

JOAN CLOS I MATHEU

DEL MEDI AMBIENT A LA QUALITAT DE VIDA

introducció

L'objecte d'aquest article és l'anàlisi de les tendències que han donat lloc a l'estat actual del medi a la ciutat de Barcelona i del canvi qualitatiu i quantitatiu que pot adoptar en un futur immediat. La disminució de població a Barcelona en els darrers anys, l'entrada a la CEE, les Olimpíades del 92, la substitució de la indústria per serveis, el canvi tecnològic i la percepció de la realitat mediambiental pels ciutadans de Barcelona són algunes de les variables analitzades.

la complexitat de Barcelona

La complexitat dels sistemes es mesura, entre altres, pel grau d'interrelació i intercanvi entre les seves parts. Podríem dir que aquesta capacitat de relació és la veritable riquesa d'una ciutat tan densa com Barcelona. Els espais d'intercanvi en aquesta ciutat es multipliquen, els mercats, les biblioteques, els cinemes, els locals de música i lleure, els edificis de negoci o de l'Administració..., el carrer, en definitiva, fan, entre d'altres, de matriu on la informació, la cultura i l'organització social es van modificant.

Barcelona, la fa la gent que es relaciona cada cop més i de més maneres. Si a més a més comptem amb uns serveis i infraestructures properes i de qualitat, uns edificis que ens sorprenen quan els redescobrim i un clima tan magnífic com el mediterrani, podem afirmar que en aquesta ciutat és cada cop més suggeridor viure-hi.

És ben cert, però, que tot sistema, i en aquest cas Barcelona, aporta les seves disfuncions, fruit de la concentració. Part de la matèria i l'energia es converteix en contaminació i residu; la informació pot tenir un soroll molest; la publicitat mal entesa, l'estètica de

la brutícia, etc., en són exemples. En la lluita contra les disfuncions, o el que és similar, la lluita per millorar el medi, cada dia avancem més terreny a través de la via del consens social i d'això en són exemples els últims plans realitzats. No s'ha d'oblidar que bona part de la contaminació és produïda de forma indirecta en la consecució d'interessos privats i que aquesta contaminació és abocada en un medi públic que requerirà una despesa, també pública, per disminuir-la. La disminució d'aquesta despesa haurà d'anar lligada a la internalització de costos en la indústria, al canvi d'actituds i hàbits, a escollir alternatives possibles pensant mediambientalment, i tot això només serà possible per mitjà del consens amb un projecte de ciutat on tothom se senti identificat.

Des d'aquest «acord social» sobre com i fins on volem el medi ambient de la ciutat, ens plantegem maximitzar els beneficis de la ciutat, els factors positius, i minimitzar-ne els costos, fent-ho, a més, de manera que es distribueixin (factors positius i negatius) a tota la ciutat, sense crear bosses a l'interior.

la població de Barcelona decreix: significacions del canvi de tendència

L'activitat de la ciutat fins fa poc ha estat lligada, entre altres, al seu creixement poblacional. Des del punt de vista mediambiental això ha representat la generació de més escombraries, més cotxes, més soroll, l'abastament d'aigua a més habitants, més aigües residuals, etc.

El creixement continuat, i en molts casos especulatiu, durant tant de temps, ha donat lloc a una ciutat de les més densificades del món, la qual cosa, junta-ment amb una activitat humana gens menyspreable,

ha reportat com a conseqüència un seguit de «disfuncions» en el medi ambient.

La dinàmica de creixement i l'aportació subsegüent de matèria i energia i la gran mobilitat en un espai reduït com Barcelona ha creat un *stress* en el medi que ha depassat molts dels paràmetres que recomanen organitzacions com l'OMS o l'OCDE i que conformen el concepte de qualitat de vida.

Hem arribat, però, al sostre del creixement poblacional i, així, de 1975 a 1981, la població de Barcelona va créixer en 1.500 habitants. De 1981 a 1986 Barcelona ha perdut 50.000 habitants. S'ha produït un canvi històric, car aquesta ciutat no creix per primer cop des de fa potser 15 segles, llevat de diversos factors excepcionals (pestes, etc.).

