

Quina planificació urbanística per als nous sistemes urbans?

Joan Busquets

Arquitecte i catedràtic d'Urbanisme de la Universitat Politècnica de Catalunya i de la Universitat de Harvard

En demanar-me que reflexioni sobre la planificació urbanística en vista dels nous sistemes urbans a Catalunya, dins del marc del Centenari d'una institució acadèmica com l'IEC, em va semblar convenient posar el tema una mica en perspectiva: què vol dir la planificació avui en una situació de fort canvi de la nostra realitat urbanística i quines són les qüestions a què cal adreçar-se a mitjà termini.

Em sembla que el mètode correcte per a fer això és tenir present d'on venim, però també, veure què està passant en aquest moment en altres indrets, per tal d'imaginar què pot passar demà aquí. Científicament sabem que és pràcticament impossible preveure més enllà de quinze o vint anys; però això no vol dir que no hàgim d'avançar una visió o una hipòtesi, perquè hi ha certes decisions que tenen una repercussió d'un abast més gran. Aquí és on entrem en un dels aspectes més interessants de la planificació: per un costat la necessitat de preveure el que cal a mitjà termini, però al mateix temps discutir amb ambició quins són els models d'ocupació del territori, quines són les maneres d'integrar l'artificialitat dels usos que l'home proposa amb els sistemes naturals que tenen les seves pròpies dinàmi-

ques: i en aquests aspectes cal pensar amb generositat i amplitud de mires cap al llarg termini.

Dividiré la intervenció en set parts:

1. La nova forma de les ciutats en el territori

S'ha passat d'un model tancat de la ciutat «closa» primer per les muralles, després pel límit físic que la planificació establia —tantes vegades amb rondes viàries que definien què era ciutat i què era camp—, cap a un sistema més obert, cosa que no vol dir que tot el territori és urbanitzable, però que hi ha relacions més fortes «entre» assentaments urbans.

Parlem de *forma urbana* com un element capaç d'explicar i sintetitzar els processos econòmics, socials, en definitiva, vitals, i en la previsió i articulació d'aquesta és on la planificació té una raó de ser.

De fet, ja fa molt de temps que la ciutat no és un sistema tancat, però els dissenyadors i la gent en general ens estimem més una forma ben definida i comprensible que quelcom que aparentment és menys clar i no respon a una forma unitària. Segurament, cal pensar que en lloc d'una forma única com a referent, els territoris urbanitzats produeixen «formes», fetes de fragments o entitats urbanes, i ens hem d'acostumar a treballar amb sistemes formals més complexos, i no per això han de ser menys interessants. En conseqüència, el mapa mental que en resulta pot ser també ben entès i comunicat a tothom.

En general, la gent que ens dediquem a l'urbanisme tenim un vici: quan no entenem alguna cosa, la ignorem. Crec que a l'urbanista li passa com al metge: quan no sap què té un malalt, tendeix a dir alguna cosa, perquè no pot acceptar que no ho sap. Aquesta és una de les dificultats que té el nostre ofici, tant acadèmic com professional, i, en canvi, és una qüestió important, ja que hi ha una gran responsabilitat social i ètica en aquests consells i decisions. Així, doncs, cal esmerçar esforç de recerca per anar descobrint què passa en cada moment i incorporar aquests processos en la manera com la ciutat creix i es transforma.

2. El sistema industrial canvia i es fa més complex

Fa molt de temps que ens diuen els llibres i els estudiosos que hi ha una transformació del sistema econòmic, i s'expliquen els canvis en les maneres de producció, però cal indagar les implicacions espacials, a vegades més difícils d'entendre.

Encara avui dia, associem la urbanització a la industrialització: si hi ha indústria o serveis lligats a aquest tipus d'economia, que en diem *bàsics*, a la urbanització. I si hi ha urbanització s'entén com un fet positiu perquè crea treball i creixement. En tot cas, el

que haurem de fer és fer-ho bé, no destrossar el territori, i aquí és on la planificació ha tingut el seu paper.

L'associació entre indústria i urbanització ha portat com a model general una congregació de la població —això és el que ha passat en els últims cent anys— per facilitar la producció i el consum. Aquesta concentració de població s'ha produït al llarg del litoral i ha buidat el rerepaís.

Sense quasi adonar-nos-en, moltes coses han anat canviant, per exemple:

a) Es fa el creixement perquè hi ha demanda, però aquesta respon a qüestions molt diferents que, a vegades, no tenen res a veure amb necessitats objectives, sinó simplement amb la voluntat d'inversió especulativa. Aquest és el cas de promocions d'habitatge com estalvi per al futur, que tot i respondre a una demanda de petits inversors, crea barris quasi buits; perquè l'objectiu és més la inversió que l'ús. Si bé és cert que sempre hi ha hagut habitatges expectants a la ciutat, cal revisar el fet que aquesta estratègia sigui la dominant, ja que es malmet un territori i uns recursos que bé es podrien dedicar a altres iniciatives.

b) Segurament una altra qüestió important és el canvi de les maneres de treballar: hi ha qui diu que el «treball amb gran esforç» tendeix a desaparèixer i que va ser una característica dels segles XIX i XX. I és cert que es redueix, però apareixen altres maneres de treball que tenen una repercussió espacial molt diferent. No és que no existeixi la indústria, però ja no és sempre la concentració de la producció que guia, sinó un altre tipus de funcions: de coordinació, representació, semblança... perquè moltes vegades la producció està reduïda a peces i amb processos més esmicolats. En aquest panorama, el treballador entra en el procés d'una manera quelcom més independent o descentralitzada, com es veu amb l'augment de la categoria d'autònoms i, en conseqüència, la demanda dels espais del treball canvia i es fragmenta, es barreja de nou amb la residència i, en definitiva, crea una demanda de mobilitat de persones i de productes més gran, ara sí amb possibilitats d'una distribució horària més flexible.

c) Hi ha un cert canvi en la interpretació de la ciutat compacta. En general diríem que estem a favor del model de ciutat compacta, però les nostres ciutats més que compactes, són contínues. I aquesta continuïtat és un sistema obert com s'ha vist abans; per tant, obligarà a maneres de planificació més àgils i, fins i tot, caldrà revisar els paradigmes que inspiren la planificació establerta.

