

3. CAP A UNA REORDENACIÓ URBANÍSTICA DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

Barcelona té el repte pendent de reconèixer la seva nova escala urbana estesa pel territori metropolità i de reordenar urbanísticament el seu àmbit d'influència.

En una mostra com aquesta, en la qual s'analitza la contribució d'Ildefons Cerdà en l'ordenació urbanística de les ciutats, sembla legítim demanar-se en quina mesura els principis teòrics implícits en el model Cerdà són encara vàlids per a l'ordenació de la ciutat real estesa pel territori.

Per aquest motiu, resumirem primer els traços de l'actual model tendencial del creixement urbà a la regió metropolitana per a assenyalar després alguns aspectes del model Cerdà que podrien ser principis aplicables en l'actualitat en la seva reordenació i formular al final una hipòtesi sobre els seus principals continguts, que ajudin a visualitzar els avantatges d'un model alternatiu com el que s'ha proposat.

L'actual "model tendencial" del creixement urbà a la regió metropolitana de Barcelona

En estudis realitzats anteriorment sobre la realitat urbanística de la regió metropolitana hem pogut analitzar tant la gènesi de la seva formació i les formes materials de la seva construcció (Font, 1999) com les dinàmiques temporals i la dimensió quantitativa de les transformacions territorials recents. (Font, 2006) Així mateix, i més específicament, les característiques locacionals i morfològiques dels nous espais de la producció, la distribució i el consum (Font, 2009) a la regió metropolitana, i la seva relació tant amb l'evolució de les infraestructures de la mobilitat com amb el planejament urbanístic vigent.

Com es pot deduir, el canvi produït en el procés d'ocupació territorial des de la restauració democràtica municipal de principi dels anys vuitanta ha estat important, en el sentit de frenar l'ocupació indiscriminada del territori de l'etapa de la industrialització moderna i del boom immobiliari ocorregut entre mitjan anys cinquanta i setanta. No obstant això, els trets principals dels recents processos de transformació territorial es poden resumir de la manera següent:

- La descentralització en el territori metropolità de la indústria i el sector terciari, tant de serveis a la indústria com a la residència, en un sostingut procés de generació de nou sòl productiu.
- El major creixement poblacional i residencial dels municipis de la regió urbana més allunyats de la ciutat central (la Barcelona

de les rondes), en forma de teixits residencials compactes (a diferència de l'anterior de les urbanitzacions aïllades al qual es va posar fre a començament dels anys vuitanta) de baixa densitat.

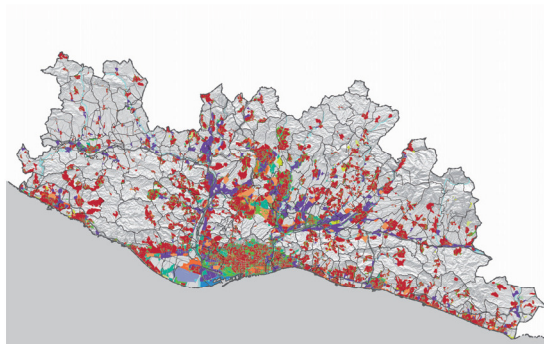
- El contingut de les més de vuit-centes urbanitzacions aïllades o conurbades entre elles i la seva generalitzada transformació en primera residència, paral·lelament al procés de descentralització industrial i terciària que ha permès el desenvolupament de les infraestructures de la mobilitat.

- L'encara insuficient desenvolupament del sistema arterial d'infraestructures, especialment el del sistema de transport públic d'alta capacitat (ferrocarril en les seves diferents modalitats) per a transformar la seva configuració radial originària en malla reticular.

- La progressiva fragmentació i dispersió dels espais oberts del territori, els quals, llevat dels que són protegits pel PEIN o la Xarxa Natura 2000 o les ordenacions urbanes municipals, continuen estant en perill d'extinció, no es consideren elements finalistes del model territorial.

- La relació sovint inadequada entre la localització de les activitats urbanes (residencials, productives, de lleure, etc.) i les infraestructures de la mobilitat.

- Amb la gairebé única excepció de l'encara vigent Pla General Metropolità de 1976, la generalitzada absència de l'escala del planejament supramunicipal també representa l'absència d'una visió de conjunt, d'un model territorial, que, al contrari, queda reduït al mosaic (DDAA, 2003) dels diferents plans o normes municipals d'ordenació, limitats als àmbits espacials i als objectius endògens del desenvolupament municipal.



Planejament en curs



El "model Cerdà" i la regió urbana de Barcelona

Del Pla Cerdà per a la Barcelona de la segona meitat del segle en podem destacar alguns aspectes que podrien ser principis aplicables en l'actualitat en la reordenació del territori de la regió metropolitana de Barcelona.

■ Un lúcid ancoratge de l'ordenació urbana proposada en la morfologia i en els fluxos i relacions territorials.

En la proposta per al pla de Barcelona, les vies principals (Gran Via, Diagonal, Meridiana) són la materialització en forma d'eixos cívics i col·lectors de les relacions territorials, tant d'àmbit comarcal i regional com nacional (Madrid, Llenguadoc-Rosselló) i en els seus encreuaments, els llocs d'oportunitat per a les activitats innovadores. A una altra escala de ciutat, també alguns elements de la infraestructura arterial, de les polaritats i del sistema d'espais oberts hauran de traduir aquesta identitat geogràfica.

■ Un encertat equilibri entre la rigidesa del suport infraestructural proposat (sistema viari i serveis urbans) i la flexibilitat en l'ordenació, tant de les illes com de l'edificació i els usos resultants.

Com demostra el llarg procés de construcció de l'Eixample, el projecte d'ordenació de Cerdà ha permès tant la diversitat de mides de les illes com de tipologies i solucions d'edificació, i l'adequació a les condicions canviants (comerç, oficines, garatges, etc.) sense anar en detriment de l'