

Ordenació territorial

La planificació del transport, factor d'ordenació de les metròpolis.

Rosa Junyent

PROFESSORA DE SOCIOLOGIA
LABORATORI D'ESTUDIS HISTÒRICS I SOCIALS DE L'ENGINYERIA CIVIL.
E.T.S. D'ENGINYERS DE CAMINS, CANALS I PORTS DE BARCELONA.

Rafael Giménez i Capdevila

GEOGRAF I DIPLOMAT EN TRANSPORT
LABORATOIRE TECHNIQUES, TERRITOIRES ET SOCIÉTÉS.
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSEES, PARIS.

Els moviments de la població originen processos de transformació a les grans ciutats. Els transports urbans s'han d'adaptar a aquestes transformacions però també poden ser l'element determinant de l'evolució urbana i de la planificació del territori. Davant les insuficiències de les xarxes viària i ferroviària de l'àrea metropolitana de Barcelona, els autors fan palès el creixent protagonisme que tenen els transports col·lectius a París i a Milà, i proposen noves fórmules de política de transport per a una nova estratègia de futur.



La planificació del transport és avui un repte que afronten les societats occidentals amb més o menys coratge, amb més o menys èxit. En un estudi encarregat per l'extinta Corporació Metropolitana de Barcelona¹ a la Càtedra de Sociologia de l'Escola d'Enginyers de Camins de Barcelona, hem pogut contrastar polítiques i realitats en relació a la mobilitat de persones a les àrees metropolitanes de Barcelona, París i Milà.

Hem considerat que la planificació en matèria de transports ha d'interrelacionar diferents aspectes tècnics i socials. Això vol dir que, si bé ens interessa la racionalitat tècnica de les xarxes, no hem oblidat que la circulació es desenvolupa en societats concretes i diferenciades.² En aquest sentit, ens ha semblat important conèixer l'evolució i les tendències de la població (aspectes demogràfics), com també les seves activitats i hàbits de mobilitat en l'àmbit econòmic i residencial concret. Aquestes tendències expliquen els processos de canvis als quals estan sotmeses les aglomeracions urbanes, i a què els transports urbans s'han d'adaptar. Inversament, però l'evolució mateixa del sistema de transports s'erigeix també en factor de transformació urbana.

Demografia i territori

Catalunya i la seva capital, de manera semblant a les grans regions urbanes com ara l'Ile-de-France (París) i Llobardia (Milà), reestructuren la distribució territorial dels seus habitants a impulsos marcats pel desenvolupament econòmic, i en especial pel procés d'industrialització, amb les seves etapes de creixement i de crisi. Cada etapa deixa empremtes característiques en l'espai. La darrera d'aquestes etapes, que es coneix com a post-industrial i que està marcada pel pes de les noves tecnologies de la informació i de la comunicació, presenta forts impactes socials i territorials sobre el desenvolupament de les metròpolis.

Si bé a les etapes de creixement industrial es produeix una forta concentració demogràfica a les grans ciutats, l'expansió passa després a successives corones perifèriques. El centre de l'aglomeració atura el seu creixement, i fins i tot perd població, a favor d'àrees contigües cada cop més allunyades.³ Factors basats en la qualitat de vida, com la recerca d'un medi ambient menys pol·luït, habitatges més assequibles i confortables, i el fenomen de l'atur, es presenten com l'explicació del despoblament del centre de la ciutat, i àdhuc de la primera corona, en benefici de la segona corona.

Per tal de sortir de la crisi, les grans aglomeracions urbanes es veuen obligades a cercar noves estratègies, segons el seu protagonisme –o el que pretenen ostentar– en el concert mundial de ciutats. Ara com ara, més que el volum demogràfic, compta el *savoir-faire* efectiu i potencial de la ciutat, la seva capacitat per controlar processos productius, el grau de qualificació i de terciarització de les activitats que s'hi desenvolupen.