No sembla que aquesta tendència hagi de canviar, sinó al contrari. És un fet que coincideix amb allò que ja ha succeït en altres grans ciutats europees i nord-americanes.

Aquest canvi històric de la tendència en el creixement-decreixement poblacional de Barcelona ha de tenir-se en compte a partir d'ara en la projecció cap al futur, en el planejament de la ciutat, sigui del tipus que sigui i, per descomptat, en el planejament lligat al medi.

Fins ara, el planejament en l'ús del sòl, el planejament sanitari, etc., ha estat lligat, com dèiem abans, al creixement poblacional i a les estimacions d'aquest creixement en un futur més o menys llunyà. Els plans d'ordenació, la indústria i els polígons industrials, la construcció de noves vies, ràpides o no, els col·lectors i les depuradores, els abocadors d'escombraries, la circulació, el nombre i la dimensió dels hospitals, tenien a l'hora de projectar-se un capítol primer que els justificava: l'anàlisi de la població existent i l'estimació calculada del seu creixement.

El medi ambient, o el que és el mateix, les disfuncions que s'hi generaven, ha estat el mal menor que, en ocasions, s'ha identificat com la factura que s'havia de pagar al «progrés». Això ha portat com a conseqüència que les polítiques mediambientals fossin de tapar forats per tal d'evitar mals majors.

Hi ha, però, dos conceptes lligats a les economies d'aglomeració força interessants. Per una banda, els projectes han atès els aspectes de quantitat —per exemple que tothom pogués accedir a tenir cotxe, habitatge, plaça d'escola, d'hospital o de treball— i, per altra banda, lligant amb l'aspecte anterior, s'han desenvolupat aspectes de qualitat de vida individual.

Restava, però, conformar el concepte de qualitat de vida col·lectiu, o el que és el mateix, continuar la millora de la qualitat de l'aire, dels nivells de soroll, de les aigües del litoral i de les del Besòs i el Llobregat, la diversificació dels canals culturals i informatius, etc. O, dit d'una altra manera, planificar allò que té relació amb la matèria, l'energia i la informació, aplicant punts de vista mediambientals i els que aporta la teo-

ria ecològica en l'anàlisi dels sistemes humanitzats.

Ara és el moment històric, car una de les variables que limitaven el desenvolupament del concepte de qualitat de vida col·lectiva ha canviat la seva tendència. Però és que, a més, s'hi apleguen avui altres variables que la complementen, com són l'entrada d'Espanya a la CEE, la concessió a Barcelona de les Olimpíades de 1992, el trasllat de la indústria i la seva substitució per serveis i el canvi de tecnologies. Aquest és el conjunt de variables que fan objectiu un canvi de direcció en l'aplicació de les energies de transformació a la ciutat de Barcelona. I que s'entengui bé: aquestes variables no són fruit de l'atzar, sinó del treball desenvolupat al llarg dels anys.

Ara és el moment en què podem aplicar una bona part de les energies d'aquesta ciutat a projectes de regulació i de foment d'un medi positiu. Els esforços de planificació tenen com a objecte la millora de la qualitat de vida. L'augment del verd urbà, la recuperació de la zona costanera, la millora del paisatge urbà, la reducció del soroll i la contaminació atmosfèrica cap a uns nivells que facin més habitable la ciutat, i amb això la millora de la circulació i el transport, etc., són exemples de medi positiu entès com a voluntat política de generar qualitat de vida per mitjà de la transformació i salvaguarda de les variables ambientals. Hem de passar de tapar forats (medi defensiu) a construir parets a mida (medi positiu).

