



Fundació Sant Cugat

Sant Cugat, una visió metropolitana

ANTONIO FONT

Catedràtic d'urbanisme de l'ETSAV

*Ponència al cicle de Debats **Sant Cugat, o nets i on vas?**
organitzat per la Fundació Sant Cugat.
Xalet Negre, 23 de febrer de 2015*

Com urbanista, la meua reflexió ha de partir necessàriament del passat per a poder explicar el present i apuntar unes tendències de futur. Sant Cugat és, avui, una ciutat d'èxit o així hi ha molta gent que ho pensa. La realitat és que és una ciutat construïda a peces, per parts, però amb el greu inconvenient que no hi ha un model global a darrera que sigui capaç d'articular-les adequadament.

Entendre el Sant Cugat actual obliga a plantejar-se el fenomen de la metropolització del territori que envolta la ciutat de Barcelona. Perquè, si en un punt de partida llunyà teníem uns nuclis urbans independents, separats per àmplies zones rurals, al llarg dels darrers anys s'ha produït un creixement que ha comportat la ocupació indiscriminada de l'espai agrícola i això ha conduït a la integració territorial. Fenomen, d'altra banda, conegut i previst des de fa més de 60 anys, que té una resposta de contenció en la planificació territorial, primer en el Pla Comarcal de Barcelona de 1953 i més tard en Pla General Metropolità de 1976. Tanmateix, la realitat és que hi ha notables diferències entre la ciutat planificada i la ciutat real que tenim.

Fins més o menys 1970, i a desgrat de les onades immigratòries que havien existit, la ciutat encara era una entitat centrípeta, tendent a la concentració i a la densificació, respectant el territori que l'envoltava. Després d'aquesta data, es produeix una explosió que dispersa activitats pel territori amb ocupacions que no tenen res a veure amb l'àmbit rural on se situen. És una lògica de canvi del centre vers la perifèria. No sols és culpa d'una indústria més moderna que necessita ubicacions més idònies prop de les xarxes de comunicació, sinó que la pròpia ciutat, malgrat els llargs anys de convivència, tendeix a la seva expulsió per assolir uns centres dedicats a serveis a la ciutadania. També, perquè el sòl central ha sofert una revalorització i la materialització dels beneficis especulatiu passa pel trasllat de les indústries que l'ocupen vers les perifèries de sòl barat. El canvi, però, obliga a les persones a desplaçaments més llargs i més difícils per accedir al seu lloc de treball, que se solucionen bàsicament amb l'ús del vehicle privat. Alhora, aquest mateix vehicle facilita el desplaçament a una segona residència fora ciutat, extensiva, en forma d'urbanització, dins l'antic paradigma català de la casa i l'hortet. I, ja posats, com que el treball de la dona també canvia els hàbits de compra, per facilitar aquesta res millor que crear centres comercials on es pot trobar una mica de tot i que compten amb el complement de l'oci.

Aquesta és una nova realitat que cal acceptar i fer el possible per millorar-la. Hi ha un estudi sobre 14 regions metropolitanas del sud d'Europa, totes les quals presenten característiques semblants, malgrat les lògiques singularitats.

A Sant Cugat, en els darrers anys trobem tres models diferents de creixement:

- Model Coll Favar i Torre Blanca: en el que els nous barris entren en ple contacte amb la ciutat ja construïda i esdevenen una continuïtat de la trama urbana existent, malgrat puguin tenir una lògica interna diferent (blocs reculats respecte la línia de carrer i separats entre ells). Lògica, d'altra banda, imposada per la planificació del PGM.
- Model Parc Central: estructura lineal i radial partint del centre, que fa que la continuïtat urbana es doni pràcticament per un únic extrem
- Model Vulpelleres Oest i Turó de Can Mates: barris de nova construcció, perifèrics i sense continuïtat física amb la ciutat preexistent.

