Política territorial i Obra pública.

1980-1985: Línies d'actuació del Departament.

Sis anys invertint en Catalunya.

La millora de la qualitat de vida, el suport a les activitats econòmiques, la modernització de les comunicacions i les infrastructures de les comarques i de l'àrea de Barcelona, i el foment de la investigació i la formació, han estat els grans objectius de les actuacions del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya. Objectius, a més, que s'emmarquen dins el propòsit general d'aconseguir un creixement harmònic i equilibrat del país.

Cal analitzar l'evolució de les activitats del Departament d'ençà de l'any 1980 atenent dos paràmetres fonamentals: les característiques del sistema de finançament autonòmic i el ritme de traspassos de les competències que preveu l'Estatut d'Autonomia. Més clarament, cal tenir en compte que la manca de concreció i definició per part de l'Estat central dels mecanismes de finançament de l'autonomia catalana i la lentitud dels traspassos de competències a la Generalitat, han produït un desenvolupament irregular, amb unes èpoques d'expansió i unes altres d'estancament de les iniciatives del Departament. Això es pot observar en els gràfics adjunts, en els quals es fan servir com a indicadors de la dinàmica i estructura del Departament les inversions reals i les transferències de capital pressupostades cada any.

La incidència en l'economia del país.

Els factors suara esmentats han produït una certa manca de regularitat en l'aplicació de les polítiques previstes, les quals, a més, han rebut el suport majoritari del poble de Catalunya en les dues eleccions autonòmiques. En aquest sentit, la manca d'una capacitat d'ingressos suficients ha limitat l'efecte positiu que pot tenir el Departament sobre sectors de l'economia de Catalunya tan importants com l'edificació i l'obra pública. En una situació general de crisi econòmica, de manca d'expectatives clares i d'augment de desocupats, el Departament ha volgut emprendre una tasca de suport a les activitats privades, conscient que amb les inversions generava feina i llocs de treball. Així, ha incidit amb decisió en els sectors de la construcció d'habitatges i preparació de sòl, la qual cosa suposa també un efecte indirecte sobre subsectors auxiliars relacionats amb l'equipament d'habitatges i polígons (instal·lacions elèctriques, fusteria, jardineria...). Igualment, ha potenciat les activitats de construcció d'infrastructures (viàries, ferroviàries, portuàries, hidràuliques...), cosa que representa una important generació de compromisos que poden afectar més d'un any pressupostari, i això també incideix indirectament en subsectors proveïdors de primeres matèries per a la construcció (el del ciment, el d'infrastructures metàl·liques, etc.).

En definitiva, **la diversitat d'àrees d'actuació del Departament ha permès d'anar donant suport al rellançament de sectors bàsics per a una recuperació econòmica del país,** i pot haver ajudat a contenir l'increment de la taxa d'atur en el sector de la construcció a Catalunya (aquesta taxa només s'ha incrementat un 0,8% entre 1980 i 1985, calculada sobre la població activa del sector a Catalunya).

El desenvolupament de les comarques.

El territori de Catalunya es caracteritza per uns contrastos marcats i per una orografia que en algunes zones és especialment abrupta. A més, hi ha unes comarques amb un medi físic amb poques possibilitats, i unes altres amb recursos naturals ben aprofitables. Així, es donen uns desequilibris i uns frens al desenvolupament econòmic d'àmplies zones de Catalunya, la qual cosa provoca una pèrdua de població i un estancament de les iniciatives. Tanmateix, cada comarca té aspectes potencials a què cal fer costat en benefici de tots.



Les obres realitzades per a la millora dels ports del litoral català donen suport a les activitats comercials, pesqueres i esportives. Port de L'Escala (l'Alt Empordà).



