

La nova etapa en les relacions urbanes



I fenomen general més característic en el camp de la urbanística durant les darreres dècades, i que ha suscitat més interès, sorpresa i debats, ha estat l'anomenada *crisi de les ciutats*. el fenomen se circumscriu a les grans aglomeracions de les regions més desenvolupades, però les seves repercussions tenen un abast territorial més extens. Potser la manifestació més eloqüent és la pèrdua continuada de població resident que experimenten des dels anys 70.

Les interpretacions d'aquesta crisi són diverses, però la tesi més verificada és la dels qui han vist en el fenomen de la crisi urbana un factor transitori de disfuncionalitat, que interromp el funcionament harmoniós del sistema per un període de temps limitat, a l'espera d'un necessari restabliment de l'**equilibri**, encara que de caire diferent al precedent: en aquest sentit, la crisi urbana ve entesa per alguns com una crisi de desenvolupament, en el pas d'una estructura monocèntrica a una altra més complexa de caràcter policèntric.

Es tracta d'una transformació del «**procés d'urbanització**» en un altre que n'és en certa manera l'**eco**, caracteritzat pel desplaçament de les activitats industrials a l'exterior dels nuclis urbans. Un desplaçament incentivat pels costos creixents de les parts centrals de les àrees urbanes metropolitanas, per les innovacions tecnològiques, que requereixen una major necessitat d'espai per lloc de treball; pel perfeccionament de les xarxes de comunicació de la informació, que permet separar les activitats de producció d'aquelles de direcció, administració o investigació. Una altra característica és també que les tradicionals migracions camp-ciutat, són substituïdes per les migracions ciutat-camp, com a conseqüència no solament del desplaçament de l'activitat industrial sinó també per l'atracció exercida per l'hàbitat residencial de mitjana i baixa densitat, més econòmica fora de les ciutats de cert tamany.

En aquest procés, l'augment previ de l'accessibilitat gràcies a les noves infraestructures de transport, bàsicament les carreteres i les autopistes, hi ha jugat un paper determinant. Les infraestructures del transport i les comunicacions, conjuntament amb les de distribució de l'energia i de l'aigua, constitueixen el suport de les anomenades «**xarxes horitzontals**» que determinen la isotropia del territori, en sentit estricte, i que són bàsiques a efectes del manteniment i relocalització d'activitats.

Aquest fenomen que, a les aglomeracions importants de l'Europa central, es manifesta des dels anys 60, i que a Catalunya, concretament a l'entorn barceloní, tot just es va començar a manifestar a començament de la dècada anterior, pot tenir conseqüències beneficioses si les tendències «**naturals**» de la difusió de població i d'activitat i els nous assentaments coincideixen o es poden dirigir en la direcció que demanaria el reequilibri del territori.

El que és evident però és que ens trobem en una nova etapa del desenvolupament urbanístic. I que en aquesta nova etapa, segurament pren tanta o més importància l'articulació i estructuració entre les ciutats reals, les petites àrees metropolitanas, o les «**àrees de cohesió**» de les ciutats mitjanes -sobre les quals en el n^o anterior d'aquesta revista M. Castanyer explicava una metodologia per a quantificar-ne el grau, i que aplicava al cas d'Olot-, a escala regional, o nacional, entre les quals es verificarà l'increment del nombre i intensitat de les relacions i intercanvis de tot tipus, personals, d'informació, de béns, de capitals, que fins fa poc havien estat valors diferencials i havien donat forma a les ciutats, com la pròpia vertebració interna d'aquestes àrees. Dins d'aquest procés de desurbanització, contrari al d'urbanització en el sentit que els moviments migratoris més importants ja no van en la direcció cap a les grans ciutats sinó en direcció contrària, se'n podria derivar que, en canvi, les ciutats mitjanes podrien passar per un moment dolç.

Les noves tendències de localització passen, des de fa més d'una dècada, per una més gran disponibilitat del territori en extensió, i han posat de relleu l'existència de «**xarxes**» de relacions econòmiques i funcionals d'alta connectivitat que configuren una organització