L'ocupació generalitzada del territori també ha tingut una transformació que no resta reflectida en el planejament. Si en la dècada de 1980 encara parlàvem de polígons industrials, ara en diem parcs empresarials, entre altres raons perquè ha desaparegut bona part del teixit productiu de



Fundació Sant Cugat

béns tangibles. Fins i tot els grans centres d'oci juvenil s'han desplaçat del centre de la ciutat vers la perifèria, sovint a aquests polígons industrials, sigui per les majors facilitats d'accés i aparcament, sigui per evitar molèsties als veïns dels àmbits més residencials. (A Sabadell el cas de zona Hermètica és paradigmàtic, com també el fet que ara s'expulsi novament vers el polígon de Sant Pau, de recent creació i encara més perifèric. A Sant Cugat hi ha l'exemple de la Chic i els Avions).

Tot plegat ha fet que, en el cas de Sant Cugat, l'any 2006, l'ocupació urbana del terme representi el 45,9% de la seva superfície total. (Això ha suposat la pràctica desaparició de la superfície agrícola, actualment reduïda a un simbòlic 0,3%. Veieu el darrer Gausac)

Un altre factor a tenir en compte és la renda per càpita, que a Sant Cugat se situa per sobre de la mitjana de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB). (Segons dades Indecat 2000, la renda per càpita mitjana de Catalunya era de 11.100€. A Sant Cugat s'avaluava en 16.000€, quasi el 45% per sobre. Amb dades 2013 corresponents a 2010, la mitjana catalana se situava a 16.900 i Sant Cugat assolía els 21.900€, un 30% per sobre) Això posa en evidència dues coses. La primera és la desigualtat social existent dins l'AMB (Amb dades 2000, Matadepera tenia una rpc de 19.900€. A només 10 Km, Badia del Vallès de 7.600€; Barcelona se situava a 12.500€. A 2013, Matadepera havia assolit els 29.600€ i Badia 12.300€. El Baix Llobregat estava per sota la mitjana). La segona, que el repartiment és molt desigual dins el municipi, sense que es pugui parlar només una contraposició centre-perifèria, ja que en la pròpia perifèria s'hi localitzen situacions força extremes (Cas entre Can Cortés, alta, i Les Planes, baixa).

Avui, dins l'AMB hi ha 18.000 Ha de sòl residencial dispers en forma d'urbanitzacions, moltes de les quals han passat a ser de primera residència, amb tots els problemes de serveis que això comporta. Alhora, hi ha entre 800-900 Ha de sòl industrial obsolet que cal tractar.

El fenomen de la dispersió pel territori ha estat molt estudiat pels italians i el concepte de ciutat difusa va ser formulat per Indovino (1990) i posteriorment tractat per Lanzani, Boeri, Ricci i Vettoretto entre altres. És evident que la dispersió de l'hàbitat ve tant d'una millora del nivells de renda (que permet accedir a la propietat), com d'una insatisfacció front la ciutat compacta. Aquestes zones extensives generen un consum exagerat de territori i d'energia, creen múltiples problemes, no sols als seus habitants, sinó també als ajuntaments que les ha de dotar de serveis. Molt més complicat és quan es tracta d'urbanitzacions sense contacte físic amb els nuclis històrics, ja que la mobilitat basada en el vehicle privat pot creat situacions de col·lapse de trànsit en les hores punta, sobretot en la sortida de matí vers el lloc de treball, escoles, etc. Encara més, quan sovint tot acaba confluint en una sola via.

En el moment en que els estudis previs al Pla General Metropolità (PGM) constaten l'exhauriment del sòl urbà a Barcelona, limitada pel mar i per la serra de Collserola, el que fa és projectar una segona ciutat paral·lela en el Vallès. Així, dissenya una sèrie d'artefactes de comunicació pensant en una visió global metropolitana i no pas en funció del municipis que travessen. Serratosa transporta els grans eixos de la quadrícula Cerdà al Vallès: els tres túnels que han de travessar el Collserola, dels quals només s'ha perforat el més occidental, el de Vallvidrera, però també els tres grans vials d'enllaç perpendiculars a ells, el vial de cornisa pel peu de la serra, el tercer cinturó (A-7, B-30) pel centre de la comarca i el quart cinturó en la banda nord. De tots ells, el primer en materialitzar-se és l'AP-7 (recordeu que inicialment era de peatge) perquè evita que el trànsit de llarg recorregut nord-sud (o a l'inrevés) hagi de passar per la ciutat de Barcelona i els seus laterals lliures, la B-30, pensats per un trànsit molt més local. D'aquí que la B-30 també sigui coneguda com "el carrer Major del Vallès o la Gran Via del Vallès".