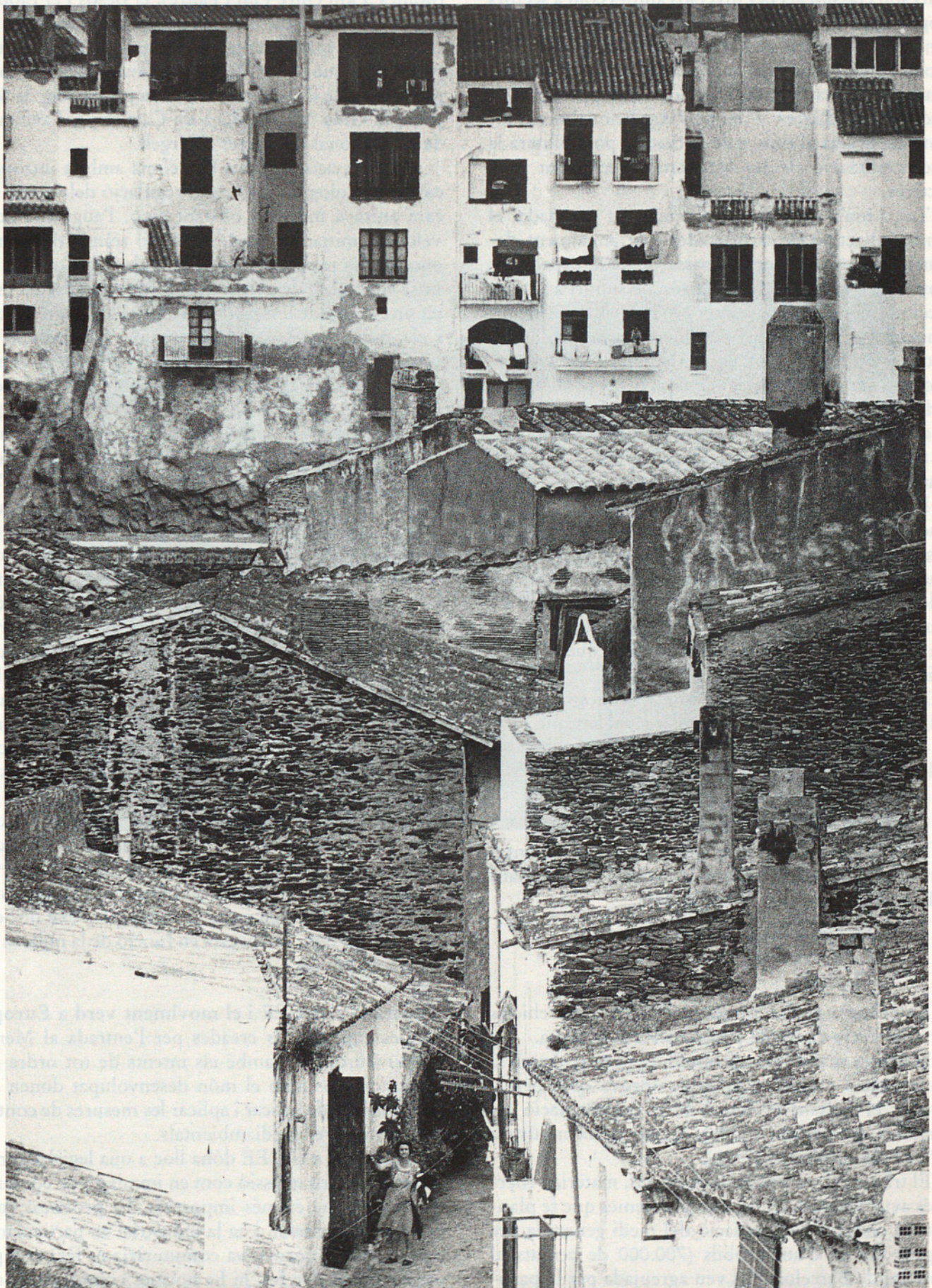
La tendència definida pel creixement, impulsora de la ciutat que avui coneixem, oferia un paper secundari al medi, un paper, com dèiem, de limitació de les disfuncions que el sistema generava en el seu funcionament. L'anàlisi de les circumstàncies històriques obre pas a una tendència amb possibilitats de fer ciutat aplicant els esforços en la millora de les condicions de vida col·lectiva.

Això forma part del que definim com el pas del medi ambient a la qualitat de vida.

la substitució a Barcelona de l'activitat industrial pels serveis

El model de creixement de les ciutats i el de Barcelona ha anat paral·lel al creixement industrial i a les anomenades «economies d'aglomeració». Així, Barcelona és el fruit del creixement i la concentració industrial que la progressiva concentració del capital ha provocat, i és a la vegada la causa dels processos migratoris que han acumulat població i han desertitzat progressivament la resta del territori.

