El sistema circulatori de la societat: un flux vital per a l'economia del país.

A la gran ciutat, generadora d'economies com també de deseconomies, se li ha de contraposar un model de desconcentració a partir de nuclis dispersos que, dotats dels serveis convenients i d'una xarxa de comunicacions adient, comportarà una disminució de costos en termes reals. Una sèrie de previsions en matèria de transport, als diferents àmbits e què es manifesta, palesa que els esquemes d'evolució econòmica de Catalunya han de sotmetre's a revisió.



Els fluxos culturals i econòmics sempre s'han canalitzat mitjançant les vies de comunicació. En el nostre país aquest flux s'inicia valent-se de les bases portuàries i comercials establertes pels pobles mediterranis pioners en l'acció civilitzadora, fet que culmina en la història antiga amb la incardinació del país en la xarxa viària de l'imperi romà, xarxa que ha continuat vigent fins fa ben poc, tot i que ja s'havien envellit i, per això, una gran part dels fluxos medievals, renaixentistes i fins i tot dels posteriors, tornen a practicar-se fonamentalment servint-se de les vies marítimes mediterrànies, en les quals Catalunya es converteix en una potència. Malgrat aquests antecedents, no és sinó fins a dates tardanes que Catalunya és autoritzada a incorporar-se a les rutes comercials atlàntiques.

No té gaire sentit debatre si el creixement econòmic sorgeix quan hi ha una infrastructura de comunicacions, o bé si la relació de causalitat esdevé en sentit contrari, és a dir, si el creixement econòmic és el que genera una xarxa de comunicacions. Efectivament, no té sentit perquè sense unes relacions mercantils inicials no es fa palesa la necessitat d'establir aquella xarxa i tanmateix en tant que la xarxa no faciliti les relacions, el creixement es farà difícil, precari.

Un altre model

Traslladat aquest plantejament al temps actual, en què hi ha relacions mercantils inicials de molts amb molts altres, sí que podem afirmar que una millora de la xarxa de comunicacions tindrà un efecte positiu sobre l'economia dels nuclis situats damunt els nusos de la nova xarxa. Evidentment tampoc no és discutible que a hores d'ara no n'hi ha prou amb només l'establiment de la xarxa, si això no va acompanyat de la implantació dels serveis assisten-



211.01

cials, d'ensenyament, culturals, adequats, etc., que en permetin un nivell digne que faci atractiva la vida en aquells nusos.

Si en temps passats la migració a les ciutats era causada per necessitats defensives, la falta d'aquests serveis primaris i d'expectatives de creixement econòmic és el que ha provocat la tendència actual migratòria cap a les grans ciutats, on són més senzilles les relacions socials, hi són segurs els serveis i les expectatives de desenvolupament personal a més hi són superiors.

Tot i això, enfront de les economies d'escala que presenten, les ciutats grans experimenten també deseconomies d'escala i ocasionen a la societat un cost social elevat. Enfront de la gran urbs com a generadora de fluxos podem contraposar-hi un model de nuclis dispersos dotats de serveis essencials i enllaçats amb una bona xarxa de comunicacions. Una valoració econòmica de tots dos models consistiria a comparar els costos socials de la concentració, sempre en creixement, amb els corresponents al transport entre els nuclis, amb tendència a disminuir en termes reals.

En fer l'anàlisi de la problemàtica del transport fa falta diferenciar els distints nivells que s'hi poden presentar:

— nivell metropolità
— nivell regional
— nivell interregional
— nivell eixos continentals.

Un disseny a cada espai

És clar que els diferents nivells no són del tot independents i que presenten zones d'intersecció, originades per les seves relacions mútues.

El nivell metropolità és format per la conurbació de Barcelona, considerada en un sentit ampli, definida per una realitat demogràfica més que no pas per una integració restringida d'entitats polítiico-administratives.

XARXA ARTERIAL DE BARCELONA

A més a més dels trams d'accés a les autopistes A-7, A-19, A-2, Barcelona-Comarruga i Barcelona-Manresa, hi ha:

— Cinturó Litoral
— Segón Cinturó
— Tercer Cinturó (A7)
— Quart Cinturó

i les interconnexions, a través de la Serra de Collserola, des del Segon Cinturó amb Terrassa, via túnel de Vallvidrera, i amb Sabadell, via túnel Oriental.

En constitueixen la xarxa ferroviària el Ferrocarril Metropolità, la xarxa d'enllaços ferroviaris de RENFE i les línies de Ferrocarrils de la Generalitat. El port i l'aeroport de Barcelona completen els sistemes de transport de l'àmbit metropolità.

El nivell regional està format per l'àmbit de Catalunya. Per fer-ne el disseny de la xarxa viària va partir-se dels objectius fixats en el document *Directrius i Esquema del Pla Territorial de Catalunya,* aprovat pel Parlament el març de 1981:

A.— Contenció del procés de creixement de les àrees metropolitanes i, en especial, de la de Barcelona.

B.— Potenciació d'una xarxa de llocs centrals, distribuïts per tot el territori, que serveixi de suport per a l'equilibri d'aquest.

C.— Potenciació d'una activitat comercial, mitjançant la millora d'accessibilitat intercomarcal.

D.— Dotació de nivells d'accessibilitat, per damunt d'uns mínims que es fixen per a cada una de les zones del territori.

E.— Dotació d'estàndards d'infrastructura equivalents per a cada zona del territori, tenint en compte l'orografia i la densitat dels assentaments.

F.— Potenciació i millora de les relacions amb la resta d'Espanya i amb França.