Una ullada al mapa ens permet veure com al llarg d'aquesta via es van establir una sèrie de polígons industrials que, en principi, possiblement només cercaven les avantatges de comunicació que els oferia. Poc a poc, però, també s'hi van ubicant centres de serveis i comercials, com el que porta per nom Baricentro, en la confluència de la A-7 amb la C-58, autopista de Barcelona a Terrassa que es prolonga en la C-16 vers Manresa i l'E-9 fins a França per l'eix del Llobregat. Situar-se al costat d'aquesta Gran Via suposa "fer visible l'empresa", sobretot si el seu edifici mostra una certa singularitat que atregui l'atenció dels conductors. També és evident que no té les mateixes dimensions un cartell pensat per a ser vist a 50 km/h, que un altre a 120 km/h.



Fundació Sant Cugat

El 1966 es fa un primer Pla Director d'Urbanisme de Barcelona que planteja una gran àrea metropolitana que abastava tot el front marítim de la província. Els seus autors, però, entenen que per regir aquest territori tan ampli calia un govern propi, cosa totalment impensable dins el règim franquista. Per tant, el PDU de 1966 no es va aprovar mai. L'expansió econòmica de la dècada, però, exigia respostes i aquestes vingueren des de Madrid, que inventaren els plans ACTUR (1970), o zones d'urgent actuació urbanística, pensats per Madrid i Barcelona, però que també s'aplicaren a altres capitals provincials. Pel que fa al Vallès preveien la construcció de dues ciutats de nova planta amb un sostre d'uns 150.000 habitants cada una d'elles. Una entre Sabadell i Terrassa i la segona a Gallecs. Malgrat que van existir processos previs d'expropiació, cap de les dues es va materialitzar.

En tal circumstància històrica, acaben els estudis universitaris un grup de joves economistes i advocats que s'interessen pel planejament del territori (Miquel Roca, Narcís Serra) i que col·laboraran en el disseny del Pla General Metropolità de Barcelona, aprovat el 1976, just després de la mort de Franco. Aquest Pla preveu la formació d'un Centre Direccional entre Sant Cugat i Cerdanyola que hauria de ser la futura centralitat del món dels negocis a Catalunya, però que 40 anys després, només s'ha concretat en un tímid Parc Tecnològic lligat al nucli urbà de Cerdanyola, la presència de la Universitat Autònoma en mig del no-res (només cal veure les quatre columnes que ha d'alçar al costat de la B-30 per palesar la seva presència) i recentment per la implantació de la gran infraestructura del sincrotró, que de moment no ha estat capaç d'aglutinar grans empreses de recerca entorn seu, potser a causa de la crisi econòmica. D'altra banda, aquesta planificació no té gaire en compte la realitat física dels llocs, de forma que posteriorment serà contestada amb la demanda ciutadana de preservar corredors verds.

Els nous centres comercials perifèrics sorgeixen en moltes ciutats del sud d'Europa, sovint al llarg de les grans vies d'entrada i amb aparences molt poc estètiques. La realitat és que esdevenen noves locomotores econòmiques que arrossegueu determinats tipus de "vagons", depenent de si la primera marca és més popular o selecta. Això fa que els "grans magatzems" tradicionals ja no s'hagin d'ubicar necessàriament en el centre de les ciutats, sinó que també puguin fer-ho en les perifèries amb l'única condició que estiguin ben comunicats. Tal és el Corte Inglés de Can Dragó o el conglomerat de botigues del Roca Village. Algunes ciutats ja s'han plantejat la distorsió que la seva presència genera en la mobilitat i fins i tot han condicionat la concessió de llicència a l'existència d'un mitjà de transport públic a que permeti disminuir l'accés amb vehicle privat i els col·lapses que provoca. Alhora, la pròpia dinàmica del mercat ha creat especialitzacions zonals dins l'àrea metropolitana: empreses al llarg de la B-30 al Vallès, centres comercials i d'oci al Maresme. (Darrerament això ha passat a ser menys cert, ja que el nou Ikea o el nou LM del polígon de Sant Pau tenen a veure amb el veïnatge de la B-30 i la facilitat d'accés per compradors d'altres municipis)