Aquesta tendència, però, a Barcelona també ha sofert modificacions pel que fa a la indústria. Les activitats industrials directament productores han disminuït, i en canvi s'ha fet un pas decidit cap a les activitats de suport a la producció; això ha posat en qüestió els esquemes tradicionals de divisió en tres sectors: agricultura, indústria i serveis. Els serveis adquireixen



CADAQUES

tal força en el panorama econòmic actual, que molts d'ells són classificats per diversos autors com a sectors pròpiament dits. En conseqüència, l'estructura interna de localització d'activitats econòmiques a Barcelona donarà més importància a d'altres sectors d'activitat que no a la indústria, cosa que provocarà la desocupació d'àrees i edificis tradicionalment industrials situats al centre de la ciutat i possibilitarà la descentralització de les activitats directament productives.

Tot i tenir en compte la tendència apuntada, el nombre d'activitats classificades que anualment demanen llicència d'obertura passa de 4000 expedients l'any, i malgrat que la majoria són de suport a la producció, no per això deixen de produir emissions contaminants a l'atmosfera, abocaments al medi hídric o sorolls i residus. Per tot això, la regulació i el control d'aquestes emissions ha de seguir el principi «d'acabar les fàbriques», que és evitar-hi les esclatxes, les fuites, els abocaments, etc. Aquestes qüestions, a partir d'ara, no tenen per què ser consubstancials a les activitats.

Els canvis tecnològics en la indústria haurien de concretar-se en cada cas, per tal de modificar els processos que són contaminants, reciclar els productes secundaris, substituir les matèries primeres contaminadores i estalviar energia. Cada cop es creu més en solucions com les esmentades i menys en aquelles que han de recórrer a sistemes de depuració, que són cars en inversió i, sobretot, en manteniment.

En definitiva, haurà de centrar-se el pes regulador de l'Administració sobre les activitats abans que s'hagin instal·lat o, el que és el mateix, cercar les solucions en l'origen.

la percepció dels ciutadans de Barcelona

Els problemes inherents a la ciutat que espontàniament es destaquen segons la majoria de ciutadans de Barcelona són, per aquest ordre:

1. La contaminació atmosfèrica
2. La densitat de trànsit
3. El soroll

La primera anàlisi presenta el trànsit de vehicles com a primera causa de problemes a Barcelona.

Fent una anàlisi més aprofundida en relació amb la contaminació atmosfèrica, es comprova que, per la majoria, el causant principal de la contaminació atmosfèrica és el cotxe (82%), seguit de la indústria (51%) i els autobusos (24%).

El trànsit, el transport de persones, matèria i energia és avui a Barcelona un dels problemes que té plantejats la ciutat. La degradació del medi generada per l'ingent volum d'automòbils (700.000 de censats al municipi de Barcelona) es veu agreujada per la particular ordenació del territori barceloní, condicionat

per les barreres físiques del Tibidabo i el Mediterrani (només 5 km entre l'un i l'altre), el Besòs i el Llobregat i el seguit de turons. Tot plegat fa que el 70% del trànsit entre mar i muntanya discorri en 3 km², en una superfície que coincideix aproximadament amb la quadrícula de l'Eixample, formada pel passeig de Sant Joan, la Gran Via, la plaça de Catalunya, l'avinguda de la Diagonal i el carrer d'Urgell.

L'avenç aconseguit a Barcelona amb la introducció de tecnologia punta en la regulació del trànsit encara anirà a més; no obstant això, l'augment de la velocitat mitjana i l'ordenació del trànsit de manera encara més racional té el límit lògic i natural que suposa el nombre de cotxes que transcorren per un espai en una unitat de temps. El resultat d'això són les cues i els embussos. La racionalització i la derivació del trànsit cap a d'altres indrets (segon cinturó de ronda, cinturó del litoral, túnel de Vallvidrera) és obligada i urgent.