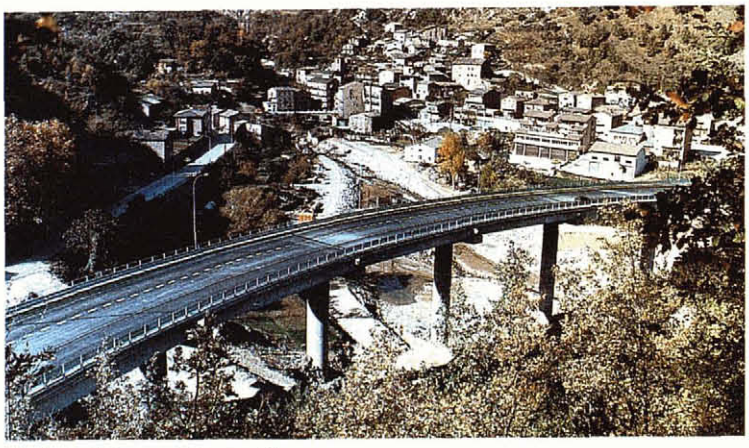
Els col·lectors i les depuradores van concretant les directrius del Pla de Sanejament de Catalunya. Depuradora de Manresa (el Bages).

El Departament ha defensat una política de creixement territorial harmònic i equilibrat, dotant Catalunya d'una xarxa dinàmica i policèntrica, tant pel que fa a les concentracions demogràfiques com als centres d'activitats econòmiques. Amb aquesta finalitat, cal millorar les comunicacions entre les comarques, l'accés a les de muntanya, els eixos mar-muntanya i el de Lleida-Girona. També cal superar els dèficits infrastructurals en matèria de regatges, ports comercials, heliports, estacions de mercaderies, xarxa ferroviària, abastament d'aigua per a les indústries i poblacions, per als polígons industrials i residencials, etc.

Per exemple, totes les obres viàries de l'anomenat eix del Llobregat (variants de Manresa, Berga i Cercs, els trams Berga-Cercs, Cercs-Bagà,...) que s'han anat executant d'ençà 1980, milloren la comunicació del Barcelonès, el Baix Llobregat i el Vallès Occidental amb el Bages, el Berguedà i, a través d'aquesta gran obra que és el Túnel del Cadí (inaugurat el novembre de 1984), amb la Cerdanya. No cal dir, a més, que amb la realització del túnel de Pimorent quedarà conformat un eix transpirinenc i europeu bàsic: Tolosa-Barcelona. A l'entorn d'aquest eix el Departament ha desenvolupat amb èxit polígons de sòl urbanitzat com el de Berga o el de Manresa.

També hem de recordar les obres de millora de l'eix de la N-152 de Barcelona a Ripoll pel Congost i per Vic: tram la Garriga-el Figaró, variant del Figaró, el Figaró-Aiguafreda, Vic-els Hostalets de Balenyà, variant de Ripoll, variant del Purgatori (adjudicada enguany), etc. Això permet de potenciar les comunicacions viàries entre el Ripollès, Osona, el Vallès Oriental i el Barcelonès.

Igualment, l'eix occidental de l'Ebre ha estat objecte de grans millores: els trams Tortosa-Xerta, Ascó-Flix, Flix-Maials (que és una carretera nova), etc. que apropen les comarques del Baix Ebre i el Montsià a les de la Ribera i el Segrià. Amb les obres de la Noguera (Balaguer-Artesa, Artesa-Ponts, Ponts-Folqué), del Pallars Jussà (Sort-Esterri d'Àneu), de l'Alt Urgell (Coll de Nargó-Organyà, Organyà-Hostalets de Tost) de l'Urgell (Tàrrega-Agramunt) i de la Segarra (Cervera-Guissona), es facilita el camí entre el Pirineu, la Plana de Lleida, el Camp de Tarragona i la



Viaducte de Cercs. (el Berguedà)

costa (en concret, amb els ports de Tarragona i Sant Carles de la Ràpita).

També ha estat potenciada la comunicació entre la franja costanera, com a àrea comercial i turística, i les terres interiors. Això ha anat acompanyat d'importants inversions en alguns ports comercials (Palamós, Sant Feliu de Guíxols, Vilanova i la Geltrú i Sant Carles de la Ràpita) i en altres d'esportius i pesquers (Roses, l'Escala, l'Estartit, Blanes, Arenys, Cambrils, l'Ampolla), i en alguns trams de carretera com el de Palamós-Platja d'Aro.

En l'àmbit d'Arquitectura i Habitatge l'actuació del Departament s'ha orientat cap a la recuperació de nuclis antics en poblacions com ara Calaf, Montblanc, la Seu, Puigcerdà, Súria, Vic (plaça del Mercadal), Tortosa, Amer, Santpedor, Artés,... i també a Girona (cases de l'Onyar, la Muralla, Convent de les Beates) i a Lleida (el Canyeret).