Estructura productiva i mobilitat

La redistribució de la població derivada d'aquests processos econòmics condiciona la mobilitat dins la ciutat i la seva perifèria. Les noves localitzacions residencials i ocupacionals generen desplaçaments que, a Barcelona, ja suposaven abans de l'actual boom econòmic propiciat pel nomenament com a seu dels Jocs Olímpics de 1992, 175.000 entrades diàries, a la vegada que 70.000 barcelonins es desplaçaven a treballar fora de la ciutat. Aquestes xifres assenyalen la dependència de la perifèria respecte del gran mercat de treball que representa el centre de l'aglomeració, i aquesta tendència només fa que accelerar-se. La concentració dels desplaçaments cap al centre és també palesa per més motius: estudis, compres, cultura, esbarjo. Així, només l'11% del total de des-

plaçaments a l'àrea barcelonina s'efectua entre dos municipis sense passar pel municipi central, mentre que a la regió de l'Ile-de-France aquests desplaçaments representen fins un 55% del total. Les insuficiències en les xarxes viària i ferroviària que pateix l'àrea metropolitana de Barcelona expliquen una gran part d'aquestes diferències.

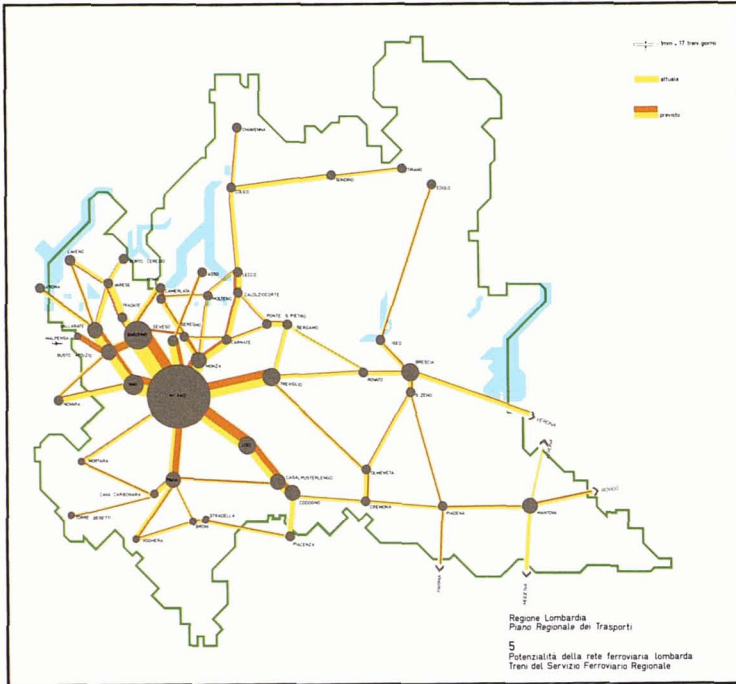
Evidentment, l'estructura metropolitana no és la mateixa a totes dues ciutats. Així com el creixement de l'àrea parisenca s'ha regit per una planificació basada en la construcció de *les villes nouvelles*, que tendeix cap a un hàbitat agrupat i on els transports col·lectius poden jugar el paper rellevant, la regió barcelonina s'ha desenvolupat de forma dispersa (urbanitzacions de segona residència que ara es converteixen en principals, nous xalets adosats...), seguint els eixos marcats per les autopistes, i, per tant, afavorint el transport individual. A Milà, si bé el procés és semblant al barceloní, la instal·lació d'aparcaments a la perifèria de la ciutat i la proximitat dels transports col·lectius aconseguen de millorar parcialment la situació de col·lapse.