Amb tot, la ciutat continuarà tenint problemes amb el trànsit i s'imposen un seguit de mesures directes i indirectes. A més de les mesures pròpies de l'ordenació del territori i l'ampliació de les vies bàsiques, s'ha de dissuadir els ciutadans de la utilització del cotxe per anar al centre. La regulació de l'oferta d'aparcament en les zones problemàtiques s'ha manifestat com una de les solucions més efectives en les ciutats que n'han fet ús. Per aconseguir-ho, cal seguir els passos del que caracteritza la nostra realitat quotidiana i fer servir la informació, la comunicació, la publicitat i els mitjans a l'abast per fer-ho saber. La regulació de conductes en l'ús del cotxe és del tot legítima i necessària. A Barcelona s'ha d'utilitzar menys el cotxe. La possibilitat de comunicar-se amb els altres sense cotxe (telèfon, tèlex, etc.), la previsible entrada per la porta gran de la telemàtica a les llars dels barcelonins, l'hàbit de caminar i l'ús dels transports públics o d'altres poc contaminants (motocicletes, bicicletes, etc.) poden ser, entre altres, ofertes substitutives de l'automòbil. A ningú no se li escapa que l'èxit de bona part del que aquí es diu està en funció de la millora del transport públic.

l'entrada a la CEE i el moviment verd a Europa

Les expectatives creades per l'entrada al Mercat Comú Europeu i també els intents de tot ordre per identificar-nos amb el món desenvolupat donen suport a la idea de buscar i aplicar les mesures de control dels paràmetres mediambientals.

L'entrada a la CEE dona lloc a una legislació més estricta, tant en emissió com en immissió de contaminants i, el que és més important, ha provocat en la població en general, i en la industrial en particular, la certesa que la normativa comunitària es farà complir puntualment. De fet, hi ha normes comunitàries que són *self-executing*, és a dir, tenen efecte obligatori di-



TOSSA, LA SELVA

recte i és necessària la uniformitat en la seva aplicació i interpretació, per evitar distorsions fonamentalment econòmiques entre els Estats membres.

Paral·lelament, l'Administració haurà de disposar de mecanismes més eficaços de regulació i concessió de llicències i mètodes que vagin més d'acord amb la tendència actual europea (estudis d'impacte, etc.).

Seràn raons de competitivitat industrial el que consolidarà la política ambiental de la CEE. Hem de veure com es resoldran les disfuncions que s'ocasionaran en tractar de la mateixa forma els països més exigents en les regulacions ambientals, amb majors costos en la producció, respecte als que són més tolerants.

També hi haurà raons de pressió social i política evidents. De fa anys, arreu d'Europa es va consolidant un moviment polític-sociològic que té com a eix de les seves actuacions i propostes un seguit de consideracions respecte al medi, l'ecologisme, el pacifisme. El que s'ha anomenat moviment marginal compta ara amb organitzacions polítiques de representació que l'enquadren amb el nom genèric de moviment verd. El terreny polític aconseguit en alguns casos pot considerar-se important i la implantació popular va en augment.

L'oferta de transformació social que fa el moviment verd té l'encert que «el fa creïble», i per tant s'erigeix com el representant legítim de l'opció ecologista.

El posicionament del socialisme respecte als conceptes plantejats és avui encara tímid. La descentralització, la participació i l'assumpció amb força dels programes municipals i metropolitans vers el medi, la transparència de la informació sobre la realitat ambiental i la presentació dels resultats obtinguts són els aspectes que ens poden fer identificable el socialisme amb la resolució dels problemes generats en el medi. La millor garantia d'identificació només pot estar en la preocupació sincera per evitar la degradació ambiental i no solament el fet d'actuar sobre l'impacte social d'aquesta degradació.

propostes urbanístiques d'especial incidència ambiental a la Barcelona del noranta

A Barcelona el desenvolupament urbanístic ha estat marcat aquests últims dos segles per fites localitzades en el temps, que han generat actuacions que han permès de canviar la fesomia d'extenses àrees de la ciutat. Per citar-ne només tres, recordem el Pla Cerdà i les exposicions de 1888 i 1929, que constituïren moments decisius en què s'assentaren molts dels trets bàsics de la Barcelona que avui coneixem.