A més a més, la ubicació de polígons industrials, comercials o de serveis, a Tàrrega, Ripoll, Balaguer, Cervera, Igualada, Vic, Lleida, Olot, Mollet del Vallès, Palau de Plegamans, Vilamalla, Tarragona, Vilafranca del Penedès, Sant Joan Despí, Cornellà del Llobregat, a més dels ja citats de Manresa i Berga, suposa una oferta de sòl adequada a les necessitats de les empreses catalanes, i, per tant, un suport a l'economia comarcal.

La creació de polígons residencials ha facilitat alhora la possibilitat de gaudir d'una oferta d'habitatges de qualitat, d'acord amb l'ordenament urbanístic vigent (equipament, verd) i amb les característiques de les poblacions: Vilassar de Dalt, el Masnou, Palau de Plegamans, Rubí, Montmeló, Granollers, Figueres, Sant Feliu de Guíxols, Palafrugell, Girona, Caldes de Malavella, Blanes, Sant Sadurní d'Anoia, Vilanova i la Geltrú, Vilaseca, Reus, Montblanc, Roquetes, Camprodon, Piera, Agramunt,...

Malgrat que la transferència de competències no s'ha concretat fins el mes de gener de 1986, han estat realitzades moltes actuacions en l'àmbit d'obres hidràuliques que han pretès de superar importants dèficits: pous per a l'abastament d'aigua a Blancafort, Passanant, Vila-seca, Salou, la Plana, la Nou de Gaià, el Masroig, Marçà, la Bisbal de Falset. Lloà, la Palma d'Ebre, Sarroca de Segre, Gelida, Subirats, Sant Sadurní d'Anoia, Sant Feliu de Codines, Castellar de N'Hug, Alp, (la Molina), Llívia, Bolvir, Fontanals de Cerdanya, Aristot-Toloriu... Igualment, els estudis per a canals de regatges i els ajuts a les Comunitats de Regants pretenen de potenciar el sector agrari de moltes comarques catalanes.



Estació d'autobusos de Tàrrega (l'Urgell).

La instal·lació de parades d'autobusos per tot Catalunya; com també d'estacions a ciutats com Tàrrega, Móra d'Ebre, Girona, Lleida, Granollers, Tarragona, Manresa, Igualada, Reus, Tossa de Mar, etc.; els heliports en construcció a Tírvia i Viélha; la millora de les línies fèrries de Sant Cugat, Terrassa, Sabadell, Manresa, etc.; l'ampliació de la xarxa cap a la Universitat Autònoma i cap a Sallent...; tot plegat són exemples d'una política de transports que ha pretès, en la línia dels comentaris anteriors sobre la xarxa viària, de potenciar les comunicacions entre comarques, tant per a persones com per a mercaderies, l'accessibilitat a zones allunyades, i la mobilitat entre els nuclis i les àrees de forta interdependència.



La recuperació i la revitalització de nuclis antics de poblacions ha estat també una de les actuacions prioritàries de la Direcció General d'Arquitectura i Habitatge. Bellcaire d'Empordà (el Baix Empordà).



Nova unitat dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya aturada al Baixador de Vallvidrera (el Barcelonès).

La millora de la qualitat de vida.

Amb l'objectiu d'obtenir una millora de les condicions de vida, pel que fa a la qualitat de les aigües, dels habitatges, a la protecció d'espais naturals o a un ordenament urbanístic coherent, han estat concretades diferents iniciatives.

Els col·lectors i les depuradores de Martorell, Manresa i Girona, el col·lector de salmorres de la conca del riu Llobregat (per tal de disminuir l'índex de salinitat del riu), les depuradores del Pla del Penedès, Lleida, Alcover, l'estació de tractament d'aigües de Tàrrega, la de tractament de fangs d'Olot, la potabilitzadora de Sant Jaume d'Enveja..., són un seguit d'actuacions que pretenen d'anar concretant les directrius del Pla de Sanejament a totes les zones hidrogràfiques del país.