3. Una certa devaluació cultural del rol de la planificació i de l'urbanisme en general

Precisament, en els darrers cent anys l'urbanisme i la planificació han guanyat la seva credibilitat social, i en diferents etapes han tingut un ús social diferent: per exemple, fa trenta

anys ningú no creia en la planificació, ja que havia estat associada a un instrument de poder per a permetre l'especulació urbanística. Avui tothom sap que s'ha de fer un pla perquè la ciutat vagi bé, un pla o com li vulguem dir.

A Catalunya l'esforç de planificació durant les últimes dècades ha estat fortíssim. Hi ha hagut moments vibrants, on aquesta revàlida social s'ha guanyat perquè l'urbanisme i la planificació van resoldre problemes que la gent sentia vitals i van, sobretot, engrescar en allò que després se n'ha dit moltes vegades *projectes socials i econòmics forts*.

En canvi, avui hi ha una valoració bastant generalitzada que l'urbanisme és avorrit, i interessa poca gent, no sembla tenir l'*appeal* engrescador d'altres moments. Per contra, se'n parla que els projectes d'acció directe són els interessants o els plans estratègics... i aquesta apreciació pot ser confusa i poc rigorosa.

Hem de reconèixer que encara que els paradigmes, que inspiren l'urbanisme actual, potser són massa hereus dels model del moviment modern —que va tenir el seu paper important al segle passat—, no semblen donar resposta a les condicions actuals. Llavors sembla que per resoldre els desajustos cal introduir més lleis o estudis sectorials que «garanteixin» la correcció d'aquells desajustos... Crec que en definitiva potser el que estem fent és una màquina burocràtica massa pesada, que s'alimenta a si mateixa; i tornem als mecanismes dels anys setanta, on planificar era com «caixes negres» que només aquells que n'entenen molt eren capaços d'entendre'n la discussió. La planificació exigeix estudis complexos i aportacions de recerca des de diferents àmbits disciplinaris, però malgrat tot el seu procés i les seves propostes, ha de ser bastant clara i sintètica per ésser compresa i discutida per un ampli sector de la població.

Voldria tornar a entendre que, malgrat la complexitat de la situació urbanística actual, hem de tornar a fomentar la capacitat «propositiva» de l'urbanisme que permet de fer comprendre'n la capacitat d'incidència en la millora de les condicions de vida de la major part de la població i, en conseqüència, en la seva capacitat engrescadora i de projecte il·lusonant.

4. Una mirada a la dinàmica internacional

Les qüestions que acabem de discutir han portat a plantejar la idea de dir que segurament la ciutat que s'està construint no dóna resposta a les demandes reals i que la ciutat que s'ha fet en els últims cinquanta anys no agrada als seus usuaris. La gent s'estima més la ciutat del segle XIX, aleshores els eixamples tenen més èxit que la ciutat nova, i em pregunto per què, ja que si ho hem fet amb els mitjans més potents i actualitzats hauria de ser millor. Però a la gent ens agrada més l'Eixample de Sabadell o el de Barcelona o el de Vilanova, com a llocs on la gent troba i sent la urbanitat.

De fet, els canvis en la manera de fer la ciutat i les noves dinàmiques econòmiques poden explicar part d'aquest descens i desorientació.

En efecte, el sistema econòmic nou, a vegades anomenat *postindustrial*, es tradueix en processos i dinàmiques molt fortes i innovadores respecte a la situació precedent. Mirem d'explicar-ho:

4.1. Ciutats que segueixen experimentant formes d'extensió amb ritmes sense precedents

Per exemple, i observem què passa a llocs com el delta Zhuijiang a la Xina, al delta daurat de Guangdong, que engloba zones urbanes tan diferents com Guangzhou, Shenzhen, Hong Kong i Macau entre altres, on hi ha una concentració metropolitana cinc vegades superior a la de tot Catalunya, amb una dinàmica tan brutal com és construir cada cinc anys espai i economia per a sis milions de persones.

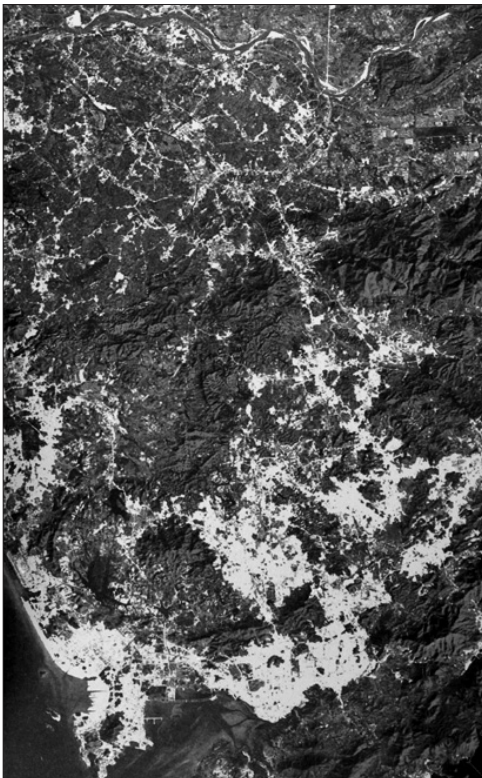


FIGURA 1. Delta daurat de Guangdong.