Estem ara en portes d'un esdeveniment que pot imprimir un nou caràcter a la configuració de la ciutat. D'ençà de l'aprovació de la candidatura de Barcelona com a seu dels Jocs Olímpics de 1992, han con-

vergit propostes infraestructurals i urbanístiques d'abast, amb aquesta data com a horitzó. El 92 s'ha convertit en l'eix vertebrador d'un seguit de projectes que condicionaran la Barcelona del futur i que incidiran decisivament sobre el medi i la qualitat de vida dels barcelonins. Algun d'aquests projectes està lligat directament a la celebració dels Jocs, com la Vila Olímpica, o la reordenació de Montjuïc, mentre que altres d'enunciats de fa temps troben ara possibilitats reals i voluntat de dur-se a terme; en molts casos des d'una nova perspectiva enriquidora. Destaquem el cinturó litoral i el segon cinturó, el remodelatge de la façana marítima amb la desaparició de la barrera ferroviària i la recuperació per a la ciutat de terrenys industrials obsolets. Altres, aparentment d'importància menor, no són tampoc menyspreables: la probable transformació del carrer de Tarragona, la reordenació del passeig de Carles I, etc.

Les actuacions en el litoral i el remodelatge del Poble Nou són tal vegada les que poden representar un guany ambiental més gran per a la ciutat. Recordem que actualment es concentren a la costa de llevant una part important dels problemes ambientals de Barcelona, entre els quals els abocaments d'aigües residuals a la franja costanera, la contaminació deguda a instal·lacions industrials o la mateixa degradació de certes àrees, en són bons exemples. Aquesta zona suporta avui nombroses activitats d'impacte notable: dues depuradores (Bogatell i Besòs), la metal·lúrgica MACOSA (200.000 m²), la Catalana de Gas, el cementiri, les instal·lacions de la RENFE. Cal comptar també amb la proximitat de la incineradora i de les centrals tèrmiques del municipi veí de Sant Adrià, la desembocadura del Besòs, etc.

Per això, la recuperació del litoral que es dibuixa en el Pla Especial de la Zona Costanera requerirà al mateix temps un esforç de l'Administració local, per assegurar el control i la vigilància dels abocaments al mar i a l'aire, perquè els usos previstos del litoral no es contraposin amb la qualitat del medi.

La instal·lació de la Vila Olímpica és potser l'operació més ambiciosa de les projectades, ja que ha de permetre la redefinició urbanística del Poble Nou. No es pot considerar una acció aïllada, sinó que veurà la llum en el context de la resta de realitzacions que afecten l'àrea, i a Barcelona, que comportarà en definitiva un augment de la permeabilitat del barri respecte al centre de la ciutat i a la costa, la intensificació del seu caràcter residencial, amb la consegüent minva de contaminants d'origen industrial, i la incorporació d'importants equipaments d'ús col·lectiu.

Un altre aspecte a destacar en la perspectiva dels noranta fa referència a la reordenació de la circulació que es desprendre de l'entrada en funcionament del segon cinturó de ronda i el cinturó del litoral. El segon cinturó, obra estancada des de fa anys, constituirà

(c) s'acosta la gestió dels programes de sanejament ambiental al ciutadà definitiu àmbit apropiat d'inter-
vençió. Aquest objectiu planteja necessitats com la
simplificació i clarificació dels criteris administratius,
una millor atenció al ciutadà i la informació pública
sistemàtica. A més mateix s'han de considerar dos grans
programes que impliquen el nostre model organitzatiu:
l'un és la descentralització de serveis ambientals als
districtes; l'altre la metropolització d'alguns equips

un fix primari de comunicació que evitari el pas pel
centre de Barcelona i un contingut molt consider-
ble de treball que s'ha de fer el seu disseny es ven
d'una forma que s'ha de fer dels altres anys setanta: ara
es projecta per a les ciutats i les zones rurals i
na, amb un contingut que s'ha de fer en forma de
Pels programes de sanejament ambiental que se us
potencial de desenvolupament del centre de Barcelona
avaluar



CADAQUÉS

un eix primari de comunicació que evitarà el pas pel centre de Barcelona d'un contingent molt considerable de vehicles, encara que avui el seu disseny es veu d'una forma ben diferent de la dels anys setanta: ara es projecta com una via integrada a la trama ciutadana, amb carrils connectats a la resta de la xarxa viària.

