



Un model territorial encara captiu de l'economia del cotxe

Albert de Pablo i Ponte

Empraré dues imatges prèvies, a fi d'emmarcar la meua contribució:

1. Un bon metge sap que pot conèixer molt bé *l'anatomia* humana, i no per això sabrà com funciona el cos humà. Per poder aproximar-se a aquest coneixement li caldrà conèixer una altra matèria essencial per a la medicina: *la fisiologia*. L'anatomia descriu formalment les parts del cos, la fisiologia profunditza en les regles de funcionament del sistema cos humà -posa l'anatomia en joc, li dóna sentit-. S'imaginen que en faríem d'un taulell i d'unes fitxes d'escacs, sense conèixer les regles bàsiques pel moviment de les peces dins el taulell?.

2. Als anys seixanta, els primers visitants d'una determinada cala de la Costa Brava van pensar que el lloc era magnífic per satisfer el somni de la seva vida, fer-se una casa vora la Mediterrània, envoltada de pins, amb una sorra breu per l'ús gairebé exclusiu dels més propers. Els primers anys va ser així, després van pensar el mateix els seus amics, els veïns de la ciutat, les famílies dels fills,... El lloc original havia canviat en ser consumit. Determinats valors dels llocs es consumeixen pel fet d'implantar-nos en ells i, en el millor dels casos, donen pas a uns nous valors, diferents dels originals.

El creixement de Sant Cugat en els darrers anys no és subjectiu. Ningú no pot dir, objectivament, que el sòl urbanitzat i la població no creixen a un ritme que costa d'empassar als veïns, als serveis consolidats d'una ciutat de menor dimensió, a les pròpies administracions, i als seus nostres pressupostos. Pot haver qui digui que creix equilibradament, fins i tot que creix de forma modèlica per a la resta de ciutats catalanes. Jo penso que encara no és així. Ni a casa nostra, ni en aquells municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona -o del litoral català- que disposaven de sòl urbanitzable on situar productes residencials alternatius als dels anys seixanta i setanta.

A la vista del que ha esdevingut en els darrers vint anys en d'altres municipis metropolitans que també disposaven de potencial per créixer, també penso que molt probablement, el creixement de Sant Cugat no hagi pogut produir-se d'una altra manera que com ho ha fet. Arreu, no tan sols aquí, imperen criteris i mecanismes de cicle curt pel que fa a la recuperació de les inversions en el territori i en la ciutat, i encara no sabem valorar prou bé les externalitats lligades al model de creixement. La primera condició, perquè un territori esdevingui ciutat és una bona accessibilitat i un suport territorial idoni, el tenim. La segona que el sector immobiliari consideri que l'accessibilitat i el suport són bons i inverteixi en l'ampliació del seu suport físic i en infraestructures fixes, no tinc cap dubte que és així. I la tercera, que la ciutat construïda sigui ocupada, viscuda, volguda, i reconeguda pels veïns com *la seva ciutat*, aquí és on ens cal fer un major esforç d'estructuració de l'actual ciutat, i canalitzar adequadament els esforços inversors, ara, i en els propers anys.

El model metropolità dels darrers vint anys -1980/ 2.000- ha estat basat, per sobre de tot, en la llibertat de moviments i la ubiqüitat resultants de la *democratització* del vehicle privat. Les administracions, els planificadors, i els promotors immobiliaris, hem donat com suposat que cada nou habitatge compta -i comptarà en el futur- amb dos cotxes associats, i amb la capacitat econòmica dels nous veïns per comprar-los, substituir-los, i mantenir-los. Els proposo fer l'exercici de comptar quina part de la seva renda familiar es consumeix anualment en aquest capítol. Quan acabin, pensin que encara hi manca la part dels impostos que vostès paguen i l'Estat, la Generalitat, i l'Ajuntament destinen, a fer carreteres, cinturons, aparcaments, carrers,..., i a mantenir-los.

El model ha privatitzat la mobilitat obligada, originada per la seva extensió. La financia, diàriament, a base de repercutir el seu cost en les economies familiars. El cost dels carrers,



garatges, cotxes, peatges, benzina, reparacions del parc mòbil, pivota sobre les economies familiars i municipals. Com a conseqüència d'aquesta privatització, no podem disposar de més recursos col·lectius per a organitzar una bona, extensa, i eficaç xarxa de transport col·lectiu, menys costosa, menys devoradora de territori, menys contaminant i més democràtica -si ens atenem a les formes de moure'ns la majoria que es desprenen de les enquestes de mobilitat-. Ens ho gastem tot en moure'ns com ens movem, i podem estalviar poc per a moure'ns d'una altra forma més racional.