Les estratègies seguides a París i a Milà en relació a la mobilitat s'han establert a partir de les coordenades demogràfiques al·ludides anteriorment. La política de transports urbans proposa la planificació i posterior execució tant de connexions metropolitanes viàries com de transports col·lectius, i és cada cop més rellevant el protagonisme d'aquests. A Barcelona aquesta etapa encara es troba a les bèceres, i només la realització dels cinturons de ronda, l'extensió de la xarxa de metro i un més bon aprofitament de la xarxa ferroviària de la rodalia permetrà de situar-nos al nivell actual de les ciutats capdavanteres.

La planificació del transport

El sistema de transport és concebut a París com l'eina privilegiada

(Mapa 5 Potenzialità della rete ferroviaria Lombarda)
 Font: Piano Regionale dei Trasporti;
 Regione Lombardia.



El ferrocarril com a eina estratègica per a l'articulació del territori regional.

de la planificació urbana, i rep la missió d'afavorir la unitat de la regió metropolitana, d'orientar-ne el creixement i de facilitar les relacions interregionals. La seva filosofia pretén reconciliar l'home i la ciutat, ideal a atènyer per a la realització d'objectius col·lectius, com és la recerca d'un millor equilibri hàbitat-ocupació, gràcies a una nova distribució de les activitats i dels equipaments, i de la millora de les condicions residencials. Assolir aquests objectius exigeix determinades mesures sobre diversos elements de la vida urbana.

Les mesures adoptades per a la millora del sistema de transports segons les orientacions de la planificació, suposen repartir l'accessibilitat de la regió i reorganitzar el sistema de transports de la capital. A París, juntament amb la proliferació de carreteres i d'autopistes, durant els anys setanta es desenvolupà la xarxa de RER (*Réseau Express Régional* o metro regional) amb l'objectiu d'assegurar totes les relacions entre les diferents zones de la regió i disminuir-hi la dependència

del centre. Ahora, el centre es promou, es modernitza i s'hi desenvolupen les xarxes de transport col·lectiu, per tal de reduir-hi l'ús de l'automòbil privat.

Gràcies al sistema tarifari (*la Carte Orange*), que permet la lliure circulació per totes les xarxes de transport col·lectiu amb l'adquisició d'un abonament setmanal o mensual, l'usuari experimenta la flexibilitat en la utilització de la xarxa, amb remarcables avantatges sobre l'automòbil.

Aquesta política de transports col·lectius es complementa amb mesures restrictives pel que fa a l'aparcament de llarga durada al centre i a la construcció d'aparcaments de dissuasió a la perifèria.

Però l'interès de les autoritats parisenques en la millora del transport no s'atura aquí. Des de principis dels vuitanta funciona un grup de reflexió compost de científics i professionals de procedència diversa, que és animat per la RATP (l'empresa pública de transports col·lectius), i que sota el

nom de *Réseau 2000* es replanteja la política de transports urbans de les properes dècades. Aquest replantejament es basa en un canvi en la concepció del transport col·lectiu, que deixa de ser funció del desplaçament de masses com a resposta a la mobilitat obligada, per erigir-se en sistema urbà, flexible i fiable, permeable a l'activitat ciutadana.

A Milà el pla de transport està íntimament imbricat amb el pla territorial regional. La reorganització del sistema territorial es planteja a través d'una reordenació infraestructural, en què el sistema ferroviari juga un paper estratègic. Com les altres ciutats occidentals, i després de passar per una profunda crisi, la metròpoli milanesa reorienta la seva indústria cap als sectors d'alta tecnologia i disseny. Les transformacions de la dinàmica econòmica i territorial han conduït a noves necessitats de transport, i aquestes a una nova política, que es reflecteix en el privilegi del transport col·lectiu, amb dràstiques mesures restrictives de la circulació privada al centre històric. Concretament, l'accés dels vehicles privats al centre queda limitat durant gran part del dia als que hi disposen de plaça d'aparcament, i que gaudeixen de les corresponents targetes d'identificació. Per als altres s'han construït aparcaments de dissuasió al costat de les principals estacions de metro de la perifèria.