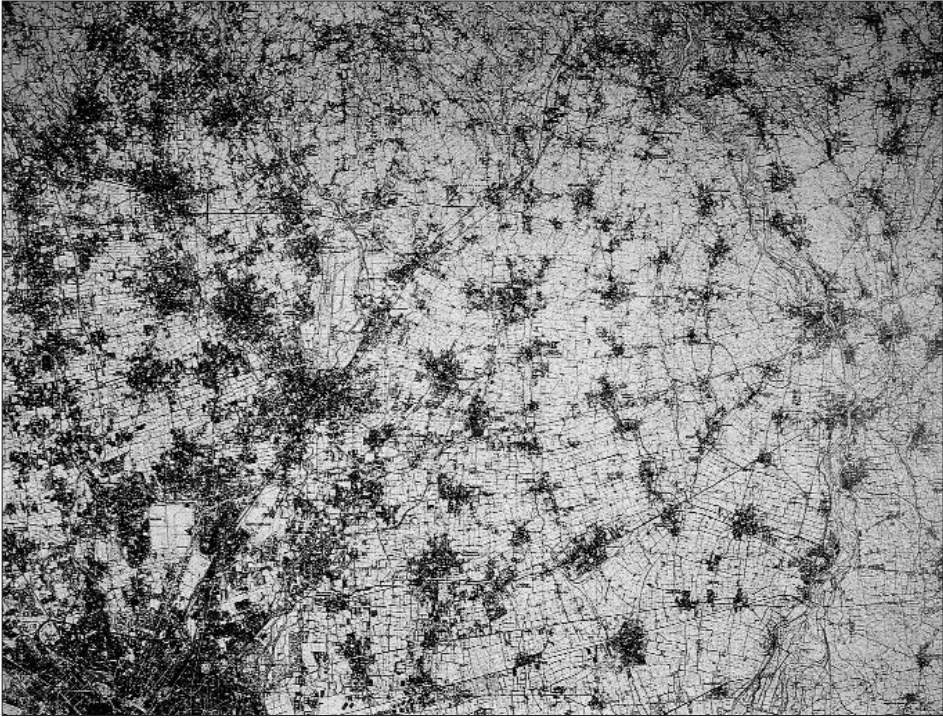


FIGURA 2. Milà i el nord de la regió llombarda.

Aquesta condició reflecteix, en gran part, el sistema postindustrial que per a molts vol dir una situació amb una operativitat doble: el sistema tradicional industrial millorat i el postindustrial.

4.2. Transformació del territori urbanitzat

Cal posar l'atenció en el fet que els problemes de les noves demandes no ens eviten les dificultats dels antics sistemes que aparentment sembla que hàgim superat.

Em referiré als afores de Milà, al nord de la regió llombarda, on una investigació de fa pocs anys va demostrar que la dinàmica econòmica més important estava en l'exterior metropolitana de Milà i, en canvi, els llocs més selectes del centre tenien un valor més complementari. La força dels espais de la innovació era a fora. Espais, definits com a *città diffusa*, dels quals, en principi, la gent que ens dediquem a l'urbanisme no sabem com parlar ni definir; en diem *espais sense forma*, espais que es produeixen a *fora* del sistema establert, però

que contradictòriament són espais molt vius i vitals. Això està passant a molts llocs d'Europa. Aquesta imatge, que és la que jo volia dir, ens fa sentir que en aquestes grans metròpolis hi ha actuacions molt innovadores, molt postindustrials i, al mateix temps, coexisteixen amb un sistema latent al darrere més tradicional.

Tanmateix aquesta dinàmica econòmica no troba una *forma urbana* canònica ben organitzada i durable; planteja grans desequilibris en el sistema metropolità de mobilitat i ambiental. Per tant, sembla demanar-nos noves idees propositives per assegurar la seva bona integració a mitjà termini.

4.3. La ciutat actual es fa més complexa

La ciutat tradicional està absorbint una gran quantitat de nous usos que mai havíem previst. I els centres del XIX es diversifiquen i prenen un rol econòmic i funcional cada cop més gran. Podria ser el cas de Barcelona i l'Eixample o el centre de Boston, on una investigació ens ho explica com un espai de concentració d'usos dispersos, però de gran atractivitat funcional: dins de les cases, en què aparentment la gent viu, hi ha també una activitat econòmica molt viva i molt punyent. Pot semblar una argument contradictori al de Milà, però ens explica la diversitat de processos que, d'una manera quasi simultània, s'estan produint.

Sembla que comencem a pensar que les ciutats que, aparentment, sempre havíem llegit a través de models abstractes —és a dir, una ciutat que tindria un centre, que hem d'arribar al centre, que hi ha uns sistemes de fer rodar, el que diríem unes rondes per a fer que el trànsit no arribi al centre, per protegir— comencen a ser sistemes molt més d'aquest tipus, on les formes de relació entre les parts, moltes vegades, no responen a la forma general de la ciutat o la forma tradicional de la ciutat. Em sembla que a partir d'aquestes maneres que tenen a veure amb la geografia del territori, amb alguns fets històrics de la ciutat del passat, han de fer pensar en la manera com la «centralitat» s'activa en les noves realitats urbanes.