A més del sanejament i control de la qualitat de les aigües, el Departament ha actuat també en el tema de residus industrials i abocadors (a través de la Junta de Residus), i en defensa del patrimoni natural. Així, en el quadre adjunt es pot comprovar que hi ha diferents lleis que regulen espais d'interès especial: la zona volcànica de la Garrotxa, el massís del Pedraforca, una part de la vall del Monestir de Poblet, el vessant sud del Massís d'Albera. La llei d'Espais Naturals, i la de protecció d'espais afectats per activitats extractives a cel obert, són un marc ampli que permet d'anar regulant i protegint la riquesa natural del país.

D'altra banda, la política del Departament pel que fa a la Arquitectura i Habitatge també ha pretès d'assolir una millor qualitat de vida. Ha procurat més ofertes adequades, amb una regulació de les condicions mínimes d'habitabilitat i uns ajuts per a la rehabilitació, i la recuperació alhora del patrimoni arquitectònic dels entorns històrics de les nostres ciutats.

Les inversions per a millorar la seguretat, rapidesa i comoditat dels transports públics també són un clar exemple d'aquest objectiu de millora de les condicions de vida de la població. S'ha fet un gran esforç per a racionalitzar i modernitzar la xarxa del metro de Barcelona i els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, millorant-ne les estacions, el servei a l'usuari, la informació i les instal·lacions.

Inversions a l'àrea de Barcelona.

Parlant de la xarxa del metro barceloní, cal destacar-ne les importants obres de modernització de les vies, les instal·lacions elèctriques, les estacions... Actualment ha assolit un recorregut de 67 km i una dotació de 92 estacions de servei al públic, i es preveu que l'any 1995 tindrà un recorregut de 77 km i una dotació de 108 estacions. Com a inversions importants, cal fer menció del tram Lesseps-Montbau de la línia 3, que suposà la inauguració de les estacions de Vallcarca, Penitents, Vall d'Hebron i Montbau. A més, l'any 1987 es preveu l'acabament de les obres de les cotxeres de Sant Genís, que permetran de potenciar el servei de la línia 3. La posada en servei del nou tram La Pau-Pep Ventura de la línia 4 (amb cinc noves estacions: Verneda, Joan XXIII, Sant Roc, Gorg i Pep Ventura) és un altre exemple de l'esforç per a millorar l'àrea d'abast del metro barceloní.

També s'ha acabat el soterrament de la línia «catalans» dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya entre l'estació de Sant Josep i la de l'Hospitalet centre, obra que té la seva continuació en el soterrament del tram Sant Josep-Magòria.

D'aquesta manera s'aconsegueix que l'àrea de Sant Boi-Cornellà-l'Hospitalet-Barcelona, Barcelona-Sant Adrià de Besòs-Badalona i Barcelona-Santa Coloma de Gramenet, gaudeixi d'una infrastructura de metro àmplia, ràpida i còmoda (la reducció dels temps de desplaçament entre la plaça Catalunya i, per exemple, Badalona ha estat realment molt important). En general, tota aquesta zona tan densament poblada va assolint un bon nivell de serveis amb accessos que cobreixen els principals nuclis urbans, i amb una intercomunicació més eficaç.

Quant a la xarxa viària, han acabat les obres del túnel de la Rovira, i el Departament ha invertit també en la millora de la Via Favència i la continuació d'aquesta a través del segon cinturó. Actualment, es treballa en l'ordenació dels accessos de la boca Nord de l'esmentat túnel i en les futures vies d'enllaç amb el segon cinturó.

Totes aquestes iniciatives presenten una incidència decisiva per al futur de les comunicacions viàries entre l'una i l'altre banda de l'area de Barcelona, i no tan sols per la possibilitat de celebrar-hi els



La construcció d'habitatges, la creació del sòl per a ús industrial i la promoció de terrenys per a edificacions residencials han estat peces claus en el propòsit d'assolir un major desenvolupament comarcal.



La modernització de les comunicacions i les infrastructures de les comarques ha estat un dels grans objectius del Departament. Panoràmica des del Coll de Comiols del traçat de la carretera comarcal C-1412 d'Artesa de Segre a Tremp (la Noguera-el Pallars Jussà).

Jocs Olímpics de 1992 sinó bàsicament per les necessitats pròpies del desenvolupament de la ciutat.