Tanmateix, la més espectacular d'aquestes mesures és la construcció, actualment en curs, del *Passante Ferroviario*, nova línia subterrània que uneix les diverses xarxes regionals, fins ara disperses. El *Passante* s'inscriu en la lògica de valoració policèntrica cap a la qual s'orienten els darrers plans regionals de Llombardia, que recullen una realitat no centralitzada, sinó difusa radio-cèntricament. El *Passante* doncs s'erigeix com el suport d'una estructura territorial articulada, que veu la ciutat de Milà integrada als altres pols regionals, consentint a cada pol un desenvolupament segons el propi tarannà.

Això no obstant, Milà potencia el seu paper de capital internacional.

El cas de la metròpoli barcelonina

L'impuls determinat per la nominació olímpica de Barcelona suposa un canvi d'estratègia urbana a curt i a mig termini, i que en la política de transports es concreta en:

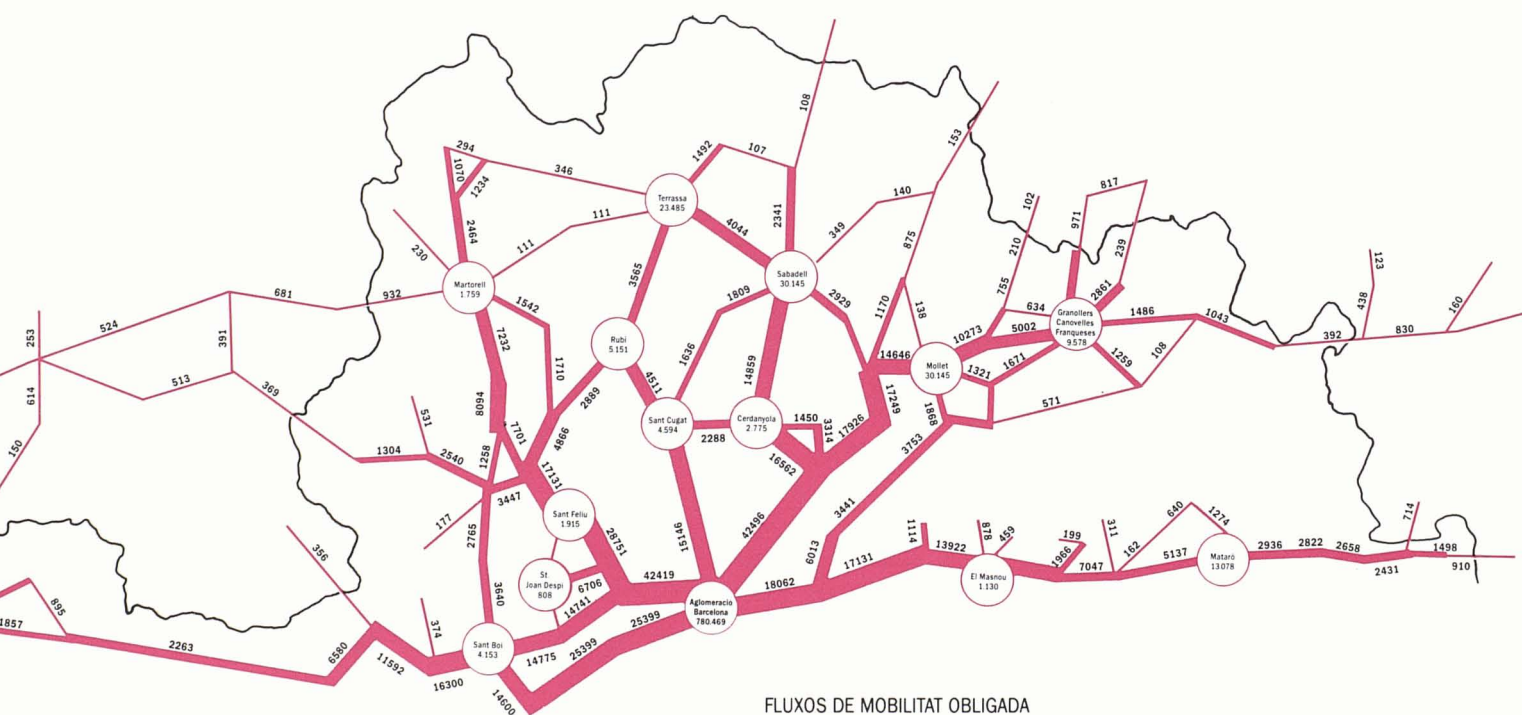
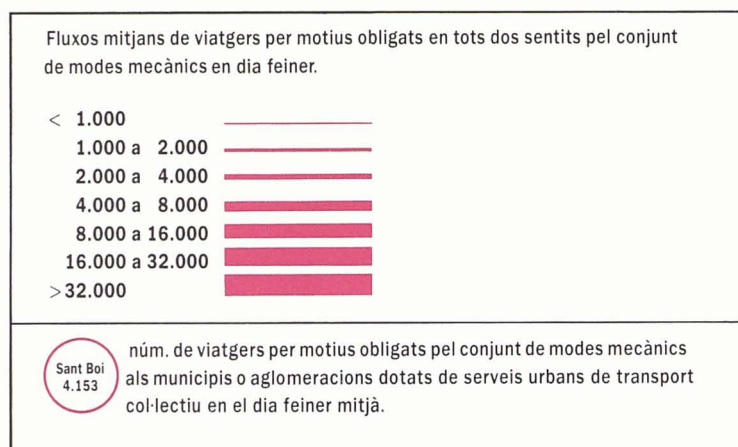
- L'acceleració en l'enllestiment de les grans infraestructures viàries tangencials (Cinturons de ronda i del litoral) i radials (túnel de Collserola), amb l'objectiu d'empènyer la circulació privada cap a la perifèria de la ciutat.