Pel que fa al cinturó del litoral, s'estima que té una potencialitat de descongestió del centre de Barcelona avaluada en un 15% dels vehicles, i que pot atreure un alt percentatge de vehicles pesants de caràcter comercial, que són, per les seves característiques, els més perturbadors dels paràmetres ambientals.

Tanmateix, és important adonar-se que tot aquest conjunt de propostes hauran de ser gestionades i fetes realitat en els propers cinc anys, i aquest és certament el repte plantejat. Són els projectes concrets el que definirà en última instància si els considerables recursos de tota mena que s'esmercen es traduiran en una millora de la qualitat de vida i el medi ambient de la ciutat en conjunt, i si Barcelona serà capaç de respondre a les expectatives creades, més enllà de la mateixa celebració dels Jocs, que han de ser el començament d'un procés en el qual definitivament es prioritzin els aspectes qualitatius en l'ordenació de l'espai ciutadà. La «qualitat» serà l'element conceptual dinamitzador de les propostes urbanístiques dels anys vinents, i és evident que perquè això sigui possible és necessari incloure en les actuacions concretes la perspectiva ambiental com una qüestió consubstancial a la planificació del medi.

objectius per a Barcelona

El sistema urbà, com tot sistema viu, evoluciona cap a situacions d'equilibri o, al contrari, d'alteració i desequilibri. Un element determinant del sentit del procés és la capacitat col·lectiva per idear i gestionar una ciutat a escala humana, i d'assolir un alt nivell de confort ambiental o qualitat de vida.

Els objectius del medi de Barcelona, partint de les realitats actuals, amb programes d'intervenció en funcionament, infraestructures de sanejament disponibles, projectes urbans de futur i la situació ambiental actual, els podem establir per als propers anys en:

a) aprofundir el coneixement de la realitat sobre la qual s'actua millorant les xarxes d'informació ambiental i els indicadors de qualitat emprats;

b) articular integradament els sistemes de vigilància ambiental i sanitària;

c) acostar la gestió dels programes de sanejament ambiental al ciutadà definint àmbits apropiats d'intervenció. Aquest objectiu planteja necessitats com la simplificació i clarificació dels circuits administratius, una millor atenció al ciutadà i la informació pública sistemàtica. Així mateix s'han de considerar dos grans processos que marquen el nostre model organitzatiu: l'un és la descentralització de serveis ambientals als districtes; l'altre, la metropolització d'alguns equipaments i xarxes de vigilància;

d) incorporar criteris ambientals i sanitaris en el planejament i disseny de la ciutat;

e) intervenir sobre el medi per assolir la màxima equitat en la qualitat de vida de tots els ciutadans de Barcelona, sigui quin sigui el lloc de residència, homogeneïtzant a l'alta els diferents elements que formen el sistema urbà;

f) millorar la col·laboració intermunicipal en l'intercanvi d'informació i experiències, en la cooperació per al desenvolupament, en l'intercanvi tecnològic. Tot plegat ens ha de permetre afrontar la problemàtica ambiental, que desborda el marc geogràfic i administratiu del municipi, i

g) promoure la participació de la població, oferint oportunitats al ciutadà per rebre una formació ambiental específicament urbana i un marc d'intercanvi i de debat de projectes.

Malgrat els problemes ambientals que genera, una gran ciutat també té avantatges que la fan indispensable per a un país.