Des de Sant Cugat, penso que l'habilitat consistiria en mantenir el nostre balanç patrimonial inicial -de qualitat ambiental i de qualitat de vida-. I per això ens cal pensar tant en el que teníem fa trenta anys, com en el que tindrem d'ací a trenta.

Resumint-ho molt, fa trenta anys els valors de Sant Cugat s'associaven a la imatge de poble tranquil, amb un entorn agrícola i forestal de qualitat, molt ben comunicat amb Barcelona, primer per ferrocarril, i més tard per l'autopista A7. No era ciutat, ni pretenia ser-ho -quan comptablement va esdevenir ciutat, va ser-ho per qüestions pressupostàries, no pas per actituds mentals-. Llavors, el 1976, la incorporació de Sant Cugat com a primera reserva de sòl residencial de l'Àrea Metropolitana de Barcelona ja estava projectada pel Pla General Metropolità. El Monestir, l'estació, el mercat, l'Escola de Mestres, el teatre de La Unió, el Camp de Futbol, el Club Natació, El Mesón, Sant Medir, constituïen unes fites urbanes proporcionades a la seva escala de poble proper a Barcelona, amb moltes bòviles i conreus, vint mil habitants, i uns hàbits de mobilitat i sociabilitat més locals, menys metropolitans.

Avui, Sant Cugat té 51.000 habitants. En el darrer quart de segle hem més que doblat la població, ben al contrari que el conjunt de Catalunya i el de la Regió Metropolitana de Barcelona, que s'han mantingut estables. Paral·lelament a això hem multiplicat per quatre l'extensió urbanitzada, i el parc automobilístic de la ciutat. A les fites urbanes anteriors s'han afegit el Centre Cultural, el Mercat Torreblanca, l'Escola d'Arquitectura, l'Arxiu Nacional de Catalunya, el Chic, el Centre Comercial Sant Cugat, la Zona de Vianants,... Els camps que envoltaven el casc han estat substituïts per parcs urbans. Els referents, ara, són plenament metropolitans i d'una significació ben diferent dels anteriors, plens d'activitat local. La mobilitat obligada que relaciona Sant Cugat amb altres municipis és la més alta de la Regió Metropolitana. Pel que fa a la mobilitat obligada interior de la ciutat de Sant Cugat és el quart municipi, després de Terrassa, Sabadell, i Rubí. Malgrat això, el 45% dels desplaçaments es fan a peu, en una ciutat gens preparada per fer-ho.

A l'actual creixement li manquen moltes de les qualitats que fan que un paisatge urbanitzat tingui la condició de ciutat volguda pels seus ciutadans, i no tan sols pels compradors d'habitatges, li manca desenvolupament de la seva nova condició de *ciutat de noranta mil habitants*. I no perquè l'aspecte formal dels nous creixements urbans sigui desafortunada, que en general no m'ho sembla, sinó perquè la ciutat no és tan sols la seva forma -la seva anatomia-, ho és també la seva *fisiologia*, el seu funcionament, la seva diversitat social, l'ús que es pot fer d'un espai públic de qualitat, de poder treballar i comprar prop de casa, i ho són també les regles del joc de què ens dotem els ciutadans per fer legítim allò que sobre els papers és únicament legal, una nova urbanitat.

Aquí rau, al meu entendre, el quid de la qüestió. Estic segur que trobarem bons motius per estimar *la ciutat* que està substituint *la gent, el poble, els camps, les rieres i els camins* que vam conèixer -i que molts dels nostres conciutadans ja no han conegut-. Tan sols podrem trobar-los participant activament en la pròpia tasca de fer-la, d'organitzar-la, d'ajustar tot allò que no encaixa, d'omplir-la de vitalitat i diversitat a totes hores. I penso que hauríem de fer-ho des de les relacions de barri, les més properes. Si en aquestes condicions som noranta o cent-mil ciutadans, benvinguts tots, haurà valgut molt la pena ocupar un territori preciós.

Albert de Pablo és Arquitecte.