- El desplegament de noves mesures de gestió de la circulació, basades en tecnologies avançades: control centralitzat del trànsit, ordenació de l'aparcament, etc.

- El progrés de la gestió dels transports col·lectius, gràcies a una progressiva integració institucional, a la modernització del material mòbil i a l'augment de la productivitat i de l'oferta.

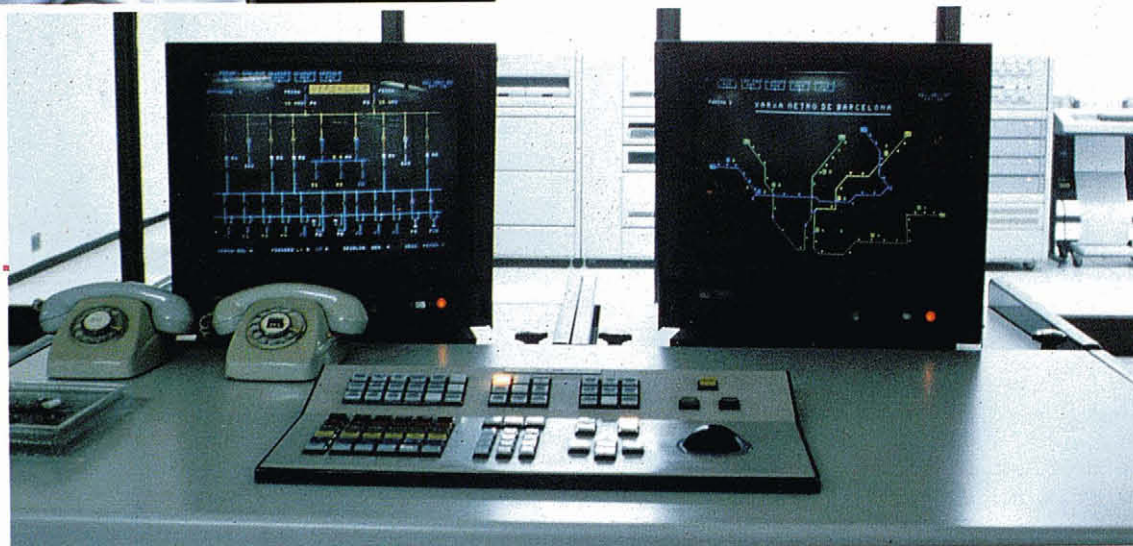
Tanmateix, temes com una reforma tarifària que integri les diferents xarxes de transport