REGIONAL

Els seus vials són els constituïts per:

Autopistes A-7, A-19, A-2.
Autopista Barcelona-Comarruga
Autopista Barcelona-Manresa
Eix costaner
Autovia Malgrat de Mar-Figueres
Eix Transversal
Eix Pirinenc
Eix Occidental
Eix Tarragona-Andorra
Eix del Llobregat
Eix Lloret de Mar-Olot
Eix Palafrugell-Besalú
Eix Lleida-Barcelona
Eix Lleida-Tarragona
Eix Tarragona-Manresa
Eix Subpirinenc
Itinerari Tarragona-Móra-província de Terol.
Tram Maials-Fraga
Tram Vilanova i la Geltrú-Vilafranca del Penedès-Igualada.
Tram Sant Feliu de Guíxols-Girona
Tram Figueres-Roses
Tram Sant Celoni-Arenys de Mar
Tram Maçanet de la Selva -Llagostera
Tram Vic-Sant Esteve d'en Bas.

El «vuit» català

En constitueix la xarxa ferroviària el «vuit» català, amb les seves prolongacions a Girona i a Lleida el ferrocarril Barcelona - Manresa - Lleida, el ferrocarril Barcelona-Puigcerdà, els trams Ulldecona-Tarragona, Riba-Roja - Reus, Picamoixons - Reus - Tarragona, Lleida-La Pobla de Segur i finalment el ferrocarril Barcelona-Sallent/Súria i el ferrocarril Barcelona-Igualada. El port de Tarragona i el conjunt dels vint-i-un ports comercials i pesquers atesos per la Comissió de Ports de Catalunya, constitueixen la xarxa portuària regional. Els aeroports de Girona i de Reus, juntament amb els de Lleida, Sabadell, la Seu d'Urgell i Puigcerdà formen la xarxa d'aeroports regionals als quals cal afegir la naixent xarxa d'heliports i, a més, la d'helipistes per a situacions d'emergència.

Les diferències entre els transports regionals i els interregionals són molt subtils si les examinem des del punt de vista del desenvolupament econòmic, ja que els intercanvis comercials es desentenen de límits dintre l'Estat, i les expectatives a termini mitjà es manifesten amb el mateix criteri a banda i banda de la frontera piri-



nenca. Tanmateix, mantindrem la classificació inicial, però amb matisos. Formen les comunicacions vials set passos amb Aragó, un dels quals és d'autopista, dos amb el País Valencià, un dels quals és d'autopista, i vuit amb França havent-n'hi un d'autopista. La xarxa ferroviària presenta els passos de les línies Saragossa-Ebre i Saragossa-Lleida per la banda d'Aragó, els passos de la línia València-Ulldecona amb el País Valencià, i els passos la Tor de Querol - Puigcerdà i Cervera-Portbou amb França. Com a expectativa de comunicació ferroviària interregional hem de mencionar també l'avantprojecte existent de xarxa ferroviària d'ample europeu entre Barcelona i la frontera francesa, encara que la seva vocació és de formar part de la xarxa continental d'alta velocitat.

Horitzó 2001

Finalment la xarxa continental és constituïda en vials per la xarxa maragda de grans eixos transeuropeus en la qual hi ha inclosos l'autopista A-7, en la denominació europea E-4, i l'eix del Llobregat, denominada E-9. Pel que fa a la xarxa ferroviària cal mencionar el projectat d'enllaç entre Barcelona i la xarxa europea d'alta velocitat.

El conjunt viari construït o en projecte és equilibrat i ha estat dissenyat per atendre unes demandes de transport previstes per a un horitzó 2001. És equilibrat perquè atén tots quatre nivells de transport de forma homogènia. La seva capacitat d'atendre la demanda que es produeixi al començament del segle proper dependrà de l'evolució d'aquella demanda. Hi ha senyals d'alerta que suggereixen la possible necessitat d'incrementar la capacitat ofertada.

La xarxa ferroviària és en fase de modernització, amb millorament del confort de circulació, i amb implantació d'instal·lacions de seguretat i control del trànsit. Així mateix, hi ha en millora la xarxa arterial de Barcelona.

En l'àmbit aeri, es remodelarà a curt termini la terminal de l'aeroport de Barcelona, a fi d'augmentar-ne la capacitat i el rendiment, i també s'hi condicionarà l'aeròdrom de Lleida. A termini mitjà es doblarà la pista principal de l'aeroport de Barcelona. En un termini més llarg es construirà el segon aeroport de Barcelona.

El tercer vèrtex

La desaparició de les fronteres comercials amb França, l'1 de gener de 1993, ha de transformar la barrera física entre Catalunya i el sud de França en un eix econòmic de gran potencialitat. Molts parlen del triangle Barcelona, Tolosa de Llangüedoc, Montpeller, com a vèrtexs de referència d'una regió de gran dinamisme i iniciativa econòmica. De vegades el tercer vèrtex es prolonga fins a Marsella... En corre la veu a tots dos costats de l'actual frontera. Aquesta situació promouria la conversió de la línia ferroviària Barcelona-Puigcerdà en una línia d'ample europeu, cosa que comportaria una rectificació del traçat i del perfil. Aquestes previsions són futuribles, però sí que és evident que els esquemes d'evolució econòmica de Catalunya han de sotmetre's a revisió, de fet hi estan sotmesos, com ho estan en aquest moment els plans dels sistemes de transport, perquè aquest continuarà essent un flux vital per a l'economia del país.

■