

territorial basada més en la complementarietat i la interdependència, que no pas en la dependència jeràrquico-funcional. Un aspecte d'aquesta tendència és per tant la superació de l'àmbit pròpiament metropolità de les aglomeracions i de les pròpies «àrees de cohesió», i del tipus de creixements en taca d'oli, per un altre de discontinu espacialment i lligat a particularitats del territori en el sentit més ampli, és a dir, lligat a les que, seguint el lèxic estructuralista, s'anomenen «**xarxes verticals**».

Olot en el nou escenari urbanístic.

Dins d'aquest nou escenari de futur immediat, Olot i la seva àrea periurbana tenen un futur esperançador, pel que fa a les «**xarxes verticals**»: continuen essent fortes malgrat el continu desgast que han sofert durant molts anys: el teixit industrial és variat i les inversions en aquest sector són bàsicament autòctones; la societat olotina és una societat fortament cohesionada, les relacions amb el propi territori han sigut estretes i la qualitat ambiental tant de la pròpia ciutat com de l'entorn està per sobre d'altres ciutats del mateix rang; els serveis que proporciona són els habituals en ciutats del mateix tamany i són lògicament menors que els que pot prestar una ciutat més gran o de més gran significació territorial. Els incentius a una més elevada capacitat socioprofessional serien majors si existissin més oportunitats d'ocupar llocs de treball qualificats dins l'àmbit laboral territorial proper, i si les dificultats de desplaçament, i per tant econòmiques, de realitzar estudis universitaris fossin menors.

És per tant clar que les dificultats o els dèficits que pateix Olot no són tan atribuïbles a les seves xarxes verticals -que és la que veritablement ha anat aguantant històricament- sinó a les «**xarxes horitzontals**», i per ser més precisos, a les infraestructures que proporcionen accessibilitat a més territori. Aquest dèficit no és quelcom subjectiu que es percep individualment quan es pretenen realitzar desplaçaments des d'Olot cap a la resta del territori, i viceversa, sinó que és una qualitat quantificable mitjançant índexs, i aquests constaten que Olot és la ciutat amb menor accessibilitat de totes les ciutats catalanes de més de 25.000 habitants.

Per situar Olot en una bona posició dins el nou escenari, caldria resoldre aquells dèficits, amb la construcció d'aquells trams necessaris per a garantir l'accessibilitat del territori en les direccions de les altres àrees urbanes de cohesió veïnes i a les grans àrees de mercat interior i exterior, és a dir que situés Olot en un nus de la xarxa de comunicacions viàries. Una carretera sola no fa xarxa, com no es pot fer xarxa amb un sol fil. La xarxa es produeix per la unió dels fils en els nusos. I és la posició sobre un nus de la xarxa i no sobre un fil, la que proporciona una major estabilitat i seguretat en tots els ordres. Per això la sola millora o construcció d'una carretera d'Olot a Besalú, tot i que sigui amb característiques d'autopista, no significa estar sobre la xarxa, ni tampoc comporta augmentar significativament el nivell d'accessibilitat, encara que sí la comoditat dels desplaçaments sobre els recorreguts que avui per avui ja són els menys dolents. Però els guanys en temps seran poc significatius.

És en canvi la construcció de la carretera de catorze quilòmetres que separen l'àrea urbana del pla d'Olot amb la més propera, la de la plana de Vic, l'actuació que permet augmentar molt substancialment el nivell d'accessibilitat global perquè reduirà els trajectes en direcció a Barcelona i a l'interior de Catalunya i la península en més de mitja hora, i integrarà Olot dins la xarxa viària catalana que uneix les ciutats més significatives. Però tant o més interessant que aquest fet, és l'augment de la cohesió que entre les dues àrees urbanes es podrà crear gràcies a la reducció de les distàncies i als reduïts temps de recorregut, inferiors als vint-i-cinc minuts. Això permetrà jugar la complementarietat: crear nous serveis que per raó del tamany no es poden permetre de tenir cadascuna de les dues unitats separatament, i Olot menys que Vic: (ensenyament universitari, parc tecnològic, centres culturals de més alt nivell, transport intermodal, etc.) i proporcionar majors oportunitats en el mercat laboral.

Ramon Forlet i Bru.