El Pla Comarcal de 1953 apareix coincidint amb la sortida de l'autarquia econòmica, la represa de les relacions diplomàtiques del franquisme i la gran celebració del Congrés Eucarístic Internacional a Barcelona. Un pla no només de la ciutat de Barcelona, sinó també de 26 altres municipis. És, però, encara, un pla orgànic on cada població és autònoma i ha de tenir un xic de tot, sense preveure una especialització metropolitana del territori. Aquesta visió serà superada després del Pla d'Estabilització Econòmica de 1959 i per aquest motiu el 1966 apareix el citat Pla Director (PDU) que intenta respondre a les noves realitats i que Madrid no aprova, imposant a canvi les ACTUR's que no tiraran endavant, excepte la construcció *ex-novo* de Badia del Vallès. El PGM de 1976 està basat en una visió francesa del problema, com és la creació d'una ciutat paral·lela a l'existent, el gran Centre Direccional a l'altra banda del Tibidabo, definit per la citada AP-7 i els túnels central i d'Horta. Fora d'ell, a la banda nord de l'AP-7, la UAB que hauria de tenir-hi un paper rellevant en aportació de coneixement.

Evidentment, hi ha altres models com és l'italià que pensa en una ciutat-territori dins la qual tot ha de tenir uns nivells mínims de serveis. El PGM segueix vigent avui sense que s'hagi efectuat cap revisió actualitzadora. Tanmateix, els municipis han promogut milers de modificacions puntuals que l'han anat transformant, a voltes sense tenir en compte les implicacions que podien tenir en la resta del territori. És cert, també, que el PGM va crear unes notables reserves de sòl que han estat molt útils als ajuntaments de l'etapa democràtica i que han permès situar-hi aquells



Fundació Sant Cugat

serveis que el creixement de la població exigia. Les seves previsions demogràfiques, però, van resultar excessivament optimistes i per evitar una esquitxada en tot el territori, el sòl potencialment urbanitzable es va haver de dividir entre programat i no, cosa que ha permès mantenir-ne parts intocades com a futures reserves.

Sant Cugat és un bon exemple de territori mosaic. En el moment de l'aprovació del PGM encara quedava molt sòl agrícola en explotació, que s'alternava amb taques d'urbanització encara disperses i no densificades i sobretot amb la gran massa forestal de la Serra de Collserola, però també amb la de la Serra de Galliners, al nord, delmada per la urbanització llavors il·legal de Can Barata. Avui el mosaic resta definit pels diferents models d'urbanització: el centre històric, compacte, els eixamples residencials de blocs aïllats, les zones residencials extensives, les taques dels polígons industrials i parcs empresarials, les penetracions de les zones verdes i uns esporàdics testimonis del passat agrícola. Tanmateix, mai ha existit una idea definida, una voluntat per a convertir-se en ciutat metropolitana que pugui oferir uns serveis al seu entorn. Al contrari, més aviat en certs aspectes és un suburbi depenent. (De luxe, però suburbi al cap i a la fi.)

Avui estem davant un nou Pla Territorial de Barcelona (2010) que potencia el fet metropolità i que s'amplia de 26 a 36 municipis, amb tots els problemes que comporta marcar els límits del que ha de ser a dins i el que ha de restar a fora. Martorell, per exemple. D'alguna forma estem front una geometria variable que l'esdevenir pot aconsellar de modificar. D'altra banda, no s'ha de confondre el que és un Pla Director Urbanístic, que traça els grans trets i els plans locals que baixen al nivell del detall. També aquí hi ha dues opcions. Mentre els països anglosaxons han establert planificacions globals més flexibles, els països llatins hem tendit a ser molt més rígids i baixar a un nivell excessiu de detall. D'aquí la necessitat de tantes modificacions puntuals del PGM. No és menys cert, també, que per coherència els països més flexibles han hagut d'establir precedents i normes que poc a poc van rigiditzant. El gran tema és trobar un adequat nivell d'equilibri que s'hauria de mostrar en un nou PGM.