col·lectiu, i que permetria una més gran racionalització de l'explotació, no són encara abordats, malgrat que l'aplicació d'un sistema tarifari integrat podria significar un capgirament de la tendència negativa del nombre d'usuaris.





Control de Tràfic Centralitzat (CTC)
del Metro de Barcelona.



Telecomandament de subestacions
rectificadores.

EVOLUCIÓ DEMOGRÀFICA A LES ÀREES METROPOLITANES DE BARCELONA, PARÍS I MILÀ PER CORONES TERRITORIALS (en mlers d'habitants)				
ANY	1975	1981	1986	
Barcelona	1.751	1.753	1.702	
Resta CMB	1.229	1.344	1.323	
Resta Regió I	916	1.008	1.050	
TOTAL Regió I	3.896	4.105	4.075	
ANY	1975	1981	1984	
Milà	1.723	1.603	1.536	
Resta 1a Corona	1.070	1.126	1.144	
Resta Província	1.238	1.286	1.312	
TOTAL Província	4.031	4.015	3.992	
ANY	1975	1981	1984	
París	2.300	2.176	2.140	
<i>Petite couronne</i>	3.977	3.905	3.886	
<i>Grande couronne</i>	3.602	3.992	4.180	
Île de France	9.879	10.073	10.206	



Sistema d'enregistrament de totes les comunicacions (ràdio, telefonia ordinària i selectiva...) que tinguin origen o destinació en el CTC.

Per una altra banda, cal considerar les disponibilitats de les actuals xarxes de transports col·lectius barcelonines, especialment la del metro (si es compleixen totes les previsions, inclosa la de Montjuïc), i la dels ferrocarrils de la rodalia. Aquesta darrera xarxa, degudament potenciada, podria donar serveis semblants al del RER parisenc o del Passante mil·nès.

Finalment, cal recordar que la millora de les condicions de la circulació barcelonina depèn també d'elements d'alta tecnologia, com ara el Programa Euròpolis; i d'elements legislatius: les noves lleis catalanes de política territorial i d'ordenació del territori han de suposar, si més no, una reflexió moderna i adaptada a la realitat socio-econòmica, en què la qüestió del transport ocupi una posició rellevant. L'estudi de les repercussions territorials de les polítiques de transport hauria de permetre l'establiment d'una correlació entre les transformacions socio-econòmiques i el sistema de transport, com a pas previ de la planificació del territori, amb l'objectiu de corregir els desequilibris i les disfuncions, però també hauria de servir per al plantejament d'una nova estratègia de futur.

NOTES:

1. Rosa Junyent i Rafael Giménez i Capdevila. Laboratori d'Estudis Històrics i Socials de l'Enginyeria Civil. E.T.S. d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Barcelona: Societat i transport a les aglomeracions de Barcelona, París i Milà, Barcelona 1987, 152 p. Direcció des de la Corporació Metropolitana de Barcelona: Joan Laporta, Director de Serveis de Transport, i Jesús Urarte, Cap de la Unitat de Planejament.
2. La gran diferència entre totes tres aglomeracions, ultra llur talla, radica en el fet que París gaudeix de tots els avantatges de ser la capital d'un Estat centralitzat.
3. El municipi de París perd entre 1975 i 1985 un total de 160.000 habitants, Milà més de 200.000 i Barcelona, 50.000.