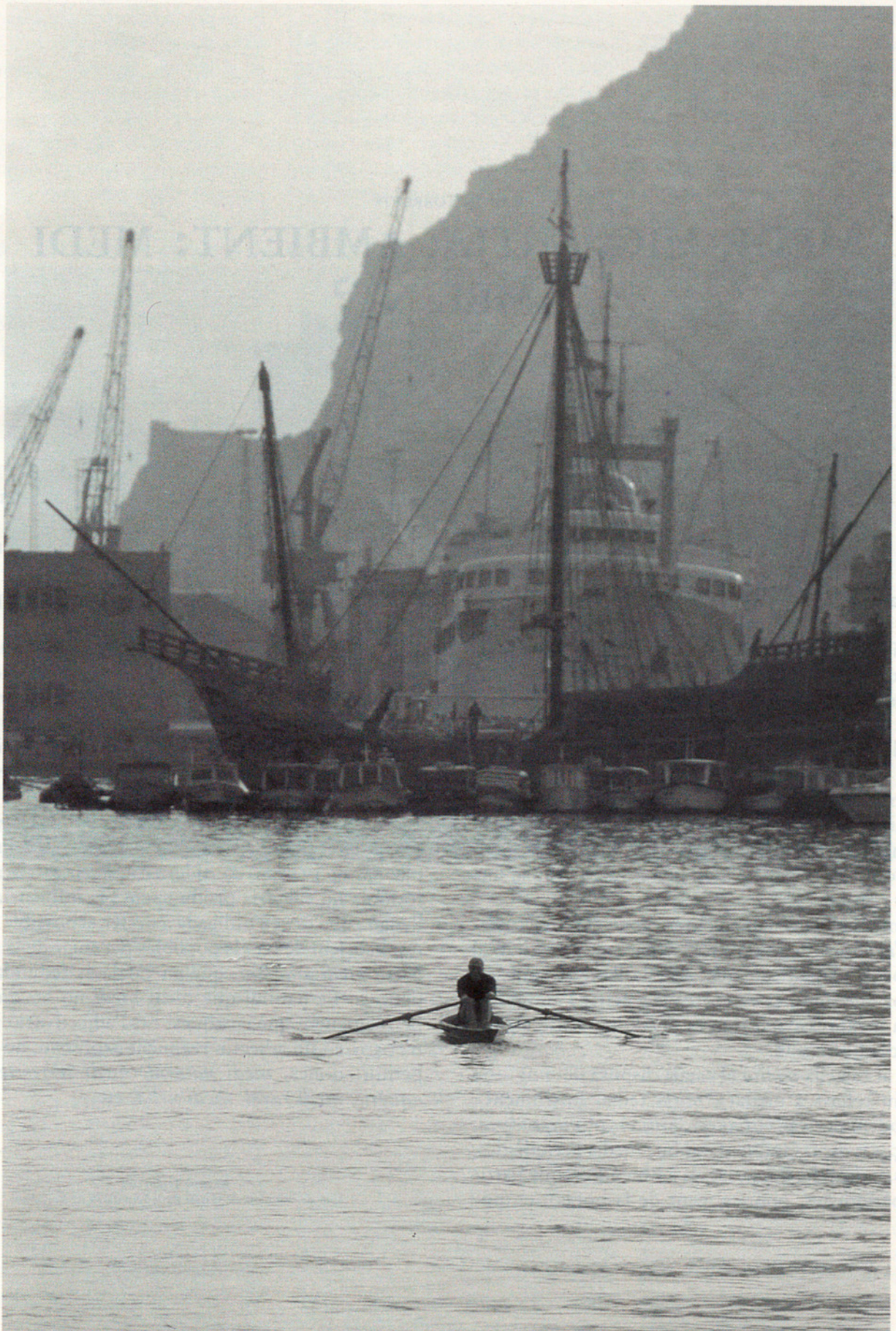
A ciutat és possible reunir prou diversitat de persones, idees i recursos i concentrar una capacitat suficient d'iniciativa per actuar de motor de tot un país en la cultura, en l'activitat econòmica, en les relacions polítiques amb territoris veïns.

Barcelona i la seva àrea metropolitana són una gran riquesa per a Catalunya. L'avantguarda del futur. Per això ens cal a tots, i cal que sapiguem fer-la cada cop millor, més eficaç en la seva funció dinamitzadora, més creativa, més sana.

Tot i que es fan moltes coses, encara se n'han de millorar moltes més. Hem de fer de Barcelona, entre tots, una ciutat encara més adorable i magnífica.

JOAN CLOS I MATHEU

regidor de Sanitat, Salut Pública i Medi Ambient de l'Ajuntament de Barcelona



PORT DE BARCELONA