
PRESENTACIÓ

Carles Llop i Torné

*Professor del Departament d'Urbanisme
i Ordenació del Territori de la UPC.*

Vocal de Cultura de la demarcació de Lleida del COAC

Dedicar unes jornades pluridisciplinàries al tema de «El TGV i les ciutats mitjanes catalanes» és un debat doblement oportú: d'una banda, per l'actualitat de les preocupacions de l'urbanisme de les xarxes i de la gestió de la mobilitat; d'altra banda, perquè fer-ho des de Lleida pressuposa deixar clar l'interès per participar en la construcció i projecte del territori català des d'una perspectiva del rol que han de tenir les ciutats mitjanes en el real reequilibri del país.

Resulta obvi pensar que la transformació del territori de les terres de Lleida estarà influenciat notablement per la implantació de l'alta velocitat en la comunicació ferroviària. La creixent mobilitat de la societat postindustrial modifica les relacions entre ciutats, i determina l'evolució i desenvolupament de les potencialitats del territori.

L'objectiu territorial per al futur proper de les terres de Lleida és el reforçament de la capitalitat, establint-se com a centre de reequilibri territorial, en el marc del que determina el Pla Territorial General de Catalunya (PTGC), en relació amb la metròpoli barcelonina.

L'anomenat *sistema urbà* de Lleida ha de tenir un alt protagonisme pel que fa al creixement poblacional i, al mateix temps, al desenvolupament econòmic, de serveis, tecnològic i d'activitats logístiques. En aquesta línia, la intermodalitat del transport i la implantació de l'alta velocitat són dos factors clau perquè la ciutat de Lleida continuï desenvolupant el seu rol de polaritat estratègica envers el seu rerepaís, i alhora augmenti les seves qualitats urbanes per ésser competitiva dins el sistema urbà de ciutats de Catalunya en relació amb Espanya i amb Europa.

Tanmateix, caldrà avançar en dues línies de reflexió, que tal vegada són els continguts determinants del sentit d'aquestes jornades:

— què és més determinant: l'alta velocitat en si mateixa, o bé l'augment de les condicions de mobilitat i la reducció del temps i, per tant, de les distàncies entre els punts del sistema urbà territorial?

— el model de xarxa del TGV cal dissenyar-lo a partir d'estratègies de competència municipal, o bé cal aprofitar per reestructurar de manera més global la relació, el pes específic i el rol dels diferents nuclis de la Catalunya-regió, en el marc d'una nova perspectiva de la geografia europea?

Els materials que es presenten, fruit de les sessions de treball de les jornades que se celebraren a Lleida els dies 26 i 27 de gener de 1996, aclareixen conceptes (què és l'alta velocitat ferroviària, què és el TGV...) i plantegen posicions respecte del TGV.

Un grup de ponències aporten informació i concreció als plantejaments que s'estan fent des de les administracions públiques. Una visió estructural dels elements de la xarxa: el traçat, la posició de les estacions, les obres complementàries...

L'altre component de les jornades, que es reflecteix en la present publicació, és la presentació ordenada i sistemàtica de la preparació de les ciutats capitals catalanes i de la ciutat de Perpinyà, a l'altre cantó de la frontera, per acollir la infraestructura del TGV, i incorporar-la com a *input* en el «projecte de ciutat», i per l'articulació del territori. Aquesta reflexió des de les ciutats pretén avançar-se en el temps i prefigurar la realitat d'un territori català al que, amb el TGV o en qualsevol cas —segons quin sigui el desenvolupament concret— amb l'alta velocitat se li obrirà un procés de desenvolupament territorial nou.

El llibre, com en el seu moment ho foren les jornades, és un acte d'informació sobre l'estat de la qüestió, però és també una eina oberta per seguir treballant per l'ordenació del territori català, objectiu que ens unia i ens uneix a les entitats que organitzàrem les jornades i que ara, amb el suport institucional, fem possible aquesta publicació.