4.4. La ciutat es dissol?

Ja al principi del segle passat, un gran arquitecte urbanista alemany, Bruno Taut, parlava de la «dissolució» de la ciutat, amb una posició polèmica i crítica respecte als models tradicionals. A *Die Stadtkrone* ens posa el problema de la forma adequada de la nova ciutat respecte a la ciutat històrica, i en discuteix les formes del «coronament», de la identificació del centre nou, respecte a la ciutat més dispersa.

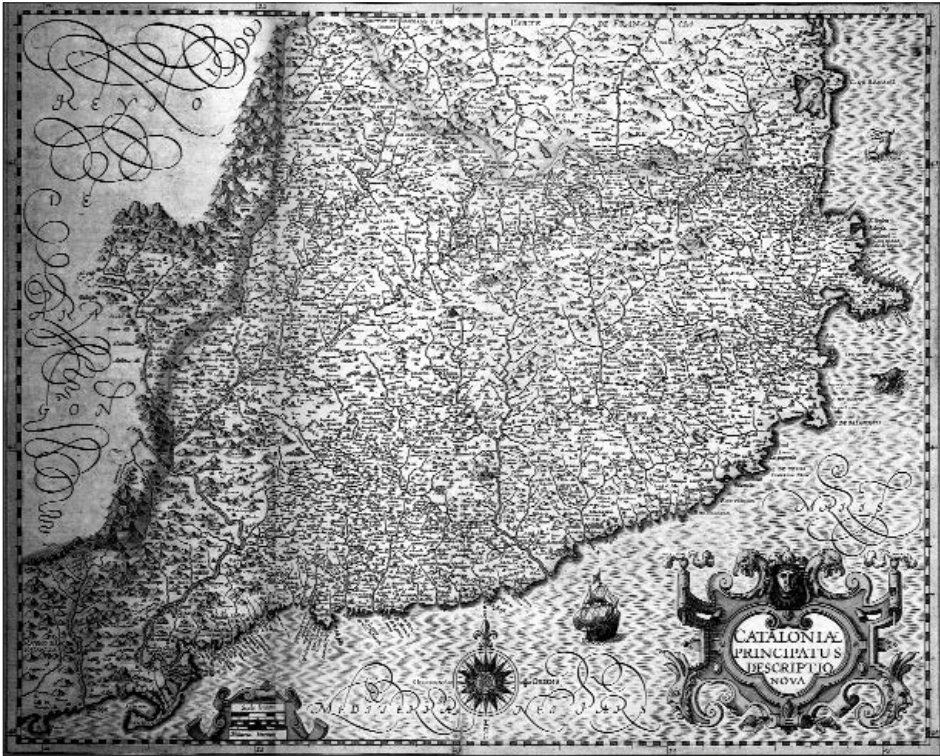


FIGURA 3. Catalunya interior. Mapa de Catalunya realitzat per Gerardus Mercator en el segle XVII.

El tema avui dia és que s'ha convertit en part de la nostra realitat. Estem en una situació en què cal organitzar mercaderies, formes de població però, sobretot, sistemes d'informació i de mobilitat més alts i més eficients que mai. Aquestes són les qüestions que les noves demandes ens estan posant sobre la taula.

Per tant, les maneres com s'assenten les persones, l'activitat econòmica, canvien d'una manera dràstica i, en dir això, no voldria que s'entengués que la ciutat del passat no té un paper important, però ha de canviar la manera com les ciutats han de ser enteses, manipulades i treballades. Igual que la ciutat medieval ha estat reconvertida en la ciutat actual, a vegades passegem pel barri gòtic de la ciutat de Barcelona i diem «que bonic que era». No és veritat, aquella ciutat no té gaire de romana ni de gòtica, ha estat treballada tres vegades i canviada. Per tant, aquesta manera de repensar la ciutat és quelcom que avui dia ens demanen, tenint l'ambició de treballar amb el passat, tornant a formular «formes» que puguin ser eficients actualment, però que recullin la petjada del passat que, com un «palimpsest», ens permet lectures de la realitat molt més riques i rigoroses.



FIGURA 4. Catalunya litoral. Landsat-5, 2003.

5. Catalunya abans i ara. La urbanització va cap a la costa

Si observem la transformació del territori en el llarg termini, podem constatar com, en el cas de Catalunya, els assentaments s'han decantat cap a la costa. Com dèiem abans, la industrialització ha portat un creixement fort de la urbanització, que s'ha concentrat al llarg del litoral, en especial al voltant de Barcelona.

Si fa tres-cents anys, el poblament tenia una distribució bastant homogènia, avui dia s'ha passat a un territori amb una situació dominada pel litoral.