Debat

La teoria del "zoning" es conseqüència del fordisme, d'una economia de producció en sèrie que es capaç d'acumular totes les fases de fabricació. (En el ram tèxtil es sintetitzava en l'expressió "del be a la manta" que indicava la capacitat operativa en totes i cada una de les fases del procés). Amb la "Carta d'Atenes" (1942) es plantegen per separat els quatre aspectes bàsics de la ciutat funcional: treball, circulació, oci i residència. La prioritat de la ciutat era la residència en màximes condicions solars i higièniques. Aquesta desunió radical de les funcions ha estat posteriorment molt criticada pels desplaçaments que origina.

Les economies d'escala són les que condueixen vers l'especialització i la fàbrica compta amb stock acumulat per atendre les peticions dels clients. Però, la crisi energètica del petroli, el 1973, provoca una clara incertesa en la demanda i provoca acumulacions excessives d'stocks sense sortida. Això porta a una nova concepció empresarial que és la fabricació "just in time", concepte inventat en les factories japoneses de Toyota, no tant a partir de la teorització, sinó del sistema de prova-error. Una de les conseqüències ha estat la desaparició de determinades grans factories per passar a fàbriques molt més petites, flexibles i automatitzades. Això ha portat a l'obsolescència alguns polígons alhora que ha provocat la implantació de les noves empreses entorn l'eix de l'AP-7/B-30.

És evident, que el desplaçament d'indústries del centre ciutat vers la perifèria han creat problemàtiques secundàries, especialment en ciutats com Sabadell que pràcticament tenien exhaurit el seu terme municipal i que, per tant, la seva perifèria eren termes veïns. El trasllat els ha significat una pèrdua d'ingressos molt important en la tributació local, mentre que no sols han hagut de mantenir els mateixos nivells de servei vers la població resident, sinó que fins i tot aquesta ha augmentat.



Fundació Sant Cugat

El creixement demogràfic del país, en bona part degut a immigració, ha significat la necessitat d'ampliar el parc d'habitatge permanent en la segona i tercera corona metropolitana, que estableix una gradació de preus en funció de les distàncies.

Sant Cugat no ha tingut mai un pla de ciutat pensat des de la pròpia ciutat. S'ha conformat amb el que disposava primer el Pla Comarcal de 1953 i després amb el PGM de 1976. En lloc de les múltiples modificacions puntuals fetes sobre la marxa i a voltes poc menys que contradictòries, s'hauria pogut pensar una modificació que, tot i essent puntual del PGM, tingués un abast municipal d'acord amb un model determinat de ciutat que seria l'objectiu a assolir. Això no ha estat així, sinó que s'ha anat construint per peces aïllades, sovint amb poc encaix d'unes amb les altres.

La idea que Barcelona té un territori finit i que havia de cercar una expansió en el Vallès i en concret a Sant Cugat, ja la va formular Rubió i Tudurí en la seva *Barcelona futura*, l'any 1929. Hauria d'acollir els barris residencials extensius. Aquesta idea esdevé una realitat quan augmenten els nivells de rendes i apareixen unes classes benestants que no troben l'encaix adequat a la capital i el cerquen la rodalia. Algunes de les promocions immobiliàries han tingut noms significatius d'aquesta duplicitat com "La Bonanova del Vallès"

La B-30 és un eix metropolità que no pot ser pensat ni dissenyat a trams, sinó que requereix un enfocament conjunt.

Sant Cugat és una ciutat que cal relligar internament, perquè ha estat construïda amb peces aïllades que sovint plantegen discontinuïtats. D'altra banda s'ha de millorar el relligat entre zones residencials i llocs de treball. Aprofitar al màxim els espais que encara resten.
