



LA CONURBACIÓ D'IGUALADA EN L'ESCENARI ECONÒMIC I TERRITORIAL DE LA CATALUNYA-CIUTATS *

JOSEP M. PALAU

L'objectiu d'aquest article és presentar una sèrie de noves eines i nous elements d'anàlisi que poden ser útils tant per reflexionar sobre les noves dinàmiques d'organització econòmicoterritorial que s'observen en aquest final de segle, com per pensar sobre el paper econòmicoterritorial que la conurbació d'Igualada pot desenvolupar en el nou escenari català que s'està configurant.

Per això, en primer lloc, es fa una breu introducció sobre el marc teòric i conceptual que ens proporciona aquestes noves eines d'anàlisi econòmica de la nostra realitat urbana. Seguidament, es desenvolupa la proposta d'una Catalunya organitzada en forma de xarxa urbana —la *Catalunya-ciutats*—, i finalment, es deixen anar una sèrie d'elements per a la reflexió sobre el rol que la conurbació d'Igualada pot jugar en aquesta xarxa urbana i sobre els principals projectes que caldria desenvolupar a la ciutat amb aquesta finalitat.

ques pròpies i diferenciadores de l'economia d'una ciutat. Tots aquests enfocaments, però, es basen en el paper clau de les *economies externes*¹ i les *economies d'aglomeració* com a motor del canvi tècnic i del creixement endogen. Les economies d'aglomeració caracteritzarien i definirien el fenomen urbà des d'un punt de vista econòmic. Les ciutats existirien perquè l'aglomeració espacial d'empreses i de persones és un mecanisme d'eficiència econòmica.

Ara bé, d'economies d'aglomeració n'hi ha de dos tipus: les economies de localització i les economies d'urbanització. Les *economies de localització* han estat teoritzades per autors com Giacomo Becattini, des de l'àmbit de l'economia aplicada, o bé Michael E. Porter, des de l'àmbit de l'economia de l'empresa. Es tracta de les economies externes a l'empresa, però internes al *sector*. Les empreses obtenen augments de productivitat pel fet d'estar situades en una densificació espacial d'activitats

ECONOMIES DE LOCALITZACIÓ I ECONOMIES D'URBANITZACIÓ

Actualment podem disposar d'una gran diversitat d'enfocaments per analitzar les característi-

* La responsabilitat d'aquest article és del seu autor. Tanmateix, vull agrair els enriquidors comentaris sobre el seu contingut que m'han fet arribar en Joaquim Solé i Vilanova, professor de la Universitat de Barcelona, en Joan Trullén i Thomàs, professor de la Universitat Autònoma de Barcelona, i la Montserrat Carbassa i Pola, llicenciada en ciències econòmiques i empresarials.

1. El concepte d'*economies externes* va ser precisat per primera vegada per l'economista anglès Alfred Marshall en el seu treball *Industry and Trade* l'any 1919. Es fonamenta en la idea que el cost de produir una sola cosa no pot aïllar-se, ni ser tret del cost total de l'empresa on es produeix. A la vida real, es produeix una concatenació de costos amb l'exterior i per això les empreses poden obtenir economies i beneficis externs. Un exemple proper del concepte de concatenació de costos el tenim en les empreses de gènere de punt, que habitualment subcontracten determinades fases del procés productiu a un determinat tipus de proveïdors que només existeixen a la conurbació d'Igualada.

econòmiques de característiques similars i en permanent evolució. Es generen avantatges competitius específics a la indústria, en el sentit més ampli del terme.

Un exemple d'economies de localització és el flux d'informació constant i ràpid que es produeix entre fabricants igualadins de gènere de punt i confecció i els seus proveïdors locals de matèries primeres, maquinària i tota mena de serveis. Aquest flux accelera la innovació de forma inimitable, ja que es produeix un estímul recíproc per avançar. Les indústries tenen la possibilitat d'influir en els esforços tècnics dels seus proveïdors i aquests poden efectuar proves pràctiques reals per comprovar l'eficàcia dels materials, tècniques i formes de gestió que han investigat i desenvolupat. Amb tanta gent implicada que es veu gairebé cada dia cara a cara, la tecnologia i els coneixements surten dels límits de cada empresa concreta, i es generen unes importants sinergies entre les indústries basades en capacitats, tecnologies i clients similars que hi ha en una ciutat determinada.

Les *economies d'urbanització* han estat analitzades per autors com ara Jane Jacobs, E. Glaesser i altres, o bé Roberto Camagni. En aquest cas estem parlant de les economies externes a l'empresa però internes al *territori*, i es refereixen als augments de productivitat o guanys econòmics que es deriven del fet de viure i d'operar en una ciutat. Per tant, són economies externes de les quals se'n beneficien tots els agents, amb independència de quin sigui el sector al qual pertanyen o en el qual estan especialitzats.

Camagni (1992), per exemple, cita les següents fonts d'economies d'urbanització:

a) el sector públic local (infraestructures de comunicacions, transport públic, espais i edificis públics, capacitat de subministrament de serveis, etc.).

b) la grandària del mercat local (possibilitats de tenir una gran demanda local, possibilitats de

trobar nínxols de mercat², etc.).

c) la incubadora i la provisió de factors productius (professionals de totes les especialitats i nivells de qualificació, funcions de mercat de capitals, universitat i recerca, funcions de serveis a les empreses molt especialitzades, talent directiu, informació i contactes, etc.).

Ara bé, un dels treballs que més àmpliament estudia les fonts d'economies d'urbanització i que ja ha esdevingut un clàssic i un punt de referència en l'economia urbana moderna és *The economy of cities* de Jane Jacobs, publicat l'any 1969, i traduït al castellà l'any 1971. A continuació es presenten unes pinzellades d'aquest potent marc teòric i analític, que pot ser útil per comprendre mecanismes econòmics que actuen en les ciutats i regions metropolitanes actuals.

L'ECONOMIA DE LES CIUTATS

Segons Jacobs, un cop una ciutat o regió metropolitana s'ha fet gran —perquè va diversificant-se gràcies a les exportacions i el reemplaçament de les importacions urbanes— és el moment en el qual genera les economies d'urbanització més palpables i més importants.

En primer lloc, la *capacitat de provisió de factors productius* és més rellevant com més gran és la ciutat. Es pot dir que aquest és un dels punts forts de les metròpolis. Aquestes tenen una capacitat addicional de generació d'exportacions i, probablement, són una base imprescindible per a la competitivitat de qualsevol empresa en l'actual economia en procés de globalització. A les ciutats amb moltes empreses, que produeixen molts productes i serveis de treball, és possible iniciar

2. El concepte *nínxol de mercat* prové del camp del màrqueting. Vindria a definir allò que troba una empresa que aconsegueix treballar per un segment de producte i clients generalment petit i delimitat, però innovador i amb demanda estable.

una empresa exportadora que depengui d'altres per a molts dels béns i serveis que necessita. Segons Jacobs, “*la tasca és a l’abast de les possibilitats humanes, només si es deixa la major quantitat possible del treball de l’organització a empreses independents ja experimentades i disponibles de forma immediata i fluïda*” (Jacobs: 1971, pàg. 204).

Aquesta autora posa l'exemple d'un treball de recerca que un físic realitza a la ciutat de Nova York (tot i que el treball l'hi han encarregat des d'un altre lloc). Segons ella, en aquest cas, com en la majoria, es justifica l'organització i la localització del treball en funció de les fonts de proveïment. Dos dels dotze proveïdors dels deu productes o eines que necessita per al seu treball, els ha de comprar fora de la ciutat, actuant d'importador. Buscant un d'aquests proveïdors, fins a obtenir justament el que volia, va perdre més del doble del temps que havia utilitzat en obtenir tots els altres deu articles de la llista junts. Els deu proveïdors del seu barri (Manhattan Sud) actuen com a importadors, com si fossin el seu departament de compres. Segurament estaven al seu servei només pel fet que hi havia, a més d'ell, molts d'altres compradors. Però els seus serveis eren indispensables, perquè justament així molts d'aquest béns s'importaven a la ciutat.

En segon lloc, totes aquestes empreses que formen part de l'economia local, al marge d'exportacions i importacions, són un mitjà per tal que una organització pugui ser productiva localment, i al mateix temps estan *desenvolupant treball diferent per a una producció més àmplia*. A més a més, alguns dels béns i serveis de consum i altres béns destinats als no exportadors, també són exportables. Per aquesta raó, les metròpolis contenen un major nombre de productes immediatament o potencialment exportables.

