies renovables amb alt rendiment o altres mitjans. No obstant això, pel que fa a l'ús massiu del vehicle privat sempre romandrà l'excessiva ocupació a l'espai urbà i la perillositat pels vianants.

El territori de Catalunya és l'espai natural geogràfic on s'assenta la nació i aquest suport físic, fins i tot el clima és un dels factors, entre molts d'altres, que han contribuït a conformar l'especificitat catalana pel que fa a altres territoris. No obstant això, durant l'últim terç del segle XX s'ha produït un deteriorament preocupant. Val a dir que la demografia anterior a la Revolució Industrial i la tecnologia d'aquella època feien que les implantacions del gènere humà sobre el territori –habitat i altres estructures físiques– no creessin cap impacte negatiu de cara a la pervivència de la vida a la Terra. A partir de llavors, i especialment durant l'últim segle, l'espectacular augment de població i el desenvolupament tècnic i econòmic han capgirat la situació, i s'han fet –i s'estan fent– una sèrie d'accions que estan posant en perill l'equilibri anterior. Ara cal fer marxa enrere i replantejar l'actitud i el comportament envers el planeta.

Els eixos que haurien de dirigir la política territorial serien, doncs: primer, la idea de compactar, que va en contra de la dispersió i de l'ocupació massiva de territori; segon, el tractament adequat de les infraestructures, marcant clarament prioritats, i, tercer, la visió compositiva i paisatgística. La voluntat ha de ser gestionar el territori com un exercici de disseny que sigui funcional per als humans, respectuós amb la natura i, com a mínim, compostivament endreçat.

El repte de la governabilitat

Albert Vilalta

Doctor enginyer de camins. Exconseller de Medi Ambient

D'articles segur que no en faltarien per fer una profunda reflexió territorial de futur, però de què serviran els millors diagnòstics i planificacions, si s'acaba trobant un problema per a cada solució, una por a cada repte o un conflicte d'interessos polítics, si no econòmics, a cada decisió?

Els aspectes territorials claus, avui, potser no son tant urbanístics o infraestructurals -que en absolut es poden negligir-, com aspectes relacionats amb l'àmbit de la *governabilitat*. Alguns exemples ens poden servir per corroborar-ho.

L'any 1983, ACESA formava part dels actius en venda del Fondo de Garantia de Depósitos Bancarios i varen ser oferts, juntament amb l'estació de La Molina. La generació de recursos aportada per la pròpia Companyia, previstos fins al 2001, data d'acabament del període concessional, permetien garantir no solament un préstec per a fer front a la seva compra a crèdit al Fondo, sinó un préstec addicional de 20.000 milions de pessetes segons l'avaluació realitzada per un expert, Catedràtic de la Universitat de Barcelona. Les Autopistes en mans de la Generalitat o de Tabasa a partir de 1985, haurien permès fer una política territorial de mobilitat mes acurada i hauria fet possible una acció política mes ferma de reclamació d'inversions de l'Estat en la seva pròpia xarxa, sense intromissions, especialment la N-II i la N-340, les carreteres amb mes alta IMD del Estat.

És evident que la creació per part de l'Estat, en aquell moment, de la Societat pública ENAUSA, havia representat un senyal

d'alarma en la valoració de les accions, una part important en mans de caixes d'estalvi espanyoles, també disposades a vendre.

La Generalitat era molt jove, però cal aprendre la lliçó i estar en el futur amatents i preparats per analitzar des del sector públic català, aquelles oportunitats financeres de veritable transcendència territorial.

En l'àmbit ferroviari cal prendre nota d'un fet semblant, també difícil, financerament i política, l'any 1991, amb el projecte de Barcelona a la Frontera, en el qual una empresa promotora privada, ben participada, hauria estat el catalitzador de sortida necessari. La societat civil li donava en aquell moment un suport generalitzat.

Més recentment també en el camp ferroviari, l'arribada de l'ample internacional a Barcelona, planificada l'any 1998 pel GIF, gaudia del suport unànime de totes les administracions locals, catalana i estatal. L'esquema partia de la base que l'arribada de la nova línia havia de permetre resoldre de manera definitiva el tradicional i greu punt negre d'intersecció de línies de rodalies a Sants. I axi fou planificat:

a) Es construïa, un nou túnel per rodalies que impedia el cisallament. Ni Sants ni els seus accessos no s'havien d'afectar per res amb obres.

b) Els nous trens havien de passar pel carrer Aragó fins la Sagrera, canviant simplement l'amplada de via, una vegada fet el túnel passant. i resolt el problema de rodalies.

c) La nova línia passaria també per l'aeroport amb l'objectiu d'aprofitar les sinergies

d'intercanvi modal, com a Frankfurt i a tantes altres capitals europees.

L'alteració municipal del primer objectiu al febrer de l'any 2000 i la posterior directriu política del ministre de torn, de no passar per l'aeroport, varen deixar sense sentit la planificació. D'altra banda, al sector públic català li va faltar esperit crític abans de

signar l'any 2002, el nou projecte. La lliçó a aprendre del col·lapse previsible, ocorregut recentment, és la d'aquell acudit que deia que un camell es un cavall pintat per una comissió.

Mai no és recomanable inventar i molt menys decidir prescindint de l'opinió de professionals vàlids.