El Departament ha rehabilitat alguns entorns històrics com els porxos d'en Xifré, la plaça Reial, el convent dels Àngels, ha construït habitatges al Carmel, Can Clos, sector Besòs, Rec Comtal..., i també polígons industrials a Sant Just Desvern, Sant Boi de Llobregat, Cornellà...; tot això s'ha fet per tal de revitalitzar l'oferta de sòl i afavorir les iniciatives empresarials en zones d'estancament econòmic i alt percentatge de desocupats al voltant de Barcelona.

En general, **hi ha una prioritat clara: el fet de millorar els aspectes qualitatius de la vida urbana**, com ara els serveis públics de transport (pel que fa a rapidesa, seguretat, comoditat, estalvi energètic, disminució de l'impacte dels sorolls i de les vibracions), l'entorn arquitectònic històric, els cinturons viaris, la ubicació de polígons més racional i coherent amb les característiques urbanístiques, o la canalització d'aigües residuals (recordem la construcció de l'important col·lector Amadeu Torner, entre l'Hospitalet de Llobregat i Barcelona). I també el suport a la formació de tècnics i a la investigació, mitjançant convenis amb fundacions i universitats.

Investigació i formació de tècnics.

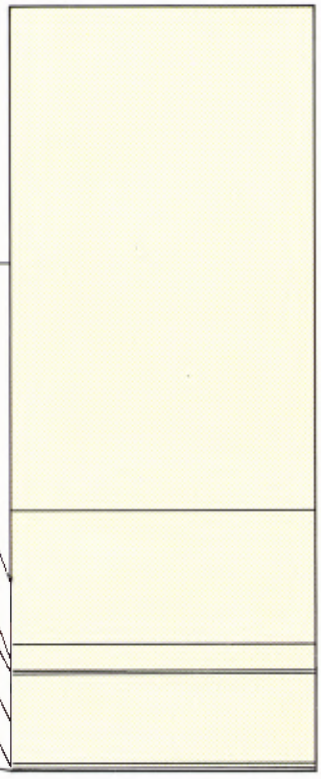
En efecte, l'enriquiment dels coneixements tècnics, la potenciació dels avenços científics i l'aprofundiment en la formació i especialització en activitats concretes que siguin útils per al desenvolupament del país, són un objectiu i un repte cada vegada més valorats per la societat actual. Així, el Departament ha seguit una política de col·laboració amb els instituts, les fundacions, les escoles i les universitats que porten a terme estudis sobre temes relacionats amb l'obra pública, l'ordenació territorial, la tecnologia aplicada a la construcció, les previsions per a la societat catalana dels anys vinents, etc. També ha iniciat informes i publicacions sobre la situació i les perspectives de les comarques de Catalunya, l'evolució demogràfica fins l'any dos mil, la utilització de platges al litoral, l'ús de cendres al formigó, la planificació territorial internacional, els planejaments urbanístics, els abocaments marítims, el sanejament hidrològic, els ports esportius, etc.

D'altra banda, la constant relació amb les escoles d'Arquitectura i de Camins, Canals i Ports permet de col·laborar en la formació de tècnics per mitjà de beques, jornades, conferències, etc. Igualment, cal destacar l'inici de l'Escola de Sobrestants de Tàrrega, que potencia la formació de tècnics especialitzats en obres públiques i la tasca posterior d'aquests dins les empreses constructores. □

Àmbits d'actuació del departament i els seus organismes

(segons els pressupostos de 1985). Percentatges sobre el total.

TRANSFERÈNCIES DE CAPITAL



D. G. D'ARQUITECTURA I HABITATGE I INSTITUT CATALÀ DEL SOL **66,33%**

D. G. D'OBRES HIDRÀULIQUES I JUNTA DE SANEJAMENT **17,65%**

D. G. DE POLÍTICA TERRITORIAL **3,30%**

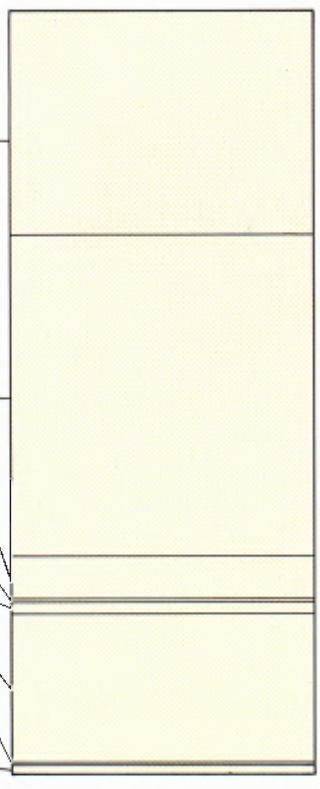
D. G. DE PORTS I COSTES **0,15%**

D. G. DE TRANSPORTS **11,67%**

D. G. D'URBANISME **0,80%**

INVESTIGACIÓ, FORMACIÓ I CARTOGRAFIA **0,10%**

INVERSIONS REALS



D.G. D'ARQUITECTURA I HABITATGE I INSTITUT CATALÀ DEL SÒL **29,41%**

D. G. DE CARRETERES **42,51%**

D. G. D'OBRES HIDRÀULIQUES I JUNTA DE SANEJAMENT **5,46%**

D.G. DE POLÍTICA TERRITORIAL I JUNTA DE RESIDUS **0,42%**

D. G. DE PORTS I COSTES **1,36%**

D. G. DE TRANSPORTS **19,53%**

D. G. D'URBANISME **0,20%**

INVESTIGACIÓ, FORMACIÓ, CARTOGRAFIA **1,10%**

Lleis corresponents al Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

1980

Llei 4/1980, de 16 de desembre, de creació de l'Institut Català del Sòl, (DOG 100 de 16 de desembre).

1981

Llei 5/1981, de 4 de juny, d'Evacuació i Tractament d'aigües residuals (DOG 133 de 10 de juny).
Llei 7/1981, de 27 d'octubre d'especificació del primer Pla d'Obres Públiques (DOG 171 de 30 d'octubre)
Llei 9/1981, de Protecció de la Legalitat Urbanística, de 18 de novembre (DOG 182 de 4 de desembre).
Llei 12/1981, de Normes Addicionals de Protecció dels espais d'especial interès natural afectats per activitats extractives a cel obert, de 24 de desembre (DOG 189 de 31 de desembre).

1982

Llei 2/1982, de 3 de març, de protecció de la Zona Volcànica de la Garrotxa (DOG 206 de 10 de març).
Llei 4/1982, de 3 d'abril, de creació de la Comissió de Ports de Catalunya (DOG 216 de 21 d'abril).
Llei 6/1982, de 6 de maig, de declaració com a paratge natural d'interès nacional del massís de Pedraforca (DOG 223 de 14 de maig).
Llei 11/1982, de 8 d'octubre, de creació de l'Institut Cartogràfic de Catalunya (DOG núm. 268 de 20 d'octubre).

1983

Llei 2/1983, de 23 de febrer, d'Alta Muntanya (DOG 312 de 16 de març)
Llei 6/1983, de 7 d'abril, de Residus Industrials (DOG 321 de 20 d'abril).
Llei 21/1983, de 28 d'octubre, de declaració de paratges naturals d'interès nacional i de reserves integrals zoològiques i botàniques dels aiguamolls de l'Empordà (DOG 380 d'11 de novembre).
Llei 23/1983, de Política Territorial, de 21 de novembre. (DOGC 385 de 30 de novembre).

1984

Llei 2/1984, de 9 de gener, d'utilització dels immobles alienats per l'ICS per destinar-los a habitatges (DOG 399 de 18 de gener).
Llei 3/1984, de 9 de gener, de mesures d'adequació de l'ordenament urbanístic de Catalunya (DOG 399 de 18 de gener).
Llei 22/1984, que declara paratge natural d'interès nacional una part de la vall del monestir de Poblet, de 9 de novembre, (DOG 490 de 30 novembre 1984).

1985

Llei 12/1985, de 13 de juny, d'Espais Naturals (DOG 556 de 28 de juny).
Llei 16/1985, d'Ordenació de les Carreteres de Catalunya, d'11 juliol (DOG 566 de 24 de juliol de 1985).

1986

Llei 3/1986, de 10 de març, que declara paratge natural d'interès nacional els terrenys del vessant sud del massís d'Albera (DOG 666 de 26 de març).