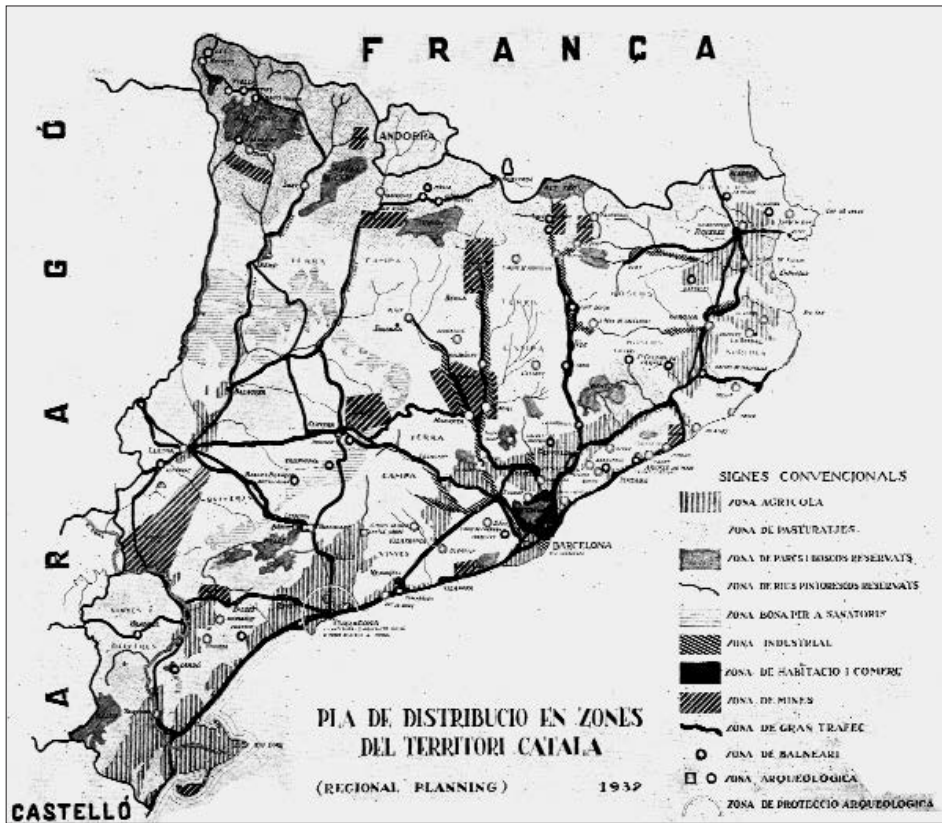


FIGURA 5. Pla regional de Catalunya dels anys trenta.

Cal pensar que els grans instruments d'organització del territori —com el Pla Regional dels germans Rubió i Tudurí, als anys trenta—, és clar, eren esforços en grans moments en què aquesta dinàmica s'estava imposant: el territori s'estructurava des de la lògica dels mercats que actuaven com a punts de referència obligada. Potser avui dia, és una lògica menys rellevant que els mecanismes de mobilitat i de relació entre les parts del territori català.

En qualsevol cas, el Pla Regional, per raons polítiques, no va ser seguit i, per tant, l'estructuració d'aquest procés de concentració tan fort es va fer sense pautes interessants. Va dominar la tasca de l'administració del creixement amb poques idees i pocs recursos, la qual cosa va crear una situació difícil en l'àrea metropolitana central.

Aquesta reflexió ens porta a la conveniència d'entendre el següent: en primer lloc, hi ha moments de reflexió o propostes innovadores en el territori, però, en segon lloc, hi ha la necessitat d'una administració continuada, racional i justa d'aquest. Poden coincidir en el

temps o no. Els primers parlen del llarg recorregut, els segons de la quotidianitat i contínuïtat.

Per exemple, i per a referir-nos a altres indrets, un gran projecte per a la vall del Tennessee, als Estats Units, va lligar la idea de paisatge i la d'energia per reactivar un territori aspre i difícil, i convertir-lo en un espai innovador i dinàmic els anys trenta. Tanmateix, resoldre qüestions de l'aigua i de la producció d'energia, però també crear espais d'agricultura i economia nous, van sorgir arran de l'eslògan «la pluja és el que destrueix el territori». El que cal és canalitzar bé i aconseguir que la pluja es converteixi en un element positiu. Ens fa veure com cal certa escala per a poder afrontar la producció nova d'energia, rescatant el paisatge, i els desplegaments de nous assentaments que creen noves comunitats territorials.

Els grans projectes no necessàriament són sempre iniciativa de l'Administració. Aquest seria el cas del Pla Regional de Nova York, que és un pla de tres estats, i que ja va per la tercera generació: són entitats que tenen tant de rigor per a discutir aquestes coses que, fins a cert punt, l'Administració les escolta o hi discuteix i, així, una realitat tan complexa com Manhattan i Nova York ha trobat les vies de desenvolupament.

Cada territori necessita subjectes d'interpretació específica. Per exemple, recentment s'ha obert la discussió, dins de la Unió Europea, de l'Euroregió 2008, que és una operació que inclou fragments de tres països: d'Alemanya, de Bèlgica i dels Països Baixos. És una regió interestatal feta tradicionalment de fronteres, en la qual arriba en un moment que és molt difícil establir cap projecte ambiciós si no hi ha una idea única coordinada i coherent sobre el paisatge, l'organització de l'activitat, de l'energia, de les aigües, etc.; són elements que passen a ser decisius per damunt de les antigues fronteres limitadores.

6. Catalunya cap al futur

És clar que la concentració de població i activitat en el litoral tendeix a concentrar les inversions, ja que és on hi ha més demandes, i es converteix en un cercle redundant amb una sortida difícil. L'interior o el rerepaís queda com un tema secundari.

Voldríem fer referència a dues qüestions: per una banda, les noves infraestructures de comunicació; per l'altra, alguns episodis de treball conjunt entre les diferents parts del territori.

a) El triangle del territori català s'articularà d'una manera molt diferent amb la presència del TGV, ja en construcció, i això pot tenir un impacte beneficiós —a causa de l'augment d'accessibilitat que produirà—, si es treballa d'una manera coherent i ambiciosa.

b) No hauríem d'oblidar que hi hagut situacions, no tan llunyanes, de sinergia mútua entre diferents parts del territori, per exemple, quan pensem en el desenvolupament dels pantans, aigües amunt del Segre, per produir energia elèctrica de la força hidràulica i la por-

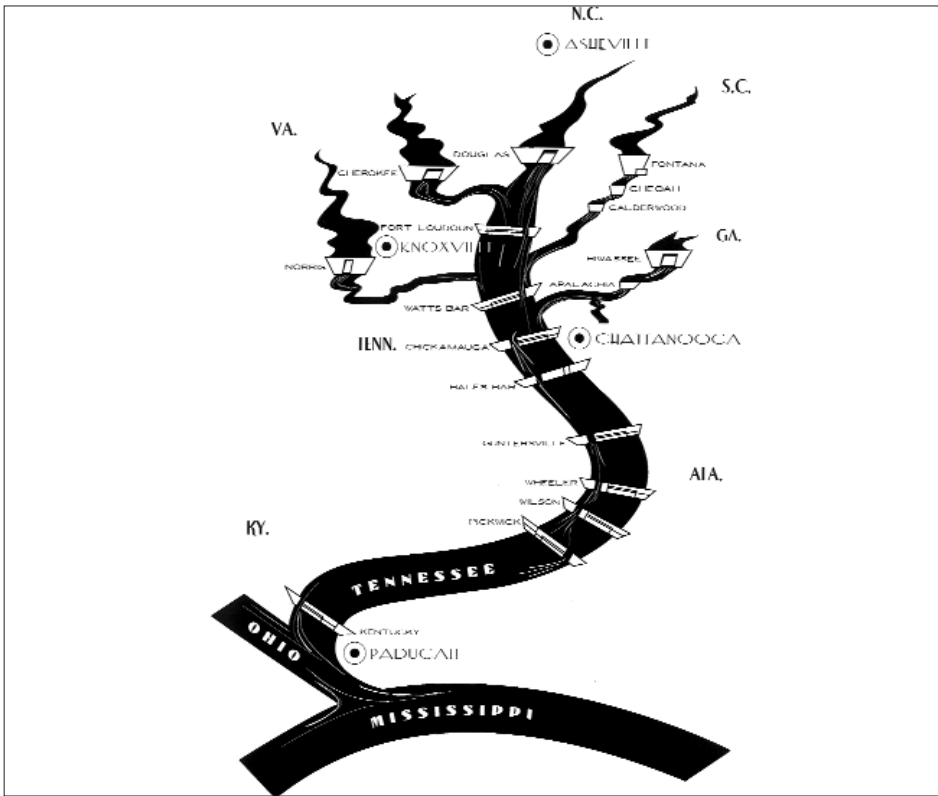


FIGURA 6. TVA als Estats Units.

tada d'energia que el grup liderat pel doctor Pearson va realitzar i que va permetre la innovació de la indústria a Barcelona.

Voldria fer referència a un estudi recent, fet per suggeriment de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), que mira d'explorar els possibles beneficis que es deduirien de millorar el ferrocarril de Lleida a la Pobla, perllongant-lo fins a Andorra o la Vall d'Aran.

La Catalunya continental es pot beneficiar de les noves condicions d'accés de les noves infraestructures, si es milloren adequadament els sistemes de connexió intermodals, és a dir, d'intercanvi entre l'alta velocitat i els altres mitjans de transport públic —com pot ser el cas del ferrocarril que hem esmentat abans.

Si tenim en compte la realitat d'altres països europeus, per exemple Suïssa, hom troba que, malgrat la dificultat geogràfica, petits nuclis ben enllaçats amb el ferrocarril poden establir un sistema territorial molt potent, ja que hi ha accessibilitat per als trens ràpids.

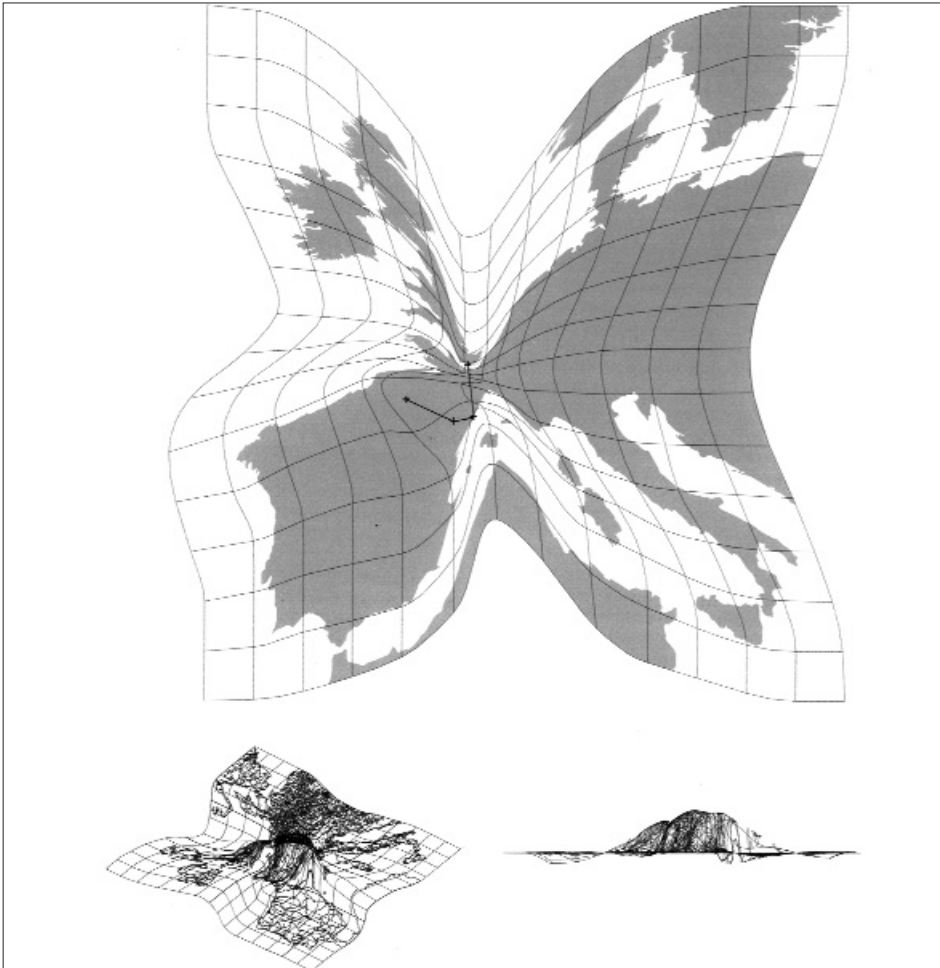


FIGURA 7. El TGV en el territori. El mapa d'Europa es distorsiona amb l'alta velocitat, amb un itinerari Londres-Vielha, utilitzant el TGV; i el ferrocarril de la Pobla perllongat.

Podríem pensar que és possible canviar els horitzons i que en el marc europeu hom pot veure la gran forma geogràfica de Catalunya, com un triangle autònom, però també un triangle on cada costat obre potencialitats ben diferents: França, per un costat; la resta d'Espanya, per l'altre; la mar Mediterrània com a gran espai obert.

M'atreviria a dir que, fins avui, només hem desenvolupat el front de la mar Mediterrània i, encara amb prou feines, el corredor litoral. Ara ens trobem davant la possibilitat d'un canvi en l'ús del territori sense precedents, també veiem que les formes de treball canvien:

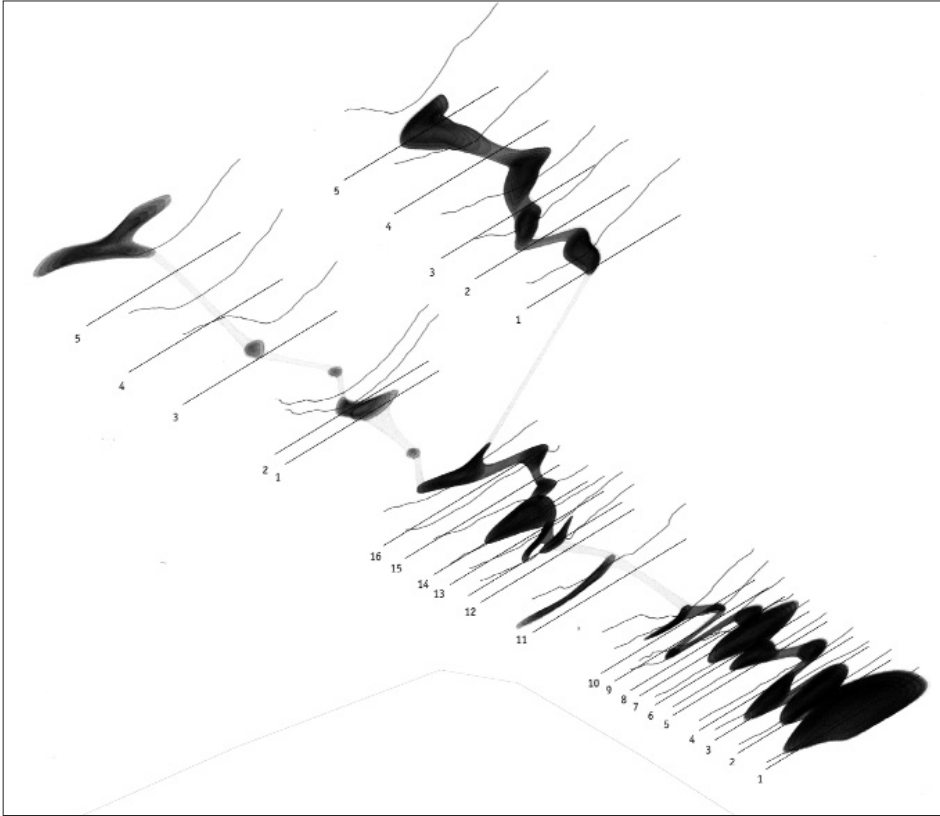


FIGURA 8. Potencials del corredor Lleida-Andorra i Lleida-Vall d'Aran.

creix la flexibilitat horària, augmenta la disponibilitat de temps lliure, les formes d'ús de l'agricultura evolucionen. Hi ha necessitat d'energia alternativa, que obre nous potencials.

Apareixen demandes d'ús del territori interior per a l'esport i el lleure, el turisme ecològic, com activitats d'ús i no activitats depredadores, i creen una nova economia en el territori. També constatem, per exemple, en altres indrets, l'augment de la població sènior o gent de més de cinquanta anys, que té força però que té altres prioritats en les maneres de vida i pren la naturalesa com un valor fonamental. Les ciutats de sèniors o de gent més gran de cinquanta anys al Japó o als EUA es compten per centenars. És una demanda per a reciclar parts d'uns territoris amb una cultura i una història fortes, però poc utilitzats en les darreres dècades.

Pel que fa a l'energia, estem parlant molt de les energies alternatives; per tant, cada territori té unes capacitats alternatives si volem donar-li futur.

Són qüestions que, per la meua manera de veure-ho, i vist des d'un marc més acadèmic, ens permeten pensar que, segurament, hi ha capacitats... Acceptin aquest tema de la Catalunya continental; jo sé que és un element difícil, però cal tenir en compte que, també, aquests elements poden obligar-nos a pensar en maneres alternatives d'utilitzar el territori que, beneficiant-se també d'aquesta condició política favorable, però també econòmica molt viva, pugui donar sortida.

Quedem-nos, potser, amb la idea que a mitjà termini sinergies com l'assenyalada amb l'energia i l'aigua poden tornar a crear noves oportunitats per a aconseguir un desenvolupament durable i una redistribució entre parts més justa.

7. Necessitat de combinar diverses escales

Hem parlat del fet que els territoris urbanitzats defineixen nous paradigmes:

Les operacions de descentralització del territori estan molt basades en sistemes que demana l'economia. En el sistema industrial tradicional, la continuïtat era fonamental per a tenir èxit: si aquella indústria es creava en un lloc on no hi havia mà d'obra, l'atreïa. Avui dia és al revés: l'activitat econòmica punta busca on localitzar-se amb estratègies molt diferents i variades, i no pensem que la mateixa estratègia d'una empresa serà copiada per una altra. Són qüestions que fan que el nostre territori canviï, però sobretot que la manera com nosaltres l'hem de preparar, és a dir, planificar, sigui molt diferent.

Hi ha nous conceptes per a l'organització i coherència social: les persones cada vegada es mouen més; la gent potser no s'organitza només a partir del sistema de les fonts de treball o dels sindicats, sinó que actua amb sistemes de preferència per criteris molt diferents. Els francesos parlen dels sistemes d'organització de la «multitud»: és la idea que un busca la proximitat de qui creu que pensarà bastant com ell; però no és que tingui la mateixa professió, o que visqui al mateix lloc, no és que parli la mateixa llengua.

També hi ha la idea bastant difusa que les persones tenen sentiments de multilocalitat. És a dir, la persona no se sent només d'un lloc; sinó de diversos indrets, fins i tot, dins la mateixa regió, perquè viu a una ciutat, treballa en una altra i en visita freqüentment una altra, que també la té com a referència i se n'ha preocupat del seu esdeveniment. Són idees que estan canviant moltíssim amb els efectes del temps i de les persones, perquè em sembla que són aquests els que creen vertaderes demandes que transformen el territori.

Insisteixo, no sabem on ens porta l'alta velocitat, però ho estem veient ja: veiem que Girona, Lleida, Tarragona, Reus exploten. I descobrim que no és una dinàmica local la que crea aquests efectes.

També em sembla que la mateixa escala del país demana esborrar-ne una mica els límits i ser capaços de generar sobre aquestes operacions uns sistemes més forts i més potents. Em

sembla que només així es poden crear grans consensos. Si no, és molt difícil, i la qüestió de la política sobre l'urbanisme acaba sent un consens com si fos «et dono aquest cromó, però voldré aquest altre...». No hi tinc res en contra, però em sembla que estem en un moment similar a quan van fer els ferrocarrils al segle XIX. Els besavis o els rebesavis no podien pensar que els ferrocarrils els pagaven en una ni en dues, ni en tres generacions, i sort que ho van fer. La inversió i el canvi de l'indiar que avui dia comporta poden fer pensar en models molt alternatius, molt ambiciosos.

Així, doncs, cal entendre les decisions a escala del territori ampli i les més locals o metropolitanes. Però, sobretot, hauríem d'estar amatents a veure les possibilitats que ens obre a mitjà termini; no sigui que els avantatges se'ns quedin ofegats perquè no hem estat capaços d'anar més enllà. Per tant, cal combinar diferents escales i tenir en compte que cal estar pensant en allò que planifiquem per demà però també quina visió del conjunt tenim a llarg termini. I tot això ho fem des de la idea inicial que segurament ens ha de preocupar de com podem donar forma al futur que discutim, planifiquem o visionem; perquè en definitiva coneixem que el futur ara no té forma, però l'acabarà tenint, i el nostre compromís és treballar per la qualificació d'aquesta forma, dels espais, de les activitats. I això és el que jo voldria aprofitar per deixar sobre la taula.

Bibliografia

- BOERI, Stefano [et al.]. *Gli orizzonti della Città diffusa*. Milà, 1993.
- BUSQUETS, Joan. *Catalunya continental. Infraestructura ferroviària com espina dorsal del territori*. Harvard, MA: The University, 2008. [Amb la col·laboració de Felipe Correa.]
- BUSQUETS, Joan. *Barcelona: Construcción urbanística de una ciudad compacta*. Barcelona: El Serbal, 2003.
- MORET, Xavier. *Dr. Pearson. L'home que va portar la llum a Catalunya*. Barcelona: Columna, 2004.
- RUBIÓ I TUDURÍ, Nicolau M. *Regional Planning. El pla de distribució de zones del territori català*. Barcelona: Generalitat de Catalunya, 1932.