A les grans àrees urbanes, hi ha un altre grup important de béns i serveis potencialment exportadors. Són els *béns i serveis utilitzats en comú per gairebé tots els sectors* de l'economia d'una ciutat. Jacobs posa com a exemples els grafistes i dissen-

yadors, els especialistes en ventilació i il·luminació d'edificis o els agents de publicitat. Segons aquesta autora, poden multiplicar-se perquè acaparen tot el mercat de la ciutat —i no només una de les seves especialitats—. El treball adreçat als consumidors de tot el mercat d'una gran regió metropolitana pot arribar a ser extraordinàriament especialitzat.

Finalment, cal tenir presents també els *béns i serveis que són exportats a través dels consumidors procedents de fora de la ciutat*. Aquests van a les grans ciutats per comprar, per divertir-se, per utilitzar serveis mèdics especials, serveis financers, serveis legals, per rebre educació professional, etc. En una ciutat gran i complexa, aquest sector de l'exportació urbana ocupa un part considerable del total.

En resum, hi ha tres formes diferents mitjançant les quals les empreses desenvolupen una dinàmica d'exportació urbana: a) afegint el treball d'exportació al treball local d'altres persones (fonts de proveïment); b) afegint el treball d'exportació a un altre treball local propi (addició o especialització del treball); c) exportant el seu propi treball local (consumidors forans). Per a Jacobs, “*...el que és significatiu d'aquests tres processos és que tots tres depenen directament de les mateixes economies locals*” (Jacobs: 1971, pàg. 217) i no de factors externs com poden ser els factors polítics, geogràfics, etc.

A part de demostrar una gran capacitat per a la construcció d'un precís model teòric per comprendre la realitat, el treball de Jacobs (1971) també destaca per la seva perspicàcia en plantejar algunes de les condicions bàsiques d'un model de desenvolupament econòmic flexible que observem trenta anys després.

Seguint la seva argumentació, veiem que el primer element del model flexible que aquesta autora anticipa és la previsió del *creixement de la producció diferenciada*, pel fet que amb el desenvolupament econòmic s'incrementen tots els tipus de diferenciacions, no disminueixen.

El segon component és la *disminució de la grandària mitjana dels establiments productius*. Amb el creixement de la producció diferenciada, la dimensió mitjana de les empreses productores tendeix a disminuir, però el seu nombre tendeix a augmentar extraordinàriament i amb això augmenta també el volum total de béns produïts.

La tercera, que ja ha estat apuntada, és *l'augment del valor afegit total produït i de les exportacions*, ja que la previsió de Jacobs (1971) va ser que les ciutats fabricarien encara més béns dels que fabricaven aleshores, i que serien gairebé tots béns de producció diferenciada i especialitzada, produïts en empreses molt petites o relativament petites.

Inductivament, a partir d'aquestes condicions es pot configurar un *model flexible de desenvolupament econòmic*,³ diferent del *model jeràrquic* fonamentat en les economies d'escala i la centralització del poder.

Efectivament, estem davant d'una línia d'investigació que ha agafat una gran empenta des de la segona meitat dels anys setanta amb tota la literatura del *districte industrial* i del *creixement endo-*

gen.⁴ Però, a més a més, a finals dels anys noranta s'ha produït un canvi molt rellevant: ara, la unitat d'anàlisi ja no és la ciutat de grandària intermèdia aïllada, sinó la regió metropolitana *policèntrica*.⁵

Segons Trullén (1998a), cal analitzar la regió metropolitana en el seu conjunt, perquè genera importants *economies d'urbanització*, a través d'infraestructures, béns públics i un gran mercat local, que només són possibles a causa de la dimensió mateixa de la metròpoli: aeroports, ports, universitats, grans centres educatius, grans centres sanitaris, grans centres de turisme, etc. Però també cal analitzar l'interior de la regió. Si no es fa així, no s'observaran les densificacions sectorials d'empreses en determinats nuclis urbans, que generen unes també decisives i específiques *economies de localització*, característiques dels districtes industrials: especialització i segmentació dels establiments productius, mà d'obra especialitzada, serveis específics, cultura industrial, atmosfera industrial, etc. Per exemple, en el districte industrial d'Igualada, la gran densitat d'empreses i treballadors tèxtils fa que cada dia es produeixin una multitud de contactes cara a cara entre empre-

3. Des dels anys setanta, s'ha desenvolupat la idea que juntament amb la producció centralitzada en grans empreses i grups empresarials (*model jeràrquic de desenvolupament*), en l'economia mundial també hi ha un lloc per a la producció flexible desenvolupada per part de petites empreses especialitzades (*model flexible de desenvolupament*). L'actual onada de fusions entre els grans grups químics, energètics, bancaris, de telecomunicacions, etc., és un exemple de consolidació del model jeràrquic. Els alts nivells de competitivitat que assolixen algunes petites empreses localitzades en districtes industrials i terciaris, és un exemple de consolidació del model flexible.

4. La *teoria del districte industrial* parteix dels principis d'Alfred Marshall i és desenvolupada durant els anys setanta per investigadors italians com ara A. Bagnasco, G. Fuà i G. Becatini. El concepte d'economies de localització explicat anteriorment és una de les principals aportacions d'aquesta línia de recerca. Aquests investigadors italians també es poden considerar, en certa manera, precursors de les *teories del creixement endogen*, encara que aquestes només aconsegueixen una acceptació àmplia a finals dels anys vuitanta, quan els nord-americans P. Romer, R. Lucas i P. Krugman entre d'altres, incorporen al marc formal neoclàssic conceptes com les economies externes marshallianes. Aquestes teories es poden resumir en la idea que el creixement econòmic d'un territori és causat essencialment per la seva pròpia dinàmica interna.

5. La regió metropolitana *policèntrica* es defineix com una xarxa de ciutats que està formada per un conjunt de ciutats intermèdies on es generen específiques economies de localització (districtes industrials) i una gran capital especialitzada en serveis que aporta a la xarxa les economies d'urbanització que només ella pot generar, a causa fonamentalment de la seva pròpia grandària.

saris i proveïdors, entre empresaris i distribuïdors o clients, entre empresaris i escoles de formació, entre treballadors de diferents empreses, etc. Tot això genera una infinitat de contactes formals i informals i un flux d'informació creuada que fa que tots els implicats visquin de forma permanent en una *atmosfera industrial* que els permet estar al capdavant de la innovació i la competitivitat en el sector.

Per tant, ni economies nacionals, ni ciutats mitjanes aïllades, són potser avui la unitat d'anàlisi més adequada per comprendre la realitat econòmica actual. La regió metropolitana policèntrica sembla la unitat territorial més adequada a partir de la qual es poden elaborar hipòtesis i explicacions de les diferències de productivitat a escala mundial.

Per a Jacobs (1971), si bé *“la definició d'economia nacional com a suma de béns i serveis produïts pel país és vàlida, la connotació d'una suma amorfa que té aquest concepte no ho és”*. Segons aquesta economista, *“...els canvis d'una economia nacional sorgeixen dels canvis de dins les economies urbanes. Una economia nacional és la suma de les economies urbanes d'una nació i dels efectes secundaris i actuals de les economies urbanes sobre els pobles, zones rurals i zones naturals”* (pàg. 285).

UNA NOVA LÒGICA EMPRESARIAL I TERRITORIAL

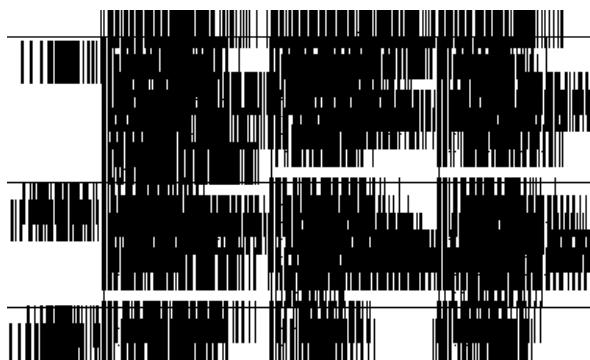
Abans que, a finals dels noranta, es plantegés la idea de la necessitat d'aquesta nova unitat d'anàlisi regional i metropolitana, Camagni (1992) ja havia posat de relleu un canvi de base força important. Les relacions entre ciutats basades en la jerarquia urbana i el domini d'un territori, o bé basades en la competència entre elles, han anat perdent pes durant els últims anys. En l'actual context econòmic, per tenir possibilitats de desenvolupament, s'imposa adoptar una forma de relació orientada pel concepte de *xarxa urbana*.

Tal com mostra el quadre 1, la *lògica de xarxa* tendeix a substituir la lògica de domini territorial i la lògica de competència en les relacions entre ciutats,

de la mateixa manera que aquesta nova forma de relació també ha canviat les relacions entre empreses i la forma de gestionar-les i organitzar-se.

Un dels espais per a la política econòmica és precisament aquí. Consisteix a reforçar la lògica de xarxa. Es tracta de concertar equipaments i ser-

QUADRE 1. LÒGICA DE FUNCIONAMENT EMPRESARIAL I LÒGICA TERRITORIAL



Font: Camagni (1992)

veis, coordinar activitats, i potenciar els avantatges comparatius de cada ciutat. La lògica de xarxa policèntrica té un component d'obertura (contrastada per l'augment de població i d'ocupació, per l'augment de l'especialització local, per l'augment de la internacionalització) i un component de cohesió (augment de la densitat i les interaccions internes, augment de la qualitat global de les activitats, integració de noves àrees de viatge al treball contigües).

Per exemple, la innovació tecnològica ambiental per part de les empreses d'adob de pell d'Igualada, requereix una obertura de la ciutat que busqui la cooperació en una xarxa de ciutats adoberes que desenvolupin un sector de serveis especialitzat i utilitzin infraestructures comunes, com pot ser el nou centre d'investigació del cuir que l'AIICA (Associació per a la Investigació de les Indústries del Curtit i Annexos) està construint a la ciutat d'Igualada. Però, al mateix temps, aquesta dinàmica està actuant com a factor cohesionador

de cada districte industrial adober (s'imposa l'acció col·lectiva) i entre els diferents districtes catalans i europeus. D'aquesta manera es configura una xarxa catalana i europea de ciutats adoberes.

LA CATALUNYA-CIUTATS: CAP A UNA XARXA URBANA POLICÈNTRICA

Avui, Catalunya ja no és la fàbrica d'Espanya. El proteccionisme i la reserva del mercat espanyol (lògica del territori) han deixat pas a l'obertura de mercats i competència a escala mundial (lògica de competència) i el desenvolupament d'un sector terciari avançat (lògica de xarxa).

El nou model productiu català és cada cop més *intensiu en coneixement*⁶ i en capital físic, i exigeix una força laboral amb elevats nivells de formació que necessita d'actualització i reciclatge permanent. Tal com diu Trullén (1999), és un model obert en l'àmbit econòmic i comercial i també en el àmbit dels coneixements: avui cal interactuar amb l'exterior de manera permanent.

En aquest context de necessitat d'augment de les interaccions i de necessitat de grans volums de coneixement i capital físic, els vells models territorials basats només en la regionalització i la comarcilització d'un país modern que conforma una sòlida xarxa urbana en el seu conjunt, com és el cas de la Catalunya d'avui, s'haurien de revisar.

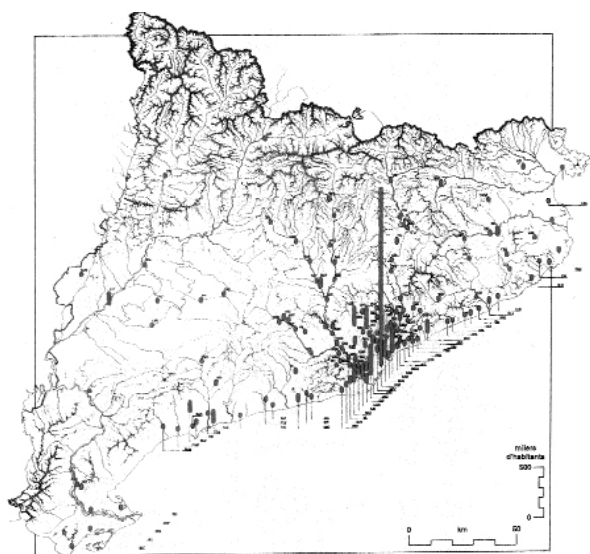
La vella tesi de la macrocefàlia barcelonina, generada a partir de la idea noucentista de construir la *Catalunya-ciutat* —en singular—, en la

qual Barcelona hauria de ser un barri com els altres, i ja proposada com a gran problema en l'ordenació territorial republicana de 1932, és a dir en el Pla de Distribució en Zones del Territori de Catalunya de Nicolau Rubió i Tudurí, necessita en l'actualitat una profunda revisió. Malgrat que aquesta també ha estat una de les tesis que més ha influït en l'elaboració del Pla Territorial General de Catalunya, aprovat l'any 1995 pel Parlament de Catalunya, potser actualment aquesta visió de macrocefàlia ja és un enfocament poc ajustat a la realitat i a les necessitats del nostre país. En aquest final de segle, Barcelona ja només aporta una quarta part dels residents a Catalunya, i només un 30% de l'activitat econòmica.

El Mapa 1, que ens mostra el volum de població resident en els principals enclavaments urbans, ens pot donar aquesta sensació de macrocefàlia.

MAPA 1. POBLACIÓ. VISIÓ DE MACROCEFÀLIA

Però si observem el Mapa 2, que dibuixa la mobilitat laboral generada per l'activitat econòmica de cada ciutat, la idea gràfica que passa a



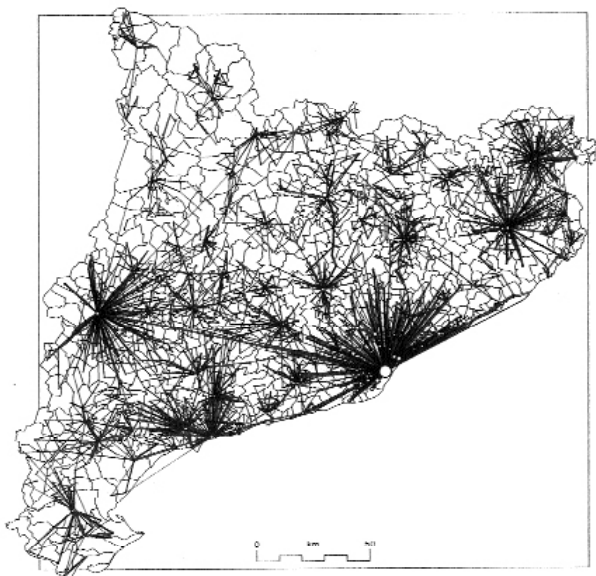
Font: Pla Territorial General de Catalunya (1995), pàg. INFO5.15

6. Un model productiu *intensiu en coneixement* és aquell en el qual predominen unes activitats industrials i de serveis que consumeixen i generen grans quantitats de capital intel·lectual humà. És a dir, activitats que van des de la recerca i el desenvolupament (R+D) fins a tota mena de creació cultural, passant per l'educació, la sanitat, la consultoria d'empreses, la informàtica i el disseny, entre d'altres.

predominar és la de xarxa urbana policèntrica: a part de Barcelona que actua de node central, hi ha també altres potents nuclis d'activitat que estan relacionats tots amb tots.

MAPA 2. MOBILITAT LABORAL. VISIÓ DE XARXA URBANA POLICÈNTRICA

És cert que, durant els últims anys, el conjunt de la *regió metropolitana de Barcelona*⁷ ha agafat un gran pes demogràfic i econòmic, amb



Font: Pla Territorial General de Catalunya (1995), pàg. M.51.

4,3 milions d'habitants segons el padró de 1996 i una corona de ciutats industrials que concentren el gruix de la producció de base exportadora. Però, al mateix temps, també és cert que el conjunt de Catalunya també ha crescut i s'ha convertit en

un país fonamentalment urbà, augmentant la seva integració amb la regió barcelonina. La concentració urbana s'ha traduït en el fet que el 80% de la població del país viu en les 90 ciutats catalanes amb més de 10.000 habitants, algunes de les quals també són importants enclavaments industrials i de serveis. Tarragona, Lleida, Girona, Reus, Manresa, Igualada, Vic, Olot, Figueres, Tortosa i Valls estan situades fora del que s'entén actualment com a regió metropolitana de Barcelona, però també formen part de la xarxa urbana catalana liderada per Barcelona.

El resultat és que la Catalunya actual disposa, d'una banda, d'una gran regió metropolitana que permet generar importants economies d'urbanització i, de l'altra, també disposa d'un riquíssim conjunt de ciutats especialitzades en pocs sectors productius, en les quals es generen significatives economies de localització.

Així, si tenim en compte la necessitat de preservar i fomentar tant les economies d'urbanització com les economies de localització, lluny d'interpretar l'elevat pes demogràfic i econòmic de la regió metropolitana de Barcelona com el problema central de l'ordenació territorial i com una càrrega per al futur econòmic de Catalunya, podem fer-ne una valoració en una clau completament diferent i positiva. Segons Trullén (1999), la regió metropolitana de Barcelona pot ser interpretada "*com el principal factor de competitivitat i de cohesió de Catalunya. Competitivitat, atès que, per les raons exposades més amunt, aquest sistema és molt adequat en el nou entorn basat en la llibertat de circulació de béns, serveis, capitals i persones. Cohesió, atès que un dels atributs de cadascuna de les ciutats que configuren el model és l'existència d'una comunitat local potent, diferenciada i orgullosa de pertànyer al seu municipi.*" (pàg. 53).

La Catalunya en xarxa urbana no està configurada per residents suburbans a l'estil nord-americà, sense cap relació ni amb l'activitat ni amb la història locals. D'altra banda, la mobilitat laboral catalana —a diferència del model ameri-

7. L'opció predominant actualment a l'hora de delimitar la *regió metropolitana de Barcelona* és adoptar el territori de l'àmbit metropolità del Pla Territorial General de Catalunya: és a dir, les comarques del Barcelonès, Baix Llobregat, Alt Penedès, Garraf, Vallès Occidental, Vallès Oriental i Maresme. Alguns estudis recents basats en la mobilitat laboral (Roca Cladera: 1997), ja inclouen també la part més propera a Barcelona de l'Anoia (zona de Piera) i del Bages (zona de Monistrol).

cà— sovint no requereix canvi de residència, fet que permet conservar les arrels locals.

A partir d'aquesta anàlisi, la proposta de Trullén (1999) és articular una nova *Catalunya-ciutats* —en plural—, que possibiliti al màxim que els habitants d'arreu de Catalunya participin de les economies d'urbanització concentrades avui fonamentalment a la regió metropolitana de Barcelona, i que permeti, al mateix temps, preservar les economies de localització de cada una de les ciutats catalanes.

Construir la Catalunya-ciutats vol dir que les relacions entre totes les ciutats del país s'han de regir per una *lògica de xarxa urbana policèntrica*. Més enllà de les noves divisions regionals o administratives —que també poden ser necessàries per dotar-nos d'una organització política pròpia i per prestar els serveis públics bàsics dirigits a les persones (educació, sanitat, assistència social, cultura, etc.; vegeu Solé Vilanova, 1999), cal al mateix temps potenciar les relacions de les ciutats mitjan-⁸es externes a la regió metropolitana, tant entre elles⁸ com amb la mateixa regió metropolitana, per tal que, en el seu conjunt, el màxim nombre possible d'habitants de Catalunya comparteixin els equipaments i serveis d'escala metropolitana. L'escenari d'una Catalunya-ciutats, que sap optimitzar totes les potencialitats de la seva pluralitat

8. La relació entre les ciutats externes a la regió metropolitana ha estat bloquejada durant molts anys a causa del dèficit d'infraestructures viàries i la manca absoluta de transport públic de què disposa Catalunya en relació amb el seu potencial econòmic. El cas d'Igualada és paradigmàtic d'aquesta situació general del país: les relacions amb Cervera i Tàrraga dificultades per una carretera N-II sempre col·lapsada i les relacions amb Manresa i Valls (que és l'autèntic eix diagonal) actualment amb una carretera dels anys seixanta, quan són ciutats que podrien estar a 15 i 25 minuts d'Igualada respectivament. Ara bé, el més escandalós és la situació del transport ferroviari amb Barcelona. Per garantir unes mínimes condicions d'accés a l'educació i al treball per part dels anoiencs, la prioritat en matèria de comunicacions durant els propers anys, ha de ser la construcció de l'ample europeu i la doble via per poder arribar amb tren a Barcelona en 20-25 minuts, amb sortida com a mínim cada mitja hora.

de ciutats, i que sap cohesionar-les a través d'una sòlida xarxa urbana policèntrica, és, probablement, el millor escenari de futur que es pot definir per al nostre país per afrontar les primeres dècades del segle XXI, a partir de l'actual context de l'Europa de l'euro i la globalització.

La lògica de xarxa urbana fomenta que les ciutats amb especialitzacions diferents formin xarxes de *complementarietat*, concertant equipaments, serveis i activitats que potencien els avantatges comparatius de cada membre (per exemple, en la distribució d'especialitats d'oferta d'ensenyament universitari). Aquesta lògica també fomenta que les ciutats amb la mateixa especialització formin *xarxes de sinergia* amb les quals reforcin la innovació (per exemple, amb la cooperació en coneixement i tecnologia entre ciutats tèxtils o ciutats especialitzades en l'adob de pell).

LES CIUTATS CATALANES SITUADES EN EL SEGON NIVELL EUROPEU

Tal com ja hem explicat en el moment de parlar de models de desenvolupament econòmic, la globalització i conformació de grans àrees mundials es va consolidant a poc a poc. Una de les concrecions d'aquest procés és la posta en marxa de la Unió Monetària Europea (UEM) i la centralització de la política monetària. Aquesta política condicionarà totes les altres polítiques macroeconòmiques (pressupostària, fiscal, de rendes, de tipus de canvi, etc.) dels estats que formen part de la UEM. Tanmateix, com diu Krugman (1994), les polítiques macroeconòmiques, per si soles, ja no poden vendre més prosperitat. La reducció dels tipus d'interès, la moderació dels costos salarials, l'estabilitat en el tipus de canvi de l'euro, etc., només serveixen per mantenir estables els costos relatius de les empreses respecte dels competidors internacionals.

En aquest context, paradoxalment, l'estabilitat de preus i el paral·lel procés de liberalització comercial a nivell mundial, han atorgat al territori

un creixent significat, perquè s'ha descobert que la realitat socioeconòmica local és un dels factors que més determina les diferències de competitivitat entre empreses. Cal examinar les condicions internes i locals que permeten a les empreses fer el salt cap a l'exterior aplicant l'estratègia adequada. Hi ha, doncs, un espai per a les polítiques microeconòmiques, i les unitats territorials que cada cop semblen més idònies són els grans mercats de treball metropolitans i els seus nuclis d'activitat econòmica. Es tracta, en certa manera, de descentralitzar la *política de rendes a escala metropolitana*, és a dir al mercat de treball real, a través dels pactes territorials per a l'ocupació i aprofitant els recursos i l'impuls provinents de la política regional europea. En tot cas, el que sembla clar és que la pugna per la competitivitat i la qualitat de vida durant els propers anys, cada cop serà més entre regions metropolitanes com ara Barcelona o Milà, i no tant entre estats com ara Espanya o Itàlia en el seu conjunt. El Pacte Industrial Metropolità de Barcelona iniciat l'any 1997 i la proposta d'estendre l'àmbit del Pla Estratègic de Barcelona a tota la regió metropolitana van en aquesta línia. A més petita escala, també es pot dir que a la conurbació d'Igualada es fa necessària una represa del seu Pla Estratègic i una política d'ocupació i desenvolupament econòmic coordinades des d'un àmbit supramunicipal.⁹

Durant les dues últimes dècades d'aquest final de segle, les grans ciutats han estat el centre dels processos de desenvolupament: han pogut atreure recursos humans i han desenvolupat llocs de treball, sobretot en el sector terciari. Per a Camagni (1999), les raons d'aquesta represa de les metròpolis, després d'un període de relatiu estancament, les podem

trobar en tres causes fonamentals.

En primer lloc, la gran ciutat és un ambient avançat i compromès amb les activitats de caràcter immaterial, i per tant, ha estat afavorida pel desenvolupament de les noves tecnologies de la informació. En segon lloc, els sistemes metropolitans han reprès el seu paper de "gateway" (porta d'entrada) del seu respectiu territori, a causa de la creixent internacionalització i globalització. Finalment, les grans concentracions urbanes han estat vistes per part de les organitzacions econòmiques i per part de la població, com "*el lloc on els riscos implícits d'un ambient turbulent poden ser reduïts: en el mercat de treball, gràcies a la diversificació i a la multiplicació de les oportunitats ofertes; en els mercats dels inputs intermedis (factors de producció), i de les tecnologies, gràcies una vegada més a la diferenciació de l'oferta i a la qualitat dels factors productius locals; en els mercats de béns finals, gràcies a la densitat d'informació comercial.*" (pàg. 48).

Des d'aquesta perspectiva, les ciutats catalanes només poden integrar-se en els millors nivells europeus de competitivitat, equitat i sostenibilitat aprofitant les economies d'urbanització i l'efecte de xarxa urbana de la regió metropolitana de Barcelona: "*Catalunya, en la perspectiva del segle XXI, està constituïda per una xarxa de ciutats força completa vertebrada al voltant d'una gran regió urbana que és la Regió Metropolitana de Barcelona i en la qual el municipi de Barcelona hi té un paper fonamental per a la integració dins de l'esglau decisiu del sistema de ciutats d'Europa, però en el qual un conjunt d'un centenar llarg de ciutats també hi ha de tenir un paper protagonista.*" (Trullén: 1999, pàg. 54).

Després del primer nivell de ciutats d'Europa que ara està en mans de Londres i París, hi ha un segon nivell que és definit ja avui per un molt restringit nombre de regions urbanes: Milà, Roma, Madrid, la Randstad holandesa, Munic, Berlín i Barcelona. La conurbació d'Igualada i la resta de ciutats catalanes es poden situar en aquest segon nivell urbà europeu, en la mesura que s'integrin

9. Un interessant estudi sobre bases econòmiques i fiscals d'aquesta possible planificació i organització de determinats serveis a escala supramunicipal es pot trobar en el treball de Joaquim Solé Vilanova "Bases econòmiques per a la mancomunitat o la coordinació dels serveis municipals a la Conca d'Òdena" dins C.E.C.I. (1998), *Jornada d'Estudi i Propostes sobre la Conca d'Òdena (conurbació igualadina)*. Igualada.

i realitzin el seu rol específic en el marc d'una Catalunya integrada en forma de xarxa urbana amb la regió metropolitana de Barcelona, configurant així un tipus de país urbà i gairebé metropolità com pot ser l'Holanda actual.

Segons Trullén (1999), “*amb els nous sistemes de connexió i de comunicació (tren d'alta velocitat, noves xarxes viàries, sistemes telemàtics) podem imaginar una Catalunya-ciutats de base metropolitana que integri en un mateix espai regional les àrees urbanes definides al voltant de Girona, Reus-Tarragona-Valls, Lleida i Barcelona en un únic espai de mobilitat diària. És a dir, uns cinc milions d'habitants podran compartir serveis i activitats diàries sense necessitat de canviar de residència.*” (pàg. 54). I tot això sense perdre el sentiment de pertinença i la personalitat pròpia de cada ciutat. Catalunya és un espai articulat en ciutats amb molta història i no un hàbitat dispers com les anònimes ciutats mitjanes americanes de la costa oest.

D'altra banda, pensant en clau de ciutat o nucli de coneixement, concepte que explicarem més endavant, sovint es fa evident que el coneixement generat a escala local és una adaptació específica dels coneixements creats a les grans metròpolis del món. Per exemple, la relació entre Igualada i París gestionada per l'Agrupació de Fabricants de Gènere de Punt d'Igualada i Comarca (FAGEPI) —que serveix per captar i adaptar les tendències de moda de cada temporada— és una prova d'aquesta necessitat que té la conurbació d'Igualada d'establir permanents ponts de contacte no tant sols amb la regió metropolitana de Barcelona, sinó també amb les principals metròpolis del món (París, Londres, Nova York, Tokio, etc.).

LA SOSTENIBILITAT D'UN MODEL POLICÈNTRIC CATALÀ

Un model policèntric català, com ara el que es proposa amb el nou concepte de *Catalunya-ciutats*, és un model d'una Catalunya plural —ja que potencia l'especificitat de cada ciutat— i integrada

ahora —perquè potencia la relació entre totes les ciutats—. D'altra banda, és un model que encaixa amb les noves exigències de desenvolupament sostenible impulsades des de la nova política urbana de la Unió Europea (inspirada entre d'altres, pel mateix Roberto Camagni i per l'actual president de la Comissió, Romano Prodi). Efectivament, un dels objectius de l'Agenda Urbana Europea és “*la realització dels sistemes urbans policèntrics a cadascuna de les regions o macroregions europees...*”. I això cal fer-ho “*...afavorint el desenvolupament dels sistemes urbans equilibrats, organitzats en ciutats de dimensió mitjana o mitjana-baixa, fortament interconnectades amb la finalitat de garantir l'accés d'una manera dispersa i a la vegada compacta. Aquesta darrera característica es justifica perquè són ciutats de trajectes curts... i es contribueix a evitar posar en risc els espais oberts interurbans.*” (Camagni: 1999, pàg. 44).

Un model d'articulació territorial de Catalunya, construït a partir del concepte de xarxa urbana policèntrica, tal com s'entén actualment a la Unió Europea, conté —de forma inherent— tres importants objectius de sostenibilitat ambiental: a) garantir l'accessibilitat; b) apostar per la compactació urbana; i c) posar en primer terme l'objectiu de protecció i millora dels espais naturals del país.

Efectivament, el model *garanteix l'accessibilitat* perquè, d'una banda, es basa en una forta interconnexió de cada ciutat de Catalunya amb el territori que l'envolta, amb gran atenció a les altres ciutats de la mateixa dimensió, fet que permet una millora de la qualitat de les funcions urbanes sense augmentar excessivament la dimensió. És a dir, és un model que té com a objectiu que es pugui “commutar”¹⁰ d'una punta a l'altra de Catalunya amb transport públic, tal com ja es pot

10. “Commutar” és l'anglicisme que, aplicat al mercat de treball, defineix l'acció d'anar a treballar cada dia a un altre municipi sense canviar de residència. Podríem dir que “commutar” és exercir una mobilitat laboral diària. Així, al conjunt de població ocupada que treballa fora del seu municipi, també se'ls coneix en el món anglosaxó amb el nom de

fer en gran part a Holanda, avui dia. I, d'altra banda, també es fonamenta en una bona accessibilitat a les grans xarxes de comunicació i transport internacionals i de llarga distància, bàsicament a través de les infraestructures generades al voltant de Barcelona.

El model policèntric també *aposta per la compactació urbana* perquè permet la contenció del consum dels recursos territorials, la reducció del consum d'energia i la reducció de les segregacions residencials. Només amb aquest model global són viables les polítiques següents: a) una definició clara del límit urbà/rural, que desanimi els actuals processos de “sprawl”¹¹ o urbanització estesa i dispersa que trenquen la imprescindible continuïtat dels grans espais verds periurbans¹² de Catalunya; b) una densificació d'habitatges que correspongui a l'ocupació dels espais lliures o de les àrees abandonades de cada conurbació de Catalunya; c) una política de “concentració descentralitzada” en la qual cada subcentre creix en la mesura que està ben servit pel transport públic, seguint els model de països com Holanda i Dinamarca, i que ara també són la referència explícita per a Alemanya i Luxemburg; d) una política de diversificació funcional de cada nus compacte del teixit urbà català; i e) una política de descongestió de les ciutats centrals que els permeti guanyar espais públics i

espais oberts, al mateix temps que el nucli urbà creix en zones adjacents o zones reconstruïdes.

Finalment, un model policèntric per a Catalunya, posa en primer terme *l'objectiu de protecció i millora dels espais naturals del país*. Si una estratègia de desenvolupament econòmic i urbà pretén concentrar el creixement en una xarxa de nuclis urbans compactes, és perquè està donant una importància cabdal als espais naturals, els espais agrícoles i els espais verds periurbans i urbans. Aquest model es fonamenta en el fet que el valor urbanístic, social i psicològic dels espais verds d'un país tenen més a veure amb la qualitat, l'accés i la interacció amb els espais construïts que no amb la seva dimensió absoluta. Per tant, comporta com a objectius explícits la conservació de vastos cinturons verds periurbans (parcs naturals, corredors verds, etc.) i el desenvolupament del verd urbà com a importantíssim element funcional de l'estructura urbana, més enllà de la categoria de simple revestiment decoratiu que sovint se li dona en molts projectes urbanístics (Folch: 1999, pàg. 9).

UN NOU MODEL D'URBANISME

El nou model de desenvolupament econòmic flexible que té com a unitat d'anàlisi urbana les regions metropolitanes policèntriques, també ha fet néixer un nou model d'urbanisme. En canvi, el model de zonificació funcionalista sorgit de Le Courboisier i la Carta d'Atenes de 1933, i que serà la base dels principals plans urbanístics de totes les ciutats europees a partir de 1945, i de les lleis del sòl dels principals països, s'està demostrant cada cop més inadequat per a aquest final de segle.

La rigidesa d'aquest darrer model és actualment inapropiada. El pla general d'ordenació urbana d'una ciutat no anticipa gairebé mai la fotografia del futur. Zonificar usos i densitats i aplicar la seqüència d'acció “pla-programa-pressupost” pot ser útil quan cal construir ciutats exten-

11. La dispersió urbana o “sprawl” es defineix com el procés de disgregació de la continuïtat urbana que caracteritza les ciutats centrals, en múltiples zones residencials perifèriques segregades. És un procés molt accentuat als Estats Units, a causa, en gran part, de tenir un concepte del territori entès com a recurs il·limitat i un model de vida basat en el transport privat. Europa i Catalunya, més limitades territorialment, no poden adoptar aquest model, ja que això trencaria l'equilibri dels seus espais naturals. Per exemple, la Conca d'Òdena i l'Alta Anoia han d'evitar l'*sprawl* urbanístic que ha patit i està patint la zona de Piera-Masquefa.

12. Els *espais verds periurbans* són el conjunt d'espais naturals (agrícoles, boscosos, fluvials, etc.) que envolten cada nucli urbà. Es considera imprescindible per a la seva supervivència que aquests espais estiguin comunicats entre ells, fent possibles així corredors naturals de vegetació i fauna.

sives i estandaritzades i quan es vol maximitzar les economies d'escala.¹³ Però quan es tracta de maximitzar les economies de localització i les economies d'urbanització —que és la necessitat actual—, aquí ja entren en joc altres variables, més enllà de la simple definició i separació dels usos del sòl. Les necessitats actuals són més aviat dotar-se d'un bon sistema d'institucions i mecanismes de gestió, que permetin donar respostes flexibles als nous problemes que van sorgint en cada moment, i que no es coneixen quan s'aprova un pla general.

Estem parlant de fer el pas d'un model centrat en el pla general cap a un model centrat en els projectes urbanístics concrets. Tal com diu Trullén (1998a), *“la recerca de flexibilitat productiva i l'adopció del projecte urbanístic com a instrument bàsic de política territorial, semblen les dues cares de la mateixa moneda. Es substitueix el fordisme i el funcionalisme zonificador per la producció flexible i l'urbanisme del projecte.”* (pàg. 139).

Per a l'arquitecte Oriol Bohigas, segons cita Trullén (1998a) com a principal artífex d'aquest canvi de la forma de gestionar l'urbanisme a la ciutat de Barcelona, l'urbanisme actual s'ha de veure com una nova forma de reconstrucció urbana basada en el projecte. Referint-se al moment del canvi a Barcelona, Bohigas afirma: *“l'urbanisme no havia de ser només una normativa limitativa, una vigilància de la iniciativa privada, sinó una proposició efectiva, immediata i realitzable... S'havia de passar de les visions de futur sistemàtiques però inconcretes, a unes propostes precises i unes realit-*

zacions puntuals.” (pàg. 139).

Actualment es pot comprovar com treballar en la línia de la reforma global d'un pla general d'urbanisme és, a la pràctica, un fre a la transformació urbana de moltes ciutats de Catalunya. La línia més fructífera és fer molts projectes a través de plans de reforma i plans parcials, transformar la ciutat peça a peça. Això vol dir passar *de planejar a fer*. Ara bé, aquest model de gestió de l'urbanisme, necessari en l'actual context econòmic, s'aparta tant de la rigidesa del funcionalisme, com del “deixar fer” del neoliberalisme urbanístic. No es tracta de deixar la iniciativa al sector privat ni de privatitzar els espais urbans.

Contràriament, l'objectiu és la permanent col·laboració públicoprivada, utilitzant dues eines fonamentals:

a) *la planificació estratègica*, que serveix per obtenir el consens i la complicitat de tots els agents socials que intervenen en el territori: govern local, patronals, sindicats, agents educatius, culturals, veïnals, etc. El més important, en aquest cas, és l'acord sobre el caràcter estratègic d'un determinat projecte urbanístic, més enllà del pressupost i de la forma urbana concreta.

b) *promoció d'iniciativa pública executades per agents privats*, perquè en realitat són negocis privats, però al mateix temps es pot mantenir la direcció dels projectes a través d'empreses públiques de promoció urbanística.

Amb aquestes eines, a les diverses ciutats d'una xarxa urbana policèntrica es poden emprendre les necessàries millores de les condicions d'oferta en diferents àrees de la ciutat, les millores de les comunicacions exteriors, l'accessibilitat a la ciutat, etc., i es pot fer creïble i arrossegat un flux d'inversions privades després d'una intensa iniciativa pública.

TENIR O NO TENIR UN MODEL DE DESENVOLUPAMENT ECONÒMIC I URBANÍSTIC PER A LA CONURBACIÓ D'IGUALADA¹⁴

Tal com ja s'ha argumentat anteriorment, des-

13. Les *economies d'escala* es poden definir com la disminució del cost unitari de cada producte que aconseguim a base d'augmentar-ne la quantitat fabricada. Dit d'una altra manera, hi ha uns rendiments creixents a mesura que augmenta el volum o escala de la producció.

envolupament econòmic i planejament urbanístic estan íntimament vinculats en una relació bidireccional que no és determinista en cap direcció. És a dir, de la mútua interacció que protagonitzen en el dia a dia l'economia i la política econòmica amb l'estructura urbana i el planejament urbanístic, en surt una determinada ciutat al llarg del temps històric.

També hem explicat que, en un model d'articulació territorial que aposti per una Catalunya organitzada en forma de xarxa urbana policèntrica, la conurbació d'Igualada hi pot jugar un important paper específic, com la resta de ciutats catalanes, i a més a més es pot beneficiar de les economies d'urbanització del conjunt metropolità per tenir un nivell de qualitat urbana situat al capdavant d'Europa.

Barcelona té el seu model de desenvolupament econòmicoterritorial molt clarament definit. Des de finals del anys vuitanta, la ciutat *“busca conscientment la flexibilitat en l'ús del territori urbà per part dels agents econòmics i en l'ús dels instruments urbanístics per part de les autoritats municipals. I tot això amb una direcció econòmica fonamental: la potenciació de les economies d'aglomeració del conjunt metropolità a partir del desenvolupament*

d'economies de localització a les diferents ciutats o àmbits territorials que la componen.” (Trullén: 1998a, pàg. 139).

Aquest “model Barcelona” de desenvolupament econòmicourbanístic ha adquirit fins i tot un nom propi a nivell internacional. Així, ha estat guardonat amb nombrosos premis i també citat i lloat en nombrosos estudis i fòrums. La clau del seu èxit no resideix tant en el pla general urbanístic a partir del qual s'ha desenvolupat (el Pla General Metropolità de 1976), sinó en la capacitat d'organitzar l'espai urbà i metropolità que ha demostrat la ciutat. I tot això ho ha fet en un clima de consens social i polític, i amb formes organitzatives innovadores que integren la direcció pública i l'execució privada.

La conurbació d'Igualada també hauria d'elaborar el seu propi *model de desenvolupament econòmicourbanístic*, un model que hauria d'encaixar amb el rol que pot jugar en la Catalunya-ciutats. No tenir model implica no tenir possibilitats de millorar la ciutat de forma rellevant. Evidentment, concretar una estratègia econòmicourbanística de ciutat és una tasca necessàriament col·lectiva, interdisciplinària i que requereix de la participació dels agents socials. Les eines del nou model d'urbanisme que s'han plantejat anteriorment són necessàries també per a la conurbació d'Igualada: planificació estratègica, execució privada de promocions d'iniciativa pública, etc. I s'hi han d'afegir noves eines actuals que han de servir per posar en primer terme tant la sostenibilitat (l'agenda 21 local¹⁵), com la cohesió social (pacte per l'ocupació local¹⁶) del model de ciutat que es defineixi.

Si la conurbació d'Igualada, sota el lideratge dels quatre ajuntaments implicats, no ela-

14. Conurbació d'Igualada és la denominació que s'ha utilitzat per anomenar l'àrea urbana formada pels municipis d'Igualada, Òdena, Santa Margarida de Montbui i Vilanova del Camí en gairebé tots els estudis històrics, geogràfics, econòmics, etc. que s'han publicat fins a l'actualitat. Segons el padró de 1996, és una àrea de 54.341 habitants i 20.509 ocupats residents. Des de 1994, arran de l'elaboració del Pla Estratègic d'Igualada i la Conca d'Òdena, també s'utilitza el nom de *Conca d'Òdena* per referir-se a la conurbació, però la *Conca d'Òdena* és en realitat una subcomarca geogràfica més àmplia que també inclou els municipis de Sant Martí de Tous, Jorba, Castellolí, la Pobla de Claramunt, etc. Per tant, sembla que seria més rigorós i més pràctic utilitzar la denominació de *conurbació d'Igualada* per referir-se als quatre municipis, ja que això a més a més permet identificar i diferenciar amb claredat les dues realitats: el nucli urbà central (*conurbació d'Igualada*) i la subcomarca geogràfica (*Conca d'Òdena*)

15. La proposta d'elaborar *agendes 21 locals* té el seu origen en la Cimera de la Terra a Rio de Janeiro de l'any 1992, i té com a objectiu la implicació de tots els agents locals en l'avenç cap a uns municipis més sostenibles. Igualada hi està treballant des de l'any 1998.

bora el seu propi model de desenvolupament econòmicourbanístic, haurà d'acceptar sense disposar d'alternatives el model elaborat des de l'administració catalana. El 23 de setembre de 1998, el Parlament de Catalunya va aprovar una proposició no de llei que instava al govern català a elaborar “els estudis dels plans territorials de l'Anoia, l'Osona i el Bages a realitzar a partir de Plans Directors de la coordinació dels sistemes urbans centrals entorn d'Igualada, Vic i Manresa.” Des d'aleshores, la direcció general d'Urbanisme de la Generalitat està treballant en aquest sentit i des de la conurbació d'Igualada encara no s'ha plantejat cap proposta global i consensuada del que es vol.

El model econòmicourbanístic necessari per començar amb garanties d'èxit el segle XXI es basa en gran part en el model de gestió, en la participació dels agents socials i urbans, més enllà de les característiques tècniques de cada projecte concret. Es tracta de tenir o no tenir capacitat de tramitar decisions executables. Es tracta de tenir o no tenir capacitat, per exemple, per urbanitzar l'antiga N-II d'Igualada com a eix de desenvolupament econòmic.

Els eixos del debat local no haurien d'anar tant en la línia d'elaborar un detallat Pla Territorial Parcial de les Comarques Centrals o modificar els Plans Generals d'Ordenació Urbana de cada municipi, sinó que, en base a l'urbanisme del projecte, caldria debatre sobre quins projectes urbanístics concrets es poden generar les economies de localització i les economies d'urbanització necessàries per convertir-nos en un centre de llocs de treball de qualitat. Caldria, en segon lloc, debatre sobre les relacions directes de la conurbació d'Igualada amb altres ciutats per projectes concrets, amb l'objectiu

de crear xarxa urbana. I finalment, caldria reflexionar també sobre com es lluita contra “l'sprawl” o dispersió urbanística de la conurbació d'Igualada. Aquests i no altres haurien de ser els eixos del debat actual.

El “model Igualada” de desenvolupament econòmicourbanístic ha de garantir la competitivitat, l'equitat i la sostenibilitat de la ciutat. L'objectiu central i genèric del Pla Estratègic de la conurbació —elaborat entre 1994 i 1995— de “*fer d'Igualada i la Conca d'Òdena un territori cohesionat, eix vertebrador i motor de la comarca de l'Anoia, amb una economia diversificada basada en la competitivitat dels seus sectors tradicionals i emergents, que actuï com a un pol d'atracció econòmica, social i cultural de la Catalunya interior*” s'ha de recuperar, adaptar-lo a la realitat actual i dotar-lo de contingut mitjançant el disseny i l'execució de projectes econòmics i urbanístics de caire estratègic.

DISTRICTE INDUSTRIAL I CIUTAT DEL CONEIXEMENT

El futur conjunt de Catalunya, entesa aquesta com un país format per una xarxa urbana liderada per una gran capital, s'endevina clarament diversificat. L'esquema bàsic del rol que la conurbació d'Igualada pot desenvolupar en aquest context sembla bastant clar: “*Les produccions dels diferents sectors estarien creixentment polaritzades en determinats punts territorials o districtes industrials. Barcelona podria intensificar la seva especialització en activitats terciàries creixentment especialitzades, mentre que es podria enfortir l'especialització industrial i de determinat terciari a les diferents ciutats metropolitanes.*” (Trullén: 1998b, pàg. 17).

Les conurbacions d'Igualada, Manresa i Vic estan desenvolupant actualment aquesta tendència a l'especialització industrial (enfortiment d'un districte becattinià¹⁷ especialitzat en dos o tres sectors) i al mateix temps veuen emergir un sector terciari d'activitats basades en el coneixement. Aquest coneixement, en alguns casos, és coneixe-

16. Els pactes territorials per l'ocupació han estat impulsats per part de la Unió Europea, amb l'objectiu que, a escala de cada mercat de treball real, s'arribi a acords entre tots els agents socials per crear més ocupació de qualitat. La conurbació d'Igualada també hi està treballant des de finals de 1998.

ment especialitzat que s'ha generat a partir dels dos o tres sectors industrials del districte: per exemple, escoles universitàries tècniques, centres de recerca sectorials, consultors especialitzats, empreses d'informàtica especialitzades, etc.

QUADRE 2. ESPECIALITZACIONS DEL DISTRICTE INDUSTRIAL DE LA CONURBACIÓ D'IGUALADA (1997)

Tal com mostra el quadre 2, la conurbació d'Igualada és un districte industrial amb dues especialitzacions manufactureres: el tèxtil-confecció (nucleat al voltant del gènere de punt) i l'adob de pell grossa. En el cas de la conurbació de Manresa el districte està especialitzat en el teixit



Font: Anuari ACICSA'98, Institut Nacional de la Seguretat Social i elaboració pròpia.

de cintes, d'una banda, i en la maquinària i components per a l'automòbil de l'altra. Per últim, en el cas de les ciutats de la Plana de Vic, la indústria agroalimentària i la indústria de l'adob de pell fina, són les especialitzacions principals del districte.

El *districte industrial* de la conurbació d'Igualada té totes les característiques dels entorns que generen les importants economies de localització. Igualada té unes normes socials favorables a l'activitat emprenedora i uns capitalistes locals que coneixen molt bé les respectives indústries. El sector del gènere de punt, i també en menor mesura l'adob de pell, té una demanda final variable i diferenciada i uns compradors finals, segmentats, exigents i un gran mercat molt proper (Barcelona). A la ciutat hi ha una important densificació d'empreses, hi ha un *microcluster*¹⁸ estructurat al voltant de la gestió del disseny. Finalment, a Igualada, com en tots els districtes o microclusters del món, hi ha una intensa rivalitat local que estimula la millora contínua entre els empresaris, però també hi ha fórmules de cooperació com poden ser la subcontractació o l'accés als mercats exteriors.

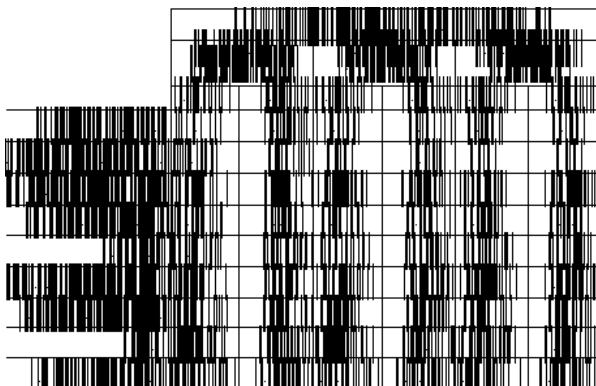
El quadre 3 mostra també l'emergència d'un districte terciari d'activitats basades en el coneixement en les tres conurbacions de la Catalunya central analitzades. Si, a més a més, es calculessin els coeficients de localització respecte de l'entorn comarcal, la regió metropolitana o Catalunya, probablement es confirmaria la realitat d'aquests districtes.

El nucli urbà o petita ciutat del coneixement

17. L'economista italià Giacomo Becattini va ser un dels que més va contribuir a concretar les característiques dels districtes industrials. Segons aquest autor, en determinats entorns locals es generen importants i rellevants economies externes, a causa de les característiques de la comunitat social local, del mercat al qual serveixen les empreses locals, de la mateixa població d'empreses i de les relacions de competència i cooperació que s'estableixen entre elles.

18. La *teoria del microcluster* va ser elaborada per l'economista industrial nord-americà Michael E. Porter a finals dels anys vuitanta. És força similar i complementària a la teoria del districte industrial. Els conceptes de districte i de microcluster són en gran part equivalents. Mentre en l'anàlisi dels districtes es posa molt l'accent en les relacions locals, en l'anàlisi dels microclusters agafa més rellevància l'anàlisi de les habilitats i les capacitats empresarials.

**QUADRE 3. EMERGÈNCIA D'UN DISTRICTE TERCIARI D'ACTIVITATS
BASADES EN EL CONEIXEMENT A LES CONURBACIONS
D'IGUALADA, MANRESA I VIC (1996,1999)**



MANRESA I VIC (1996, 1999)

NOTES:

- (1) Conurbació d'Igualada: Igualada, Òdena, Santa Margarida de Montbui i Vilanova del Camí (població: 54.341 habitants).
- (2) Conurbació de Manresa: Manresa, Sant Joan de Vilatorrada i Sant Fruitós del Bages (població: 78.131 habitants).
- (3) Ciutats de la Plana de Vic: Vic, Manlleu i Torelló (població: 59.384 habitants).

Font: Institut Nacional de la Seguretat Social i elaboració pròpia.

que s'està configurant a la conurbació d'Igualada, també té algunes de les característiques dels entorns locals definits en diferents estudis al respecte elaborats per l'OCDE¹⁹. *Economia o societat del coneixement* no és economia o societat de la informació. El que apareix a les pantalles dels ordinadors és simple informació estàndard. Coneixement és una altra cosa. Coneixement és saber analitzar allò nou, contingent, improbable, allò que destaca per sobre del soroll de fons de les rutines. Per captar això cal estar en el lloc, cal captar les novetats cara a cara. Tal com diuen Benko i Lipietz, “*per estar en el centre del saber no n'hi ha prou amb consultar un terminal d'ordinador, cal ser allí on són els altres, cal dinar junts, intercanviar i*

obtenir confidències, és a dir, banyar-se en una atmosfera” (Benko i Lipietz: 1994). Activitats basades en el coneixement són, justament, aquelles que no són fàcilment transmissibles ni trasplantables, que no són extensibles en el territori mitjançant les noves tecnologies de la informació.

Per tant, quan parlem d'activitats o recursos de coneixement, no només ens estem referint a la investigació i desenvolupament (R+D), sinó que també estem parlant d'altres camps com la consultoria i els serveis a les empreses, la creació informàtica, el disseny, l'educació, la sanitat i l'assistència social, la cultura i el lleure, l'administració pública, etc.

PENSAR I CONSENSUAR UN NOU EIX ECONÒMIC PER A LA ZONA DE L'ANTIGA CARRETERA N-II

El projecte urbanístic a elaborar per a la zona de l'antiga carretera N-II al seu pas per Igualada (actualment avinguda del Mestre Montaner), és una oportunitat històrica i única per desenvolupar amb força les activitats basades en el coneixement a la ciutat d'Igualada, per consolidar la conurbació com a *ciutat del coneixement* per al seu entorn comarcal, i fins i tot més enllà de la comarca, en el conjunt de la xarxa policèntrica de la Catalunya-ciutats que s'està configurant.

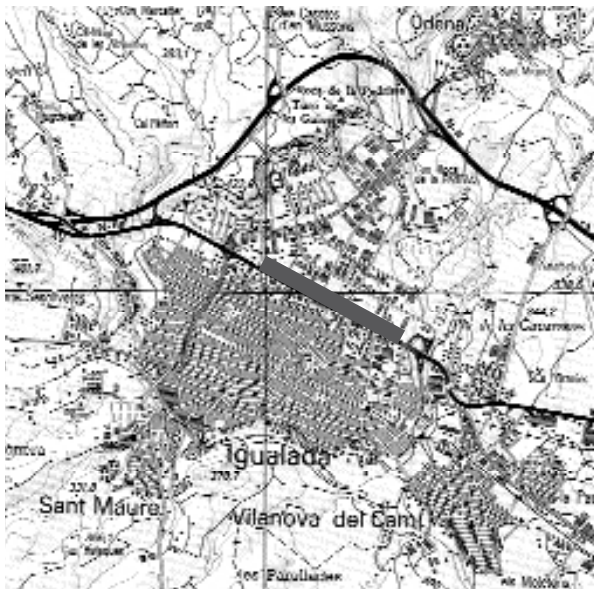
A partir de l'imprescindible model de desenvolupament econòmic-urbanístic global que, tal com hem argumentat, hauria d'elaborar la conurbació d'Igualada, també s'hauria de concretar un projecte estratègic i específic per urbanitzar l'eix de l'antiga carretera N-II.

El model de desenvolupament de la conurbació ha de garantir la creació de llocs de treball de qualitat i, al mateix temps, ha de minimitzar possibles impactes ambientals negatius que a vegades generen les grans indústries. Desenvolupar activitats basades en el coneixement a la zona de l'antiga N-II garanteix positivament aquests dos requisits.

Al mateix temps, aquesta ampla avinguda, de

19. Un desenvolupament del concepte d'*economia del coneixement* es pot trobar en el treball OECD (1996) *Employment and growth in the knowledge-based economy*. OECD. París.

MAPA 3. L'AVINGUDA DE L'ANTIGA CARRETERA N-II ÉS UN ESPAI ESTRATÈGIC QUE DETERMINARÀ EL FUTUR ECONÒMIC DE LA CONURBACIÓ D'IGUALADA



Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (1994) Mapa comarcal de Catalunya, i elaboració pròpia.

prop de dos quilòmetres de llargària, actua com a frontissa urbana entre el nord de la ciutat i un gran polígon industrial. És a dir, té una ubicació òptima i probablement irrepetible per poder fer d'”interface”²⁰ entre la ciutat i la indústria, entre les persones i la producció, que és la funció principal de moltes de les activitats de coneixement.

L'arquitecte Josep A. Acebillo (1998), com a comissionat d'Urbanisme i Infraestructures de l'Ajuntament de Barcelona, en referir-se al projecte estrella del mandat municipal 1999-2003, consistent en la reurbanització del Poblenou, del barri de la Sagrera al mar, afirma: “*El Poblenou,*

efectivament, és una plataforma magnífica de 500-600 hectàrees, un gran espai sobre el qual Barcelona ha de pensar molt seriosament, i lentament, amb molt de compte sobre què es vol fer.” I continua: “*El Poblenou amb la plaça de les Glòries, el mar i el Besòs a l'altra banda, amb una Diagonal nova, i amb el que tot això significa de cara al 2004, és realment la façana de Barcelona.*” (pàg. 4).

De la mateixa manera, l'eix de l'antiga carretera N-II podria esdevenir la nova façana de la conurbació d'Igualada, amb algun edifici d'oficines singular i emblemàtic visible des de l'autovia Barcelona-Lleida, que projectés una imatge de la ciutat com a districte industrial i de coneixement avançat alhora. El palau polivalent o “World Trade Center”, els centres de recerca, l'hospital general, la fibra òptica, les galeries de serveis i les energies alternatives poden donar a la zona l'atractiu necessari. Això probablement arrossegaria les principals empreses de la ciutat (i també forànies) dels sectors basats en el coneixement i dels serveis a les empreses, a instal·lar la seva seu central als nous espais de l'antiga carretera N-II, convertint així la zona en el nucli d'activitats intensives en coneixement que necessita la ciutat per entrar amb garanties al segle XXI, i completant així també una estructura econòmica urbana basada en el districte industrial tèxtil i adober.

Cada procés de desenvolupament porta aparellat un determinat model de ciutat, tal com hem argumentat anteriorment. Sovint, aquest model de ciutat és resultat de les forces del mateix procés de desenvolupament (la ciutat és reactiva). En d'altres casos, en canvi, la ciutat s'avança i amb una actuació proactiva facilita i estimula el procés de desenvolupament. Una ciutat ha de tenir el seu model de desenvolupament econòmic i urbanístic i ha de saber crear un entorn que faciliti la generació del tipus d'activitat que desitja. Aquest és el repte actual de la conurbació d'Igualada.

20. Una de les principals funcions de les activitats terciàries intensives en coneixement és posar en contacte persones i empreses i transmetre habilitats i innovacions, tant dins una ciutat com arreu del món. El concepte d'”interface” resumeix aquesta funció.

BIBLIOGRAFIA:

ACEBILLO J.A. (1998), "El model de ciutat que cal per desenvolupar una estratègia de creixement basada en el coneixement." *Ponències XIV Jornada Tècnica Pla Estratègic Barcelona 2000*. Desembre 1998.

BECATTINI, G. (1990), "El distrito industrial marshalliano como concepto socioeconómico" dins *Los distritos industriales y las pequeñas empresas*. MTSS. Madrid. 1990.

BENKO, G. I LIPIETZ, A. (1994), "De las redes de distritos a los distritos de redes" dins *Las regiones que ganan*. Edicions Alfons El Magnànim. València.

CAMAGNI, R. (1992), *Economia Urbana*. La Nuova Italia Scientifica. Roma.

CAMAGNI, R. (1999), "La ciutat a Europa: globalització, cohesió i desenvolupament sostenible." *Revista Econòmica de Catalunya*. Col·legi d'Economistes. Núm. 36. Barcelona.

FOLCH, R. (1999), "Verd urbà." *El Temps Ambiental*. Núm. 42. Barcelona.

JACOBS, J. (1971), *La economía de las ciudades*. Península. Barcelona (1971).

KRUGMAN, P. (1994), *Vendiendo prosperidad*. Ariel. Barcelona.

PORTER M. (1991), *La ventaja competitiva de las naciones*. Plaza y Janés. Barcelona.

ROCA CLADERA, J. (1997), *La delimitació de l'àrea metropolitana de Barcelona*. Centre de Política de Sòl i Valoracions. Barcelona.

L'avinguda de l'antiga carretera N-II: ha de ser la nova façana emblemàtica del desenvolupament de la ciutat del coneixement de la conurbació d'Igualada



FOTO: PEP MAS

SOLÉ VILANOVA, J. (1999), “El futur de la comarca d’Anoia.” *Revista d’Igualada*. Núm. 1. Igualada.

TRULLÉN, J. (1998a), “El modelo barcelona de desarrollo económico-urbanístico: a la búsqueda de la flexibilidad territorial”, dins *Gobiernos locales y políticas públicas*. Ariel. Barcelona.

TRULLÉN, J. (1998b), *Noves estratègies econòmiques i territorials per a Barcelona*. Ajuntament de Barcelona. Barcelona.

TRULLÉN, J. (1999), “La Catalunya-ciutats” *Revista Econòmica Catalunya*. Núm.36. Barcelona.

JOSEP M. PALAU I ARNAU (Igualada, 1968) és llicenciat en Ciències Polítiques i Sociologia, titulat amb un mestratge en desenvolupament econòmic local i regional, i ha realitzat el primer curs de doctorat en Economia Aplicada. Treballa com a coordinador tècnic del departament de Promoció Econòmica i Desenvolupament de l’Ajuntament d’Igualada.