

# SOCIETAT, NATURA I TRANSFORMACIÓ DEL PAISATGE

## La importància de la urbanització

M<sup>a</sup> Àngels Alió i Torres  
Departament de Geografia Humana.  
Universitat de Barcelona.

En aquest article voldria exposar algunes qüestions sobre el meu punt de vista de les relacions entre la societat i la naturalesa, centrant-me, molt especialment, en les relacions que giren al voltant dels processos d'urbanització.

Podria començar dient que, al meu parer, les relacions entre la societat i la naturalesa no són unidimensionals, tal com s'entén quan es parla que un factor domina sobre l'altre, sinó que penso que ambdues estan relacionades per processos dinàmics i complexos. Alguns d'ells tan complexos que hi ha aspectes dels quals encara no tenim prou coneixement.

En canvi, la majoria de nosaltres hem estat formats en la consciència que la societat té una capacitat de coneixement i de domini absolut de la naturalesa. Potser la creixent difusió del moviment ecologista sigui una de les conseqüències de la contradicció entre el que van ensenyar-nos i la constatació d'una realitat on cada cop són més evidents tota una sèrie de problemàtiques mediambientals amb les quals inicialment no s'havia comptat.

Bona part d'aquestes problemàtiques va associada, precisament, al procés creixent d'urbanització, entesa aquesta en termes genèrics de tipus cultural i econòmic, però també en el sentit estrictament físic de construcció urbana i de modificació de les estructures morfològiques dels ecosistemes.

I, tanmateix, el disseny i producció dels nous espais urbans es basen en la pràctica de l'urbanisme, que forma part d'un cos de coneixements científico-tècnics. A hores d'ara, però, aquesta visió tan optimista de les seves capacitats per tal d'aconseguir millorar les condicions de vida de les persones i controlar els embats que, d'alguna manera, encara ens depara la naturalesa, està començant a posar-se en entredit, fins el punt que hom comença a plantejar-se si, quan es parla de la intervenció medioambiental, no serà

necessari adoptar, com a mínim, una mica d'actituds de prevenció i de prudència.

Això val, sobretot, per països com el nostre, on la forta urbanització territorial ha anat acompanyada, la major part de les vegades, d'una imprudent i alegre actitud de construcció indiscriminada d'obres d'infraestructura i d'àmplies extensions de sòl urbà i industrial sense considerar seriosament els seus impactes ambientals.

Cal recordar que des dels orígens de l'urbanisme contemporani, han anat apareixent múltiples i interessants formulacions destinades a ressaltar la importància de la natura com a element que calia integrar en el procés de construcció i de renovació de les ciutats. Recordem, entre d'altres, el nom d'alguns personatges, veritables mestres de l'urbanisme occidental, tal com va ser-ho, per exemple, el mateix Ildefons Cerdà, que creia que una de les condicions bàsiques de la construcció de la nova Barcelona radicava en la incorporació del màxim possible de verd en la ciutat. També podríem esmentar altres autors prou coneguts. Per exemple, Arturo Soria y Mata, a Madrid, inventor del model de la ciutat lineal; o anant una mica més enllà, cap a les cultures anglosaxones, el cas de l'Ebenezer Howard, amb les seves aportacions sobre la ciutat jardí; i també els del cèlebre Patrik Geddes, que va incorporar la dimensió territorial i que, en terminologia actual, podríem traduir per la preservació dels equilibris ecosistèmics regionals.

Hi ha, en definitiva, tota una colla de idees i aportacions en aquest sentit. El problema, doncs, no està tant en el desconeixement de tota una sèrie de requisits bàsics que hauria de complir la urbanització sinó en el fet que, al llarg del procés històric de construcció urbana, tots aquests aspectes del respecte a la natura i la seva consideració com a factor d'integració descentralitzada en l'interior urbà, han estat cada cop més bandejats i proscrius sota l'hegemonia de la supeditació

a la cultura del diner ràpid i l'abandó dels objectius socials de la urbanització.

### **Les tendències urbanes de l'organització del territori**

Els processos de base de la urbanització han anat esdevenint cada cop més determinats pels interessos econòmics, fonamentalment pels que estan associats a la industrialització, el transport i els serveis. Fruit d'aquesta situació, s'ha anat configurant una estructura territorial progressivament més diferenciada, destinada a preservar les localitzacions que es consideren més adequades en termes de rendibilitat per a cada una de les activitats. Bona part d'aquestes localitzacions, és clar, depenen de les característiques del medi físic, però, a la pràctica, el que succeeix és que les mateixes estructures de la urbanització territorial acaben conformant-se com a factors condicionants de bona part de les localitzacions posteriors. Tractarem aquests factors en els quatre apartats següents:

#### **a) Les grans àrees urbanístico-territorials: l'organització d'una estructura centre-perifèria.**

Quan parlem d'una estructura centre-perifèria tots sabem que ens estem referint a una realitat on distingim dues parts notablement diferenciades malgrat estar profundament relacionades entre si. Sabem, també, que la característica fonamental de la diferenciació es refereix a la capacitat de direcció, control i autonomia d'una d'elles, així com a una situació subordinada i dependent de l'altra. És la clàssica relació entre el centre i la perifèria que trobem repetida en qualssevol de les escales geogràfiques: en l'escala mundial, on parlem de l'estructura econòmica desigual; en l'escala regional, on es repeteixen tot sovint les clàssiques diferències entre el sud i el nord; i àdhuc en l'escala local, amb les notables diferències que sempre podrem trobar, com a mínim, entre els barris més rics o més dinàmics i els no tan rics o més pobres o degradats d'una ciutat.

A nosaltres ens interessa parlar del nivell intermedi d'aquestes escales, centrar-lo a Catalunya -on el 80% de la població es concentra en la gran àrea metropolitana de Barcelona- i veure de quina manera aquesta estructura està en la base d'unes formes de vida i de relació amb la natura.

Cal dir potser, en primer lloc, que les condicions actuals d'aquesta estructura són molt diferents de les de les societats tradicionals, amb estructures territorials molt més reduïdes, organitzades al voltant de ciutats de menors dimensions i no massa diferents entre elles, i amb desplaçaments habitualment curts. Aquestes estructures comencen a trencar-se quan a finals del XVIII o principi/mitjan segle XIX ens trobem que algunes ciutats, habitualment les que estaven més ben comunicades amb els grans centres

d'innovació tecnològica i industrial de l'època, van començar a créixer. Interessa recordar, però, que es tractava d'un creixement basat en l'arribada de gent majoritàriament procedent de les contrades veïnes, amb les quals havia mantingut fins aleshores una relació més o menys igualitària però que, a partir d'aquell moment, comença a ser de tipus jeràrquica.

Estem parlant del procés de formació dels grans sistemes urbans (Fig.1). Aquest procés continua encara fins a l'actualitat, a remolc de les modernes infraestructures de transport, que permeten anar consolidant i ampliant els sistemes urbans de les ciutats més dinàmiques i més grans. Estem parlant, en suma, d'unes expectatives molt competitives entre territoris fonamentades, en bona part, en la reproducció de l'estructura centre-perifèria i la perpetuació dels models d'urbanisme que l'han acompanyat.

#### **b) L'estesa metropolitana**

Algú podria argumentar, però, que aquesta jerarquització a favor de la gran ciutat pot arribar a afavorir, al cap d'uns anys, les zones perifèriques immediates, i es pot suposar, per tant, que els avantatges inicials dels espais centrals actuals arribaran algun dia a difondre's cap a les zones més allunyades. Davant d'aquesta contraargumentació podrien aduir-se distintes qüestions. Potser una de les més immediates consisteixi en recordar algunes de les característiques ambientals de les àrees metropolitanes, la de Barcelona molt especialment, on la millora de la qualitat ambiental no ha estat pas homogènia.

Tots sabem, a més, que en les arrels profundes de la formació de l'estesa metropolitana es troben les servituds ocasionades per les necessitats de la urbanització i de la industrialització dels municipis del Pla de Barcelona, primer, i de la descentralització, després. Aquest procés, sobre el qual es recolza bona part de la dinàmica del nostre país, ha comportat també, com a contrapartida, la pèrdua de moltes de les potencialitats econòmiques de la natura i de la qualitat ambiental de l'espai metropolità. És el que ha passat, per exemple, amb el Delta del Llobregat, o, també, el que ha succeït amb el litoral del Maresme, encara que ens trobem amb un procés econòmic diferent. Però el realment preocupant és que, a hores d'ara, quan estem ja en una altra fase expansiva que arriba fins a la zona prelitoral, no sembla pas que haguem après de l'experiència. O, si més no, això és el que sembla desprendre's dels Plans Territorials de Catalunya i de l'àrea metropolitana de Barcelona, que semblen formulats des del supòsit que les possibilitats de creixement són il·limitades i com si el medi pogués ésser urbanitzat a pleret.

A tot això caldria afegir encara que paral·lelament a l'estesa metropolitana augmenta, és clar, el potencial de centralització dels espais urbans existents, sobretot el de la gran

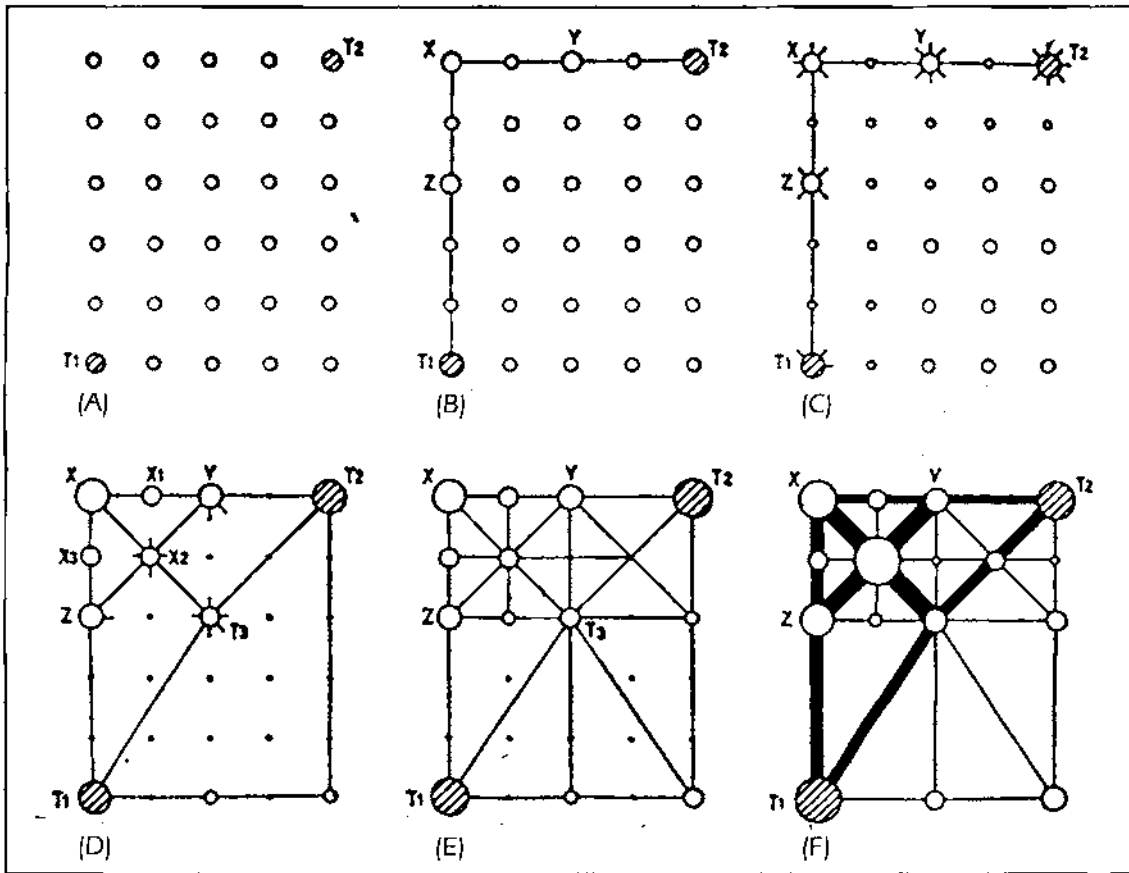


Fig. 1- Esquema de formació d'un sistema regional basat en les ciutats i el transport, segons TARFF - MORRILL i GOULD.

- A) Distribució preindustrial, nuclis artesanals i dues ciutats-mercat
- B) Sorgeix la indústria basada en els recursos de x, y, z.
- C) Desenvolupament del transport.
- D) Ràpid creixement de la indústria en els nusos del transport.
- E) Es completa la interconnexió del transport.
- F) Noves estructures de localització industrial.

ciutat i alguns municipis propers. Tot i que, com veurem més endavant, es tracti d'un procés que adopta força variants, podem dir que, tot i la millora generalitzada de la qualitat urbanística dels últims anys, aquest fet ha suposat, força vegades, augments de les densitats, de les servituds del transport i dels preus immobiliaris. No ha d'estranyar, doncs, que en alguns pobles i barris aquests processos de millora impulsin l'expulsió dels segments econòmicament més dèbils i aguditzin les problemàtiques urbanes de les àrees receptores.

### c) Els espais intersticials i les valls corredor.

Tanmateix, tots sabem que l'estesa metropolitana no es produeix a l'atzar, i es poden identificar una sèrie de pautes més o menys generalitzades que resulten de la simultaneïtat o complementarietat entre les recents àrees urbano-residencials en expansió i les noves localitzacions industrials dels grans eixos de comunicacions al llarg dels quals s'estableix la connexió entre l'espai central i els subsistemes urbans de

les ciutats mitjanes en el prepaís. És el cas de Girona, Manresa, Igualada i Tarragona, a partir de les quals s'esbossa una més intensa articulació cap a ciutats més llunyanes, fonamentalment Lleida, però que també suposa la potenciació de les ciutats més petites que es troben al llarg dels corredors que les connecten.

Es desprèn d'això un model d'organització metropolitana a Catalunya que depassa els límits de l'antiga àrea administrativa o, àdhuc, de l'anomenada Regió Primera, i que adopta la forma d'un gran pop, els tentacles del qual continuen expandint-se cap a zones progressivament més allunyades. Queden, però, entremig d'aquests eixos, extenses zones intersticials que tot i estar afectades per altres tipus de canvis mantenen encara condicions relativament millors de qualitat ambiental, condicions que els confereixen, moltes vegades, la categoria de reduïdes de naturalesa. Caldria fer esment als senyals d'alerta que suposa el sorgiment d'un ampli i heterogeni moviment cívic protagonitzat pels col·lectius locals obstinats en la salvaguarda de la qualitat ambiental d'aquestes zones. El moviment contra el Quart

Cinturó i el TGV podrien ésser-ne un bon exemple. També caldria recordar el cas de grups locals poc coneguts, però les tasques dels quals tenen gran influència en les seves respectives comarques. És el que està passant actualment, per exemple, amb els moviments per la defensa dels boscos del Penedès i de l'Alt Camp en la Serralada Prelitoral i per l'adopció de polítiques integrals de sanejament dels rius i la preservació de la vegetació de riera.

M'atreviria a dir, doncs, que un dels reptes immediats del planejament en aquesta gran regió metropolitana consisteix en saber reconèixer les funcions metropolitanes que poden arribar a tenir aquests espais intersticials i que poden ajudar a millorar les condicions mediambientals de tot l'espai metropolità. Per descomptat que un dels altres reptes va associat a les necessitats de reconstruir i revisar moltes de les morfologies i activitats econòmiques dels centres urbans i eixos corredors, intervenint-hi amb criteris ecològicament sostenibles.

#### **d) Un espai diferenciatiu.**

Les diferències a l'interior de les grans regions urbanes no es limiten, però, a aquesta dualitat entre espais intersticials i àrees urbanes més denses, ni tampoc a la subdivisió que hem vist abans quan parlàvem de l'estructura centre-perifèria. Cal dedicar una part de la nostra atenció al fet de les diferències que acompanyen un procés d'urbanització que, tot i ésser presentat moltes vegades com un fenomen integrador i homogeni, es materialitza de maneres molt diferents ajustant-se, d'aquesta manera, a les característiques de l'estructura social.

Hauríem de parlar, en conseqüència, de les diferències a l'interior dels municipis i de les ciutats. En aquest sentit, tot i la seva configuració central, el municipi de Barcelona n'és un bon exemple, de la mateixa manera que m'atreviria a dir que també ho és Mataró en comparació a les ciutats mitjanes. Si ens fixem en les xifres de la distribució espacial de les diferències internes de Barcelona (Fig.2), ens adonarem que les dades sobre la renda, expressades en base a la mitjana aritmètica 100, il·lustren prou bé que les diferències entre els barris oscil·len des d'un mínim de 72'54 fins a un màxim de 140'53. Aquestes, però, no són res més que dades molt generals sobre el conjunt dels barris administratius, i hi ha gran quantitat d'informació sobre les diferències internes de cada un d'aquests barris. Als efectes que ens interessa, es tracta, doncs, d'emprar aquestes xifres com a indicadors de situacions reals que comporten, en suma, profundes desigualtats en les expectatives personals de la gent i la qualitat del seu medi ambient.

He començat l'article fent un plantejament d'escala metropolitana i regional. Per continuar, voldria referir-me a la complementarietat entre el procés d'expansió metropolitana i el de la configu-

ració o reforçament de les tendències desiguals del present i del seu més que probable manteniment durant molt de temps.

La prova d'això la trobem en el fet que les característiques del procés d'urbanització que abans havia afectat l'àrea més propera de Barcelona, s'estan reproduint actualment en els municipis més perifèrics de l'aglomeració, per exemple en la zona de Castellbisbal-Sant Andreu de la Barca-Martorell, amb forts impactes pel que fa a la pèrdua de qualitat ambiental i malbaratament dels recursos naturals, l'aigua principalment. Insisteixo, però, que es tracta d'un fenomen complementari del procés de millora i de reformes urbanes, tal com està passant en bona part dels centres i espais històrics de les nostres ciutats.

#### **La natura com a factor del procés d'urbanització**

Sabem, però, que aquest procés ràpid i abassegador no es produeix al marge del medi físic que, si bé és veritat que ha estat fortament modificat i reconstruït, no per això deixa de continuar formant part de l'ecosistema. Caldria plantejar-se, per tant, quin és el paper del medi natural en la configuració del procés d'urbanització que hem estat explicant i també, a la inversa, com aquest mateix procés afecta el funcionament de l'ecosistema. Al nostre parer, doncs, no es tracta tant de recuperar un plantejament determinista, fruit d'un ambientalisme ja caduc, sinó d'intentar vies d'acostament alternatiu per a l'anàlisi de les problemàtiques ambientals en la seva relació amb els processos socials i econòmics dels nostres dies. Voldria plantejar tres idees que penso que poden ajudar a endinsar-nos en aquesta direcció.

#### **a) El medi físic com a constant**

La primera idea és prou coneguda. Consisteix simplement en l'acceptació que l'aire, l'aigua i el sòl són factors bàsics de la vida, i que la interrelació entre el medi físic i el medi biòtic estan sempre presents en qualsevol procés de tipus social. Ara bé, aquesta constatació no eximeix d'haver de reconèixer que, al llarg del procés d'implantació humana com a força amb pretensions hegemòniques en el món, la natura hagi anat perdent bona part de les seves potencialitats com a recurs.

En la recerca històrica del progrés i del benefici econòmic, la situació de subordinació de la natura ha anat en augment en els últims temps, tament com si les possibilitats d'aprovisionament fossin il·limitades i les tècniques poguessin resoldre, per elles mateixes, els impactes socials i ambientals d'aquestes formes d'explotació i d'assentament. El concepte de sostenibilitat intenta obrir-se pas avui en dia com un concepte destinat a posar de manifest els reptes que s'albiren al tombant del segle, a causa del reconeixement de la impossibilitat de continuar emprant els ma-

## TIPUS DE VERD, RENDA I CONSERVACIÓ

Districtes	m <sup>2</sup> verd públic/hab.	m <sup>2</sup> verd privat/hab.	m <sup>2</sup> verd total/hab.	renda	índex conserv.
Ciutat Vella	6,27	0	6,27	80,59	160,24
C.V. sense Ciutadella	2,85	0	2,85	80,59	172,42
Eixample	1,59	0,01	1,6	118,12	106,61
Sants-Montjuïc	15,55	0,06	15,6	90,85	61,84
S-M sense Montjuïc	2,16	0,06	2,22	90,85	114,82
Les Corts	6,1	0,19	6,29	131,62	184,1
Sarrià-Sant Gervasi	4,52	0,88	5,4	140,53	78,15
Gràcia	2,47	0,01	2,48	106,77	140,3
Horta Guinardó	3,93	0	3,93	87,64	171,01
Nou Barris	4,2	0,01	4,21	72,54	63,54
Sant Andreu	3,27	0	3,27	88,13	118,65
Sant Martí	5,81	0,01	5,82	87,81	94,92
Barcelona	5,21	0,1	5,31	100	100

Fig.2.- Tipus de verd, renda i conservació, 1994. Font: V. Casals-M. Barranco.1995

teixos sistemes econòmics i d'urbanització atesos els frens materials del medi. I, tanmateix, tots estem segurs de la necessitat que tenim de gaudir d'un medi natural amb uns mínims de qualitat.

### b) Les lleis de la natura: ciutat i ecosistema.

El concepte d'ecosistema ens porta a considerar les lleis físiques que regulen les relacions entre els seus elements, i entre aquestes les que es refereixen als éssers humans i els seus efectes en el medi a partir del consum, el transport i la urbanització, entre d'altres. Aquest plantejament ens mena a tractar la realitat urbana com un procés on es configuren uns ecosistemes molt particulars, els ecosistemes urbans, amb característiques pròpies (Fig.3).

L'aplicació d'aquest concepte a les ciutats i aglomeracions urbanes permet distingir, en conseqüència, entre una estructura i un metabolisme del sistema. Així, l'estructura vindria donada per les característiques físiques d'un medi materialment artificial on proliferen els terres pavimentats, l'escassa biodiversitat i el domini d'una sola espècie. Aquesta estructura condiciona bona part de les relacions entre els habitants de l'ecosistema i es complementa, encara, amb un metabolisme que funciona en circuits horitzontals. Potser convindria recordar, en aquest punt, com els nostres subministraments energètics en forma d'aliments, combustible i productes en general provenen quasi tots d'altres indrets i com n'arriba a ser d'escassa l'energia eòlica o la solar que les nostres ciutats són capaces de produir. També fóra adient parlar una mica d'esment en l'elevat consum energètic

que hem d'esmerçar per a transport i que es calcula que està en la base del 70-80% de la contaminació en les zones residencials (Fig.4).

### c) El metabolisme de les ciutats i les seves conseqüències territorials.

Ultra el transport, amb d'altres repercussions no menys importants com són les que es deriven de la construcció de les infraestructures de transport i l'esgotament dels recursos, voldria centrar-me en el problema de la contaminació i la producció i el tractament dels residus, temes que il·lustren molt bé el funcionament particular dels ecosistemes urbans i l'interrelació entre els processos de tipus social i les problemàtiques ambientals. Així, en primer lloc, cal insistir en el fet que les característiques físiques dels ecosistemes urbans no permeten el circuit natural dels residus, cosa que suposa que hagin d'ésser transportats fora de la ciutat. Tenim així, per exemple, el problema de les aigües residuals que, des dels inicis de la formació moderna de les grans ciutats, han estat reconduïdes a través dels sistemes de clavegueram i col·lectors cap als afores de la ciutat en espera que els ecosistemes rurals o naturals dels afores podrien finalment depurar-les. Més tard, i davant l'evidència de les dificultats d'aquests per a metabolitzar els volums d'aigües progressivament més contaminades, va ésser necessari implantar el sistema de les depuradores, que ha facilitat, certament, una millora relativa de les aigües, però que no ha resolt el problema dels fangs resultants, que acostumen a seguir el camí de l'abocament en perifèries progressivament allunyades.

Un procés semblant el trobem en la manera com s'ha abordat el tractament dels residus, que havien estat emprats històricament com adob o aliment ramader, i que introduïa possibilitats de metabolisme més o menys complementari entre la ciutat i les seves àrees agrícoles circumdants. Aquesta situació és molt diferent de la que s'està produint actualment, quan el tractament dels residus es concentra en la seva localització en abocadors cada vegada més allunyats dels centres urbans. És veritat que la implantació d'incineradores facilita la ubicació de les plantes en les àrees urbanes, però també està clar que es tracta d'un sistema problemàtic des de la perspectiva de la contaminació, que si bé pot ésser més o menys controlada segons el grau de sofisticació de les tecnologies correctores, també comporta la generació de substàncies particularment problemàtiques i respecte a les quals es coneix ja a bastament el seu caràcter particularment tòxic. El cas de les dioxines, en la seva variant TCDD, és un exemple de tota una sèrie de substàncies que posen de manifest les incongruències d'una gestió ambiental que, en el millor dels casos, només pot garantir que seran transportades a infraestructures finalistes, llegiu abocadors, lluny de les grans ciutats.

Potser pot ésser interessant explicar, en aquest punt, alguns dels resultats d'una línia d'investigació que vam dur a terme durant bastant temps en el Departament de Geografia Humana de la Universitat de Barcelona, sobre la ubicació dels abocadors, estudi que vam abordar de manera teòrica i que vam concretar aplicant-lo al cas de Catalunya. Una de les conclusions principals d'aquest treball va consistir, precisament, en la constatació del procés continuat de periferialització dels abocadors, que va començar primer als voltants de les ciu-

tats productores i que es localitza actualment a les àrees més allunyades.

### La nova cultura ambiental i el consens aparent de la política conservacionista urbana.

Fins aquí, algunes consideracions al voltant dels processos d'urbanització i de les implicacions que comporten per a l'ecosistema. Potser ara seria, doncs, el moment de concloure algunes idees que ens ajudessin a fixar aspectes especialment significatius d'aquestes relacions, i alhora a posar sobre la taula noves idees i reflexions.

A títol de conclusió, una de les idees que crec que valdria la pena ressaltar consisteix en el caràcter profundament complex de les relacions entre la urbanització i la natura, complexitat que es deriva de la dualitat de processos que hi intervenen, i que són de tipus socioeconòmic d'una banda i ecosistèmics de l'altra. Pensem simplement, per exemple, com des de la dimensió social hem de considerar no només el fet dels possibles conflictes entre interessos materials diferents, sinó també posicionaments múltiples de tipus cultural no menys legítims. Aquesta mateixa complexitat la trobem en el camp dels processos físics, tot i que en aquest cas la ciència ens hagi acostumat a confiar una mica massa en la previsibilitat dels fenòmens materials. En conseqüència, hauriem d'aprendre a pensar en els impactes ambientals en termes molt més complexos per tal d'incorporar tota una sèrie de processos que queden habitualment difuminats i que fan referència als sinergismes, els impactes més enllà de les escales locals, així com també la consideració dels seus efectes en el marc de processos temporals cap al futur i la valoració que podran fer-ne les generacions futures.

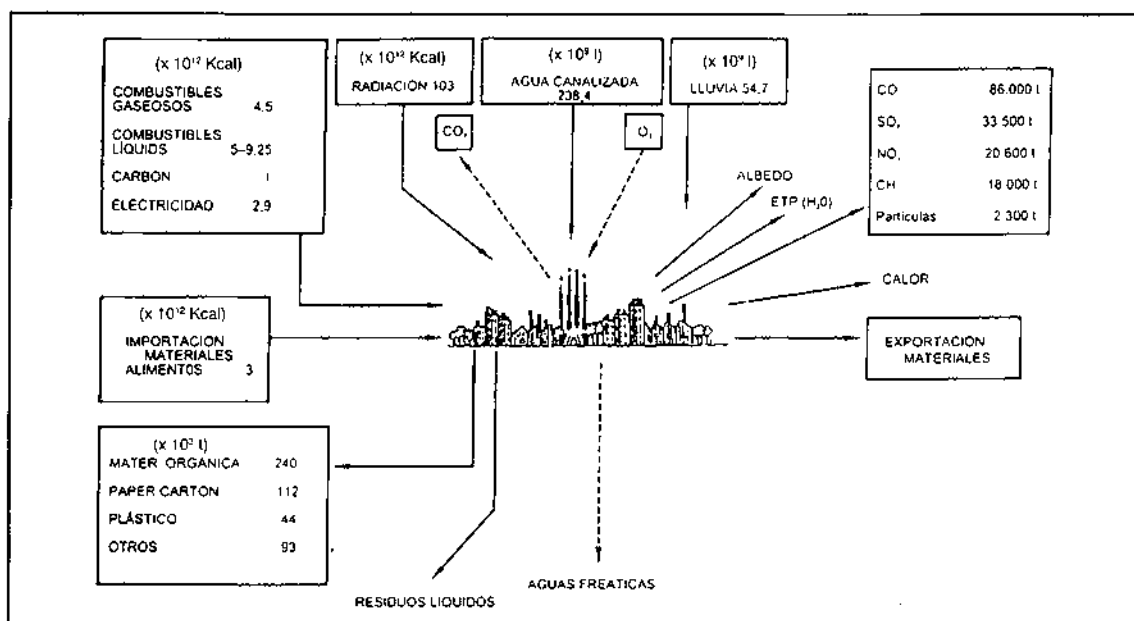


Fig.3.- Ecosistema Urbà segons J.Terrades.

## EVOLUCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC A BARCELONA (1980-1994)

	Població Barcelona	Metro Núm viatgers	FF. SARRIÀ Núm viatgers	BUS Núm viatgers	TOTAL
1980	1.752.627	238.852.471	18.870.876	213.330.325	471.053.672
1981	1.761.235	226.468.834	17.692.767	212.290.045	456.451.646
1982	1.771.998	214.161.965	17.042.901	226.385.899	457.590.765
1983	1.770.296	223.717.549	17.558.386	211.741.908	453.017.843
1984	1.769.014	236.828.263	17.204.256	189.081.036	443.113.555
1985	1.701.812	240.801.000	17.247.000	181.027.000	439.075.000
1986	1.703.744	245.604.000	17.706.673	164.439.000	427.749.673
1987	1.714.355	247.840.000	18.010.630	166.238.000	432.088.630
1988	1.712.350	253.452.000	18.159.115	163.268.000	434.879.115
1989	1.707.286	253.442.000	19.101.318	154.650.000	427.193.318
1990	1.696.795	268.522.000	19.834.602	157.875.000	446.231.602
1991	1.643.542	269.581.000	19.844.000	156.315.000	445.740.000
1992	1.630.635	260.719.000	19.907.000	174.234.000	454.860.000
1993	1.635.067	247.804.000	18.219.000	169.334.000	435.357.000
1994		237.395.000	17.312.000	172.877.000	427.584.000

Nota: Les xifres de població estan referides al 31 de març de l'any següent.

Fig. 4.- L'evolució del transport públic a Barcelona 1980-1994. Font: V. Casals a partir de: AJUNTAMENT DE BARCELONA: Anuari Estadístic de la Ciutat de Barcelona. Anys 1984 i 1993; Barcelona Economia, 1994.

Es tracta, doncs, d'una sèrie de consideracions que ens inviten a adoptar una actitud de prudència que contrasta, bàsicament, amb els plantejaments més freqüents de l'optimisme tecnològic dels nostres dies, convençut que qualsevol problema associat a la construcció d'infraestructures i la urbanització en general té una solució previsible i puntual.

En definitiva, i per acabar, potser aniria bé destacar només tres idees: la primera consisteix en entendre que la modificació del paisatge va més enllà dels processos morfològics que configuren els nostres esquemes visuals de la realitat física i que afecten realitats més àmplies, tant socials com ecològiques. La segona fa referència a la formació d'una nova sensibilitat ambiental en les ciències urbanes, que contrasta amb l'hegemonia dels plantejaments economicistes d'anys enrere i que sembla que comença a difondre's en els idearis d'algunes administracions associades sobretot als àmbits municipals. La cèlebre Carta d'Aalborg, subscripta per una vuitantena de ciutats i més de dues-centes

entitats que el 1994 van declarar-se a favor de la sostenibilitat urbana, podria ser un bon exemple del que sembla una creixent predisposició a adoptar actituds conciliadores -podríem dir de consens?- que suposaria finalment, després de tants anys, la incorporació explícita i definitiva de la dimensió ambiental en el marc de la gestió local i l'urbanisme. Ens quedaria finalment, en tercer lloc, el tema dels obstacles amb els quals cal comptar, que provenen, en gran part, de les exigències dels habituals interessos econòmics, més preocupats per la lògica dels beneficis immediats associats a la perpetuació dels models urbanístics que hem explicat que no pas per la millora de la qualitat ambiental i l'equilibri dels ecosistemes. Si continuéssim podríem endinsar-nos ara en el terreny de les relacions que s'estableixen entre les polítiques locals urbanes i aquests grups de pressió econòmica. O també podríem abordar el tema de l'ecoplanejament, que és el nom del model d'urbanisme a partir del qual caldria abordar l'urbanisme ecològic.