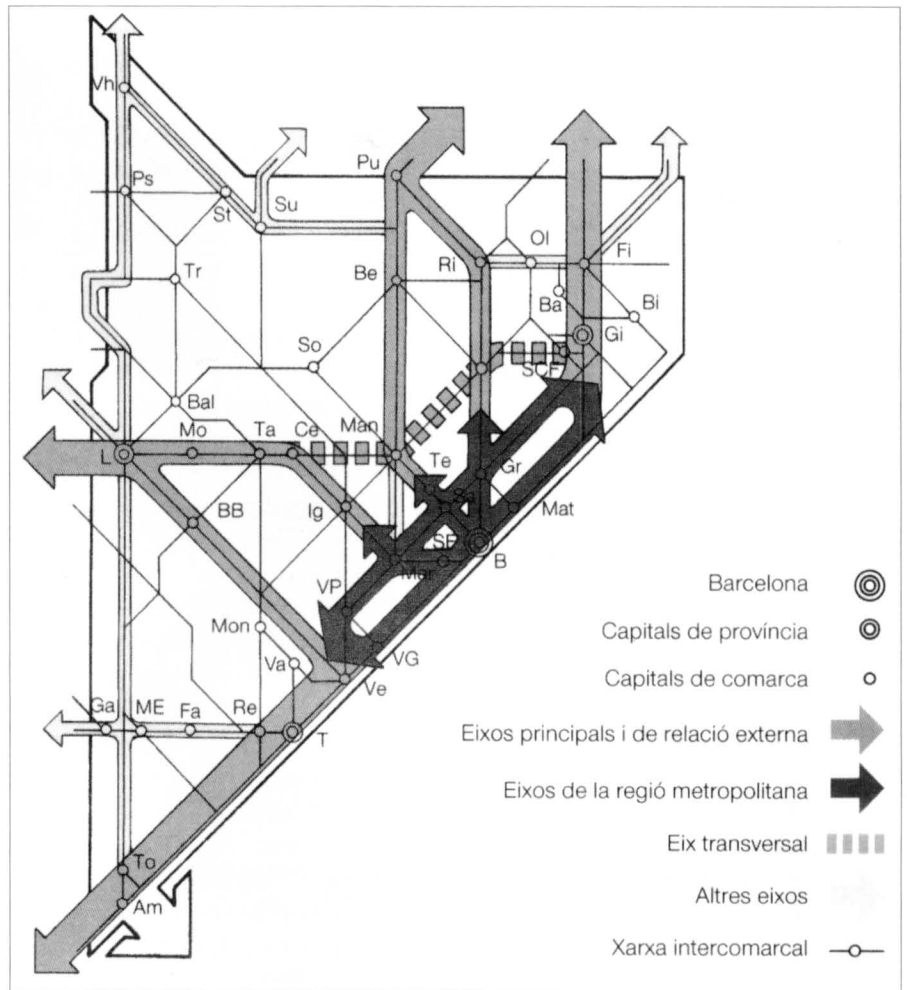


Manresa, capital de la Catalunya central o ciutat metropolitana?

Oriol Nel·lo i Colom

Manresa ha afirmat diverses vegades la seva voluntat d'exercir un paper vertebrador en relació al conjunt de les terres de la Catalunya central. Aquest desig coincideix avui amb la progressiva integració de la ciutat en les dinàmiques de la regió metropolitana de Barcelona. A primera vista aquestes dues tendències semblen contradictòries. Ho són realment? No hi hauria manera que poguessin esdevenir complementàries i es reforcessin mútuament?



Eixos estructuradors del territori català.

Font: Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, *Dinàmiques metropolitanes a l'àrea i la regió de Barcelona*, Barcelona, MMAMB, 1995.

Als anys trenta Pau Vila veia ja prefigurar-se el fenomen metropolità barceloní «en les terres compreses dins l'anomenat 'vuit ferroviari' (...) amb l'additament de les línies del Vallès occidental fins a Terrassa». De llavors ençà les dinàmiques metropolitanes s'han aprofundit i estès i avui condicionen la disposició i l'ús del conjunt d'eixos estructuradors del territori català, tot alterant de manera assenyalada les potencialitats de la ciutat de Manresa.

Figura 1: Mobilitat obligada per motiu treball 1991.
Destinacions extracomarcals de la població ocupada resident al Bages

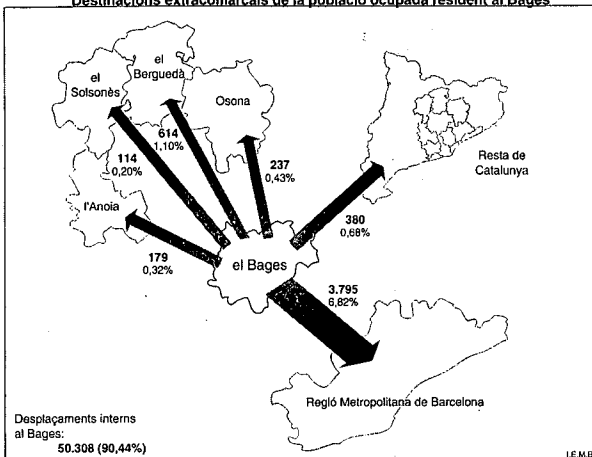
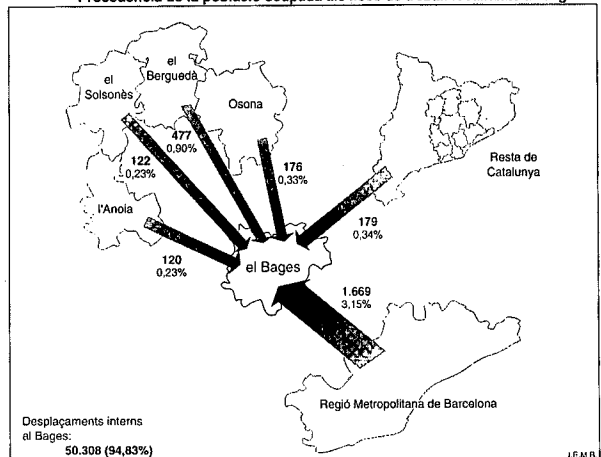


Figura 2: Mobilitat obligada per motiu treball 1991.
Procedència de la població ocupada als llocs de treball localitzats al Bages



Per començar: què volem dir quan parlem de dinàmiques metropolitanes? Fa ja molt temps que l'àrea urbana barcelonina, empesa pel creixement demogràfic i econòmic, superà els escassos 100 Km² del terme municipal de Barcelona. La taca urbana s'estengué així cap a l'Hospitalet de Llobregat, Badalona, Santa Coloma de Gramenèt, el Prat de Llobregat,...: fou el creixement "en taca d'oli" dels anys seixanta i primers setanta. De llavors ençà, el territori de l'entorn barceloní que manté vincles quotidians de relació i dependència mútua s'ha estès encara molt més, tot abastant poblacions que no mantenen entre elles continuïtat física. Així, la realitat metropolitana barcelonina supera avui ja de molt allò que en els anys setanta s'anomenà l'«àrea metropolitana» i inclou poblacions com Sitges, Sant Sadurn d'Anoia, Martorell, Terrassa, Sabadell, Mollet, Granollers o Mataró. En aquest territori, on viuen més de 4 milions d'habitants (dos terços de la població de Catalunya), l'organització, l'especialització, el creixement o decreixement de cada localitat està estretament condicionada per la seva relació amb el conjunt. El resultat és que els ciutadans (i les empreses) que hi resideixen utilitzen cada vegada més aquest territori com una única gran ciutat: avui hom viu a l'Hospitalet, treballa a Abrera, compra a Barcelona, a Cornellà o a Gavà, envia la filla a estudiar a Cerdanyola del Vallès i vetlla tot esperant que el noi torni de la discoteca de Mataró.

L'extensió territorial d'aquestes

dinàmiques és ràpida i es troba a les portes de Manresa. L'afirmació pot semblar tal vegada exagerada. Vegem, però, algunes dades i reflexionem sobre uns quants fets. Les relacions quotidianes del Bages amb el conjunt de comarques de la regió metropolitana de Barcelona¹ són encara, en termes relatius, no molt elevades. Les darreres dades disposem (1991) mostren que la comarca hi adreçava el 6,8% dels seus desplaçaments per motius laborals i el 7,7% dels desplaçaments per raons d'estudi; seríem doncs encara lluny del llindar del 15% de la mobilitat laboral que els standards internacionals prenen com a indicadors d'integració en un mateix àmbit metropolità. Si ens fixem, però, més de prop en les dades, veurem que la tendència cap a una major interrelació és clara: entre 1986 i 1991 els desplaçaments per raons de treball entre el Bages i la regió metropolitana més que es doblaren en nombre (de 1.807 a 3.795 desplaçaments) i passaren en termes relatius de representar el 3,8 del total al 6,8, amb un creixement d'un 110% en cinc anys. La projecció mecànica d'aquestes tendències és arriscada, però fixem-nos en que, si es mantenen immutades (i les dades del padró de 1996 ens trauran aviat de dubtes), l'esmentat llindar del 15% d'atracció de la regió metropolitana s'assoliria a l'entorn de l'any 1998. Demà passat, doncs.

Pel que fa a les relacions entre les ciutats de Manresa i Barcelona, segueixen de prop la dinàmica general: la mobilitat per treball de la primera

cap a la segona passà de representar un 2% a un 3,4% del total, amb un creixement del 100,7% en cinc anys. Aquesta atracció és superior en termes absoluts i relatius a la que Barcelona exerceix en termes de mobilitat laboral sobre les ciutats de Vic i Igualada (2,9 i 2,8% del total dels seus respectius ocupats).

Encara són més espectaculars les dades relatives a la mobilitat per estudi: 1 de cada 10 estudiants residents a Manresa (el 9,4%) cursava els seus estudis a les comarques de la regió metropolitana, tot superant clarament també el pes relatiu que en les respectives ciutats tenien els fluxos que s'hi adreçaven des de Vic (el 7,9%) o des d'Igualada (el 8,0%). I si en comptes de considerar els moviments quotidians per treball o per estudi, tinguéssim presents els desplaçaments per raons de compra o els desplaçaments (tant de la població resident com de la població visitant) de cap de setmana, els vincles, no ja de Manresa o el Bages, sinó de tota Catalunya central amb la regió metropolitana resultarien encara molt més evidents: la recent polèmica sobre l'eventual incorporació de la Cerdanya a la demarcació provincial de Barcelona és un símptoma prou clar de fins a quin punt són importants aquestes dinàmiques i com afecten cada vegada més el conjunt del territori català.

Aquesta interacció amb la regió metropolitana s'ha vist i es veurà afavorida per la millora de les comunicacions. Manresa és avui capçalera de dos serveis ferroviaris de qualitat i alta

Figura 3: Mobilitat obligada per motiu estudi 1991.
Destinacions extracomarcals de la població discent resident al Bages

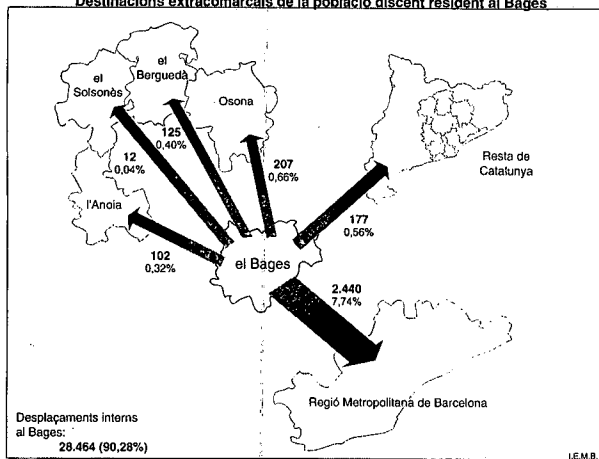
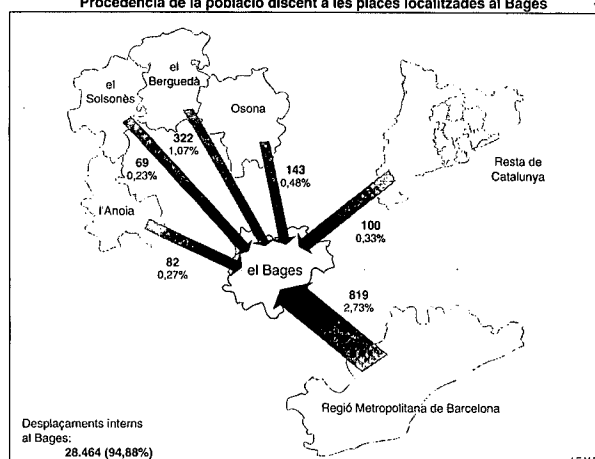


Figura 4: Mobilitat obligada per motiu estudi 1991.
Procedència de la població discent a les places localitzades al Bages



capacitat que l'enllacen amb la regió metropolitana: la línia dels Catalans i la línia de RENFE (significativament integrada en la xarxa de "rodalies"). D'altra banda, la millora de comunicacions per carretera ha estat ben evident, gràcies a la millora de l'eix del Llobregat i a la construcció de l'autopista Terrassa-Manresa (tot i el peatge que n'impedeix, en molts casos l'ús per als desplaçaments diaris). Aquesta situació encara millorarà en un futur proper gràcies, per un costat, a les inversions que s'estan realitzant a la línia dels Catalans i a la construcció de l'autovia del marge dret del Llobregat, que permetrà enllaçar per una via segregada i sense peatges amb Barcelona i amb la plataforma logística del delta del Llobregat (port, aeroport i centres d'intercanvis de mercaderies).

Aquestes dades contrasten amb la relativament baixa interacció entre el Bages i la resta de la Catalunya central². Els fluxos de sortida per motius laborals entre el Bages i aquestes comarques representaven tot just un 1,7% del total de la comarca l'any 1986 i havien passat al 2,1% el 1991. Al mateix temps, els fluxos entre Manresa i les ciutats de Vic o Igualada eren en ambdues dates molt poc significatius. Ara bé, si ens mirem la qüestió no des del punt de vista dels desplaçaments generats al Bages sino d'aquells que la comarca atreu, les coses són diferents. El nombre de llocs de treball radicats al Bages ocupats per residents fora de la comarca és exigü: la comarca forneix treballadors per al 94,8% dels llocs de treball que hi estan loca-

litzats (1991). Així, aquells llocs de treball ocupats per gent vinguda de fora són tot just el 5,2%. D'aquests el 3,1% són exercits per persones procedents de la regió metropolitana de Barcelona i l'1,7% per treballadors residents a la resta de la Catalunya central. Tanmateix, i aquesta és la dada interessant, en termes relatius aquests darrers creixen més de pressa que la resta. Això podria indicar una certa tendència per part del Bages a incrementar la seva capacitat d'atracció respecte la resta de la Catalunya central, de la mateixa manera que la regió metropolitana de Barcelona atreu cada vegada més el Bages.

Veiem doncs que, en casde perllongar-se les tendències actuals, la interacció del Bages en general, i de Manresa en particular amb la regió metropolitana de Barcelona s'incrementarà de manera assenyalada en els propers anys. Sembla que (tot i els matisos que fa un moment s'introdueixen) aquestes relacions tendeixen a prevaldre en termes absoluts i relatius sobre els vincles entre el Bages i la resta de les comarques de la Catalunya central. Això és contradictori amb la capacitat de la ciutat de jugar un paper vertebrador envers el conjunt de la Catalunya central? Potser no necessàriament. Vegem el perquè.

TAULA 1: Localització per àmbits territorials dels llocs de treball de la població ocupada resident al Bages, 1986-1991

	Bages	Regió metropolitana de Barcelona*	Resta de comarques centrals**	Resta de Catalunya	TOTAL
1986	44.582	1.807	795	265	47.449
%	93,96	3,81	1,68	0,56	100,00
1991	50.308	3.795	1.144	380	55.627
%	90,44	6,82	2,06	0,68	100,00
Diferència	5.726	1.988	349	115	8.178
%	12,84	110,02	43,90	43,40	17,24

*: L'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental
 **: l'Anoia, Osona, el Berguedà i el Solsonès
 FONT: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya

TAULA 2: Localització per àmbits territorials dels llocs d'estudi de la població estudiant resident al Bages, 1986-1991

	Bages	Regió metropolitana de Barcelona*	Resta de comarques centrals**	Resta de Catalunya	TOTAL
1986	30.346	1.879	285	94	32.604
%	93,07	5,76	0,87	0,29	100,00
1991	28.464	2.440	446	177	31.527
%	90,28	7,74	1,41	0,56	100,00
Diferència	-1.882	561	161	83	-1.077
%	-6,20	29,86	56,49	88,30	-3,30

*: L'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental

** : l'Anoia, Osona, el Berguedà i el Solsonès

FONT: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya

Dèiem més amunt que les dinàmiques metropolitanes fan que cada ciutat, cada territori que s'hi incorpora tendeixi a organitzar-se i a especialitzar-se en funció del conjunt. Així, les ciutats de la segona corona, ja integrades a les xarxes de relació metropolitana que han aconseguit treure més profit de la seva nova posició són aquelles que, en comptes d'acceptar-la de manera passiva, s'han dotat d'una estratègia per esdevenir centres metropolitanos, localitats amb capacitat de vertebració i atracció envers el territori que les envolta i, en alguns aspectes, envers el conjunt de la regió metropolitana. En el context metropolità, deia fa poc l'alcalde d'una d'aquestes ciutats, "no és bo ser segon en tot", cal ser primer en alguna cosa. Operacions com la ja consolidada de l'Eix Macià, a Sabadell, a l'encara incipient de l'Avinguda d'Europa, a Mataró, van clarament en aquest sentit. I les seves beneficiàries potencials no són únicament les ciutats directament concernides, sinó el conjunt de la regió urbana, la qual, si es consoliden aquestes operacions i d'altres de complementàries, veuria com es va configurant una estructura policèntrica, un espai vertebrat que escapa a la dispersió informe i esdevé cada vegada més una ciutat de ciutats.

Manresa té molts elements a favor per tal de desenvolupar una estratègia d'aquest tipus, una estratègia que li ha de permetre treure profit de la seva posició i jugar un paper de ròtula o xarxera entre la regió metropolitana i la Catalunya central: les actuals dinàmiques econòmiques que semblen favorables als medis amb una presència important de petita i mitjana empresa industrial, l'existència d'una tradició comercial consolidada, l'existència d'institucions financeres pròpies, l'atractivitat del mercat de treball del Bages envers el seu entorn comentada suara, l'experiència de dinàmiques de reflexió com la del pla estratègic *Bages cap a l'any 2000*, són actius que la ciutat pot desenvolupar per tal d'afermar i ampliar la seva capacitat d'irradiació sobre el territori.

No és aquest el lloc per estendre's en consideracions sobre aquests temes. Permeteu-me, tanmateix, afegir-hi dues consideracions sobre la forma com la provisió i gestió d'infraestructures de comunicació, per una banda, i el planejament territorial, per l'altra, podrien ser utilitzades per tal d'enfortir la capacitat vertebradora de Manresa envers el conjunt de la Catalunya central.

Pel que fa a les infraestructures és evident el paper fonamental que l'Eix

del Llobregat ha de tenir en la relació de Manresa amb la seva comarca i el Berguedà. Tot i la persistència d'algun punt difícil (com cal Rosal, a les portes de Berga) i les cues d'alguns caps de setmana de tardor i hivern, l'eix en el tram Manresa-Bagà compleix raonablement la seva funció. Les grans assignatures pendents són doncs les comunicacions transversals i el transport públic.

En relació a les comunicacions est-oest la peça clau és l'Eix Transversal que, quan estigui en ple funcionament, creuarà les comarques de la Catalunya central entre Espinelves i Calaf. Deixem ara de banda les peculiaritats del seu traçat i l'impacte ecològic i paisatgístic d'aquesta actuació, sobre les que hi hauria molt a dir. La qüestió principal és la seva particular secció (una via en cada sentit en molts trams) que farà, com ha escrit Ernest Lluch, que si la via és un èxit resulti un fracàs i si és un fracàs resulti un èxit. És a dir, que si aconsegueix la seva funció de via de trànsit interregional es col.lapsi, i si no atreu aquest tipus de fluxos resulti un èxit en termes de comunicacions intercomarcals. L'escenari més probable és, al nostre entendre, aquest darrer i, amb una mica de cinisme, podem afirmar que això no és dolent per a les comunicacions entre la Plana de Vic, el Lluçanès, la Gavarresa i la rodalia de Calaf, per una banda, i el Pla de Bages, per l'altra. Recordem que la nova via no resol pas, tanmateix, el tema dels enllaços, avui deficients, entre Manresa i Igualada i entre Manresa i el Solsonès.

L'altra qüestió no resolta és la del transport públic en relació amb la Catalunya central mentre que, com hem vist, aquest és ja ara un element que permet reforçar clarament els vincles entre Manresa i les comarques de la regió metropolitana de Barcelona. No hi ha, després del desmantellament del carrilet Manresa-Guardiola de Berguedà, cap lligam directe en ferrocarril entre Manresa i les quatre altres capitals de comarca de la Catalunya central. Pel seu costat, el transport col·lectiu per carretera és clarament insuficient en termes de freqüència i qualitat. Finalment, la implantació de les noves connexions en Tren d'Alta Velo-

ciutat, (si es realitza d'acord amb la traça i les actuacions actualment previstes) reforçarà encara la dependència de la Catalunya central envers la xarxa de transport de la regió metropolitana de Barcelona. Si Manresa vol afermar el seu paper vertebrador envers el conjunt de la Catalunya central (i si la Catalunya central vol vertebrar-se) ha de plantejar-se de superar aquestes mancances en matèria de transports i comunicacions.

Hi ha finalment el tema del planejament. És aquest, al nostre entendre, un tema d'extraordinària rellevància perquè, com hem vist, el paper vertebrador de Manresa és només parcialment suggerit per les tendències en curs. La qüestió es planteja a dos nivells d'escala: urbana i territorial. A escala urbana les coses semblen ja ben encarrilades; Manresa té endegada una ambiciosa reconsideració del seu planejament urbanístic que es proposa, com un dels seus objectius explícits, requalificar la ciutat per tal d'aprofitar les potencialitats ofertes per la construcció de l'Eix Transversal i l'Eix del Llobregat. D'altra banda, la dinàmica de les transformacions urbanes i infraestructurals evidencia cada vegada més la necessitat de consideracions supralocals en el planejament del Pla del Bages. En aquest sentit, la recent concessió del primer Premi Fundació Caixa de Manresa a un treball que es proposa d'establir "les bases tècniques per a uns acords territorials necessaris" en l'ordenació urbanística i ambiental dels municipis del Pla de Bages és

alhora un símptoma i un element enco- ratjador.

Menys clara és, en canvi, la situació pel que fa al planejament territorial. El Pla Territorial General de Catalunya, aprovat el mes de març de 1995, ha establert un "Àmbit de les Comarques Centrals", en el què, a més del Bages, s'apleguen l'Anoia, el Berguedà, la Cerdanya, Osona i el Solsonès. Aquest àmbit haurà de ser objecte d'un Pla Territorial Parcial específic que, d'acord amb els principis que dicta la Llei, establirà les bases per a l'ordenació del seu territori. Aquest Pla (en el nostre coneixement) no ha estat encara iniciat. El que sí es troba en una fase avançada d'elaboració, en canvi, és el Pla Territorial Parcial per a l'àmbit metropolità barceloní. Al nostre entendre, cal reclamar l'acceleració d'aquests processos de planejament en una doble direcció: en primer lloc, tot exigint que el Pla Territorial Metropolità de Barcelona tingui en compte la seva contigüitat amb el Bages, tal com estableix, en una de les seves escasses disposicions normatives, la Llei d'aprovació del Pla Territorial General de Catalunya ("en la redacció dels plans territorials parcials cal tenir en compte llur continuïtat amb el territori de les comarques d'àmbits contigus amb un grau més alt d'interrelació", Art. 5.2.); d'altra banda, cal reclamar l'inici immediat de l'elaboració, amb la participació de totes les institucions concernides, del Pla Territorial per a l'àmbit de les comarques centrals, un pla flexible i

operatiu que ha de contenir previsions clares de finançament i una estratègia d'implantació.

Acabem. Per tal de fer compatible la seva vocació vertebradora envers la Catalunya central amb la progressiva integració en les dinàmiques metropolitanas, Manresa necessita disposar d'un projecte (o un conjunt de projectes) en matèria d'infraestructures, de comunicacions, de promoció econòmica, de requalificació industrial, d'espai comercial, d'equipaments educatius i universitaris, de polítiques socials. Molts es troben ja en elaboració i aplicació, alguns altres encara manquen. L'èxit que tingui el disseny i l'aplicació d'aquestes determinacions afectarà no només l'esdevenidor de la ciutat sinó l'articulació futura de tot el territori de Catalunya.

Notes

1. Comarques del Barcelonès, el Baix Llobregat, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental, el Maresme, l'Alt Penedès i el Garraf
2. Comarques del Berguedà, l'Anoia, Osona i el Solsonès

Oriol Nel·lo

Geògraf

Universitat Autònoma de Barcelona