

05



Àmbit D: Territori

05.1 La màquina territorial

Com ja s'ha avançat en l'apartat anterior, el model de desenvolupament econòmic i el d'ocupació del territori van molt lligats i són difícils de dissociar. A hores d'ara, és relativament obvi que el model de desenvolupament econòmic de les darreres dècades, basat en la concentració, ha contribuït a agreujar els desequilibris territorials de Catalunya.

Aquest fet és especialment lamentable ja que el Principat va tenir un desplegament territorial molt primerenc i excepcionalment racional. Històricament, es poden destacar dos moments en el procés d'ocupació del territori: en primer lloc, l'edat mitjana, que va propiciar l'aparició d'un primer sistema de ciutats (Barcelona, Girona, Lleida i Tarragona-Reus); i després, el període comprès entre 1550 i 1640, en el qual es va propiciar el sorgiment d'un sistema de ciutats a l'entorn de Barcelona (Vilanova, Vilafranca, Igualada, Manresa, Vic, Mataró, Terrassa, Sabadell, Granollers i altres), les quals són el que Albert Garcia Espuche anomena la màquina territorial catalana. Aquests dos períodes de desenvolupament territorial van permetre crear un sistema amb uns trets prou destacables:

- En primer lloc, presentava una alta capacitat d'absorbir allaus migratoris, externs i interns.
- En segon lloc, va propiciar unes concentracions de poblacions i activitats especialitzades que, tot i suportar molta més gent que abans, funcionaven com un sistema ben integrat.
- Finalment, va posar les bases per tal de permetre el posterior desenvolupament industrial, sense malbaratar els millors actius del territori.

Aquest conjunt de ciutats mitjanes (des del punt de vista de dimensió i població) van conformar un sistema territorial integrat que, tenint Barcelona com a punt de referència, gaudia d'una diversitat i especialització molt notables. Uns bons exemples els tenim en l'eix Barcelona-Vic-Ripoll, que tenia la llana com a activitat principal, però que també s'aprofitava de la indústria minera de Ripoll; la vinya, que es va anar desplaçant cap a l'Est i el Sud, cap al Maresme i posteriorment al Penedès; el Vallès, que va esdevenir el centre agrícola d'aquesta

xarxa emergent amb el recolzament de les terres de ponent i de l'Empordà com a grans reserves agrícoles del Principat.

El que veiem aquí és una diversitat que, basada en les particularitats de cada lloc, cerca treure'n el millor partit creant unes desigualtats que enriqueixen el territori en comptes de desequilibrar-lo. Aquesta estructura territorial va suposar un avantatge per Catalunya a l'hora d'iniciar el seu desenvolupament industrial, i per això resulta paradoxal que va ser precisament la lògica industrial la que va propiciar el declivi d'aquest sistema. Just quan el ferrocarril obria noves possibilitats de transport de persones i mercaderies, el principi de la concentració, per tal de reduir despeses, va desencadenar un procés de signe contrari a l'anterior que ha estat l'origen dels desequilibris actuals.

Com ja s'ha dit, la lògica industrial vol uniformitat i homogeneïtat per tal de poder exercir un millor control, si a això s'hi afegeix la tendència a reunir en l'espai tots els elements de la producció, tenim els ingredients bàsics per a fonamentar els desequilibris territorials que tenim ara.

Cal adonar-se, però, que els pitjors errors des del punt de vista territorial s'han comès en les darreres quatre dècades, especialment des dels anys seixanta. El creixement incontrolat de la conurbació de Barcelona, que ha engolit municipis i conreus, n'és l'exemple principal, però el malbaratament del litoral és el cas de conseqüències més nefastes.

05.2 Ciutat difosa versus ciutat compacta

El model de ciutat difosa ha arrelat innegablement en el nostre territori. L'aparició d'urbanitzacions arreu de Catalunya n'és la prova. La ciutat difosa és la combinació dels principis del model urbanístic de la ciutat jardí, més les possibilitats de mobilitat obertes amb el transport privat. No ens estendrem aquí sobre els efectes perniciosos en el territori de la ciutat, sinó que remetem a l'abundosa literatura existent. Ens limitarem a dir que la lògica interna de la ciutat difosa és més pròpia de la societat industrial que la de la SI.

En aquest sentit, pensem que és molt important recuperar i potenciar la xarxa de ciutats intermèdies de Catalunya, però mantenint-ne els aspectes específics de cadascuna. El manteniment d'un sistema de ciutats diferenciades a tot el Principat és la condició necessària per afavorir la diversitat que, al seu torn, és la clau de la creativitat i la innovació. Les darreres tendències mostren que els centres impulsors de la SI són típicament urbans. Avui dia sembla poc afortunat repetir experiments com el del "Silicon valley" que promou l'aparició de centres d'innovació i desenvolupament creats ex novo, és a dir, artificials. Per contra, sembla molt més adient l'aprofitament de les sinèrgies naturals dels llocs d'alta densitat de fluxos relacionals (ciutats). Per això veiem l'emergència i desenvolupament dels carrerons de silici, silicon alleys, en centres urbans. En efecte, el metabolisme propi de les ciutats sembla ser l'entorn ideal per a les empreses de la SI.

Òbviament, algú pot opinar que promocionar el desenvolupament de la conurbació de Barcelona com la megalòpolis catalana també pot influir positivament en el desenvolupament de la SI. Nosaltres creiem sincerament que no, i ho fem per raons diverses:

- La primera és de tipus quasi biològic. Arreu veiem que és la diversitat, i no la concentració, l'estratègia més bona per al desenvolupament de la vida. Apostar per una megaBarcelona és jugar-s'ho tot a una carta i, a més, la lògica interna de la ciutat difosa suposa la destrucció del més essencial de la ciutat: les relacions socials de veïnatge. Les urbanitzacions no són ciutats i no possibiliten les relacions i els desenvolupaments típicament ciutadans.
- Des d'un punt de vista ecològic, una xarxa de ciutats grans-mitjanes suposa una alternativa molt més sostenible que no la gran conurbació urbana.
- Econòmicament, la ciutat té uns costos que actualment s'externalitzen però que a mig-llarg termini poden passar factura a les generacions futures.

Creiem que cal començar a pensar de forma més global, sostenible i a llarg termini. Aquesta mena d'enfocament és complicat des de la perspectiva del món industrial, però és molt més senzill des de l'òptica de la SI.

En tot cas, avaluem les implicacions d'un model urbanístic basat en una xarxa de ciutats intermèdies a Catalunya en forma d'hipòtesi:

Hipòtesi D1: El manteniment i la potenciació d'una xarxa de ciutats intermèdies actives i emprenedores afavoreix el desenvolupament dels aspectes més positius de la SI.

05.3 Silici versus ciment

Seguint amb l'enfocament dialèctic que caracteritza bona part d'aquest informe arribem al punt de les infraestructures. Les infraestructures suposen la pedra de toc per valorar si s'opta realment per un model de SI o no.

Com hem dit anteriorment, el model de ciutat difosa té ara mateix, i malgrat les crítiques, una salut i una empenta molt notable. Això provoca que bona part de les inversions en infraestructures actuals i a curt-mig termini, s'adrecin a millorar la mobilitat privada dins d'un marc de ciutat difosa. Per això, veiem que l'obra pública que s'està fent i planejant en l'actualitat s'insereix en dos grans categories: la primera, s'adreça a millorar la circulació entre les corones de la conurbació de Barcelona i, en menor mesura, d'altres ciutats catalanes; la segona, vol el desplaçament de les persones de la conurbació a les zones de descans i lleure o a les seves segones residències.

Aquesta mena d'actuacions, tot i que sovint es perceben com a molt importants i necessàries, s'insereixen dins del model de desenvolupament industrial i no contribueixen a reequilibrar el territori, sinó tot el contrari. Un dels exemples més destacats, i gairebé diríem sagnants, és el del Tren de Gran Velocitat (TGV). El TGV, teòricament, ens ha de permetre tenir una comunicació molt més fluida amb Europa, alhora que facilitar la mobilitat interna en l'eix Girona, Barcelona, Lleida. Una anàlisi més profunda qüestiona la conveniència del TGV, sobretot tenint en compte el seu cost i el seu alt impacte en el territori. Si el que interessa és millorar la connexió amb Europa, potser n'hi hauria hagut prou amb una via d'ample europeu que permetés la circulació ràpida (el Talgo no arriba a la velocitat del TGV, però assoleix velocitats importants). El que veiem és que el TGV suburbialitza les ciutats petites respecte de les grans, com ha passat a França, i potencia encara més la centralitat de París, o la de Madrid respecte d'Andalusia. Si a més considerem l'orografia catalana, comencem a pensar que segurament el TGV no era la millor opció.

Des d'una perspectiva de la SI, el que cal es iniciar una política decidida d'inversions per a millorar la connectivitat del territori, és a dir, invertir més en silici. I començar, alhora, a ser molt més exigent amb els requisits per a aquelles infraestructures que només afavoreixin la mobilitat privada. Dit d'altra forma, convindria introduir criteris més restrictius per a les inversions en ciment. En darrer terme, cal adonar-se que el territori és un recurs finit i que les nostres actuacions són molt difícils de corregir un cop acabades. Una mala política d'infraestructures en el present pot suposar una greu colonització del futur de les properes generacions.

Per acabar aquest bloc desenvoluparem aquests dos supòsits contraposats, ciment o silici, en forma d'hipòtesis:

Hipòtesi D2: Continua la prioritat de les inversions en ciment per sobre de les inversions en silici.

Hipòtesi D3: Les inversions públiques prioritzen les infraestructures que desenvolupen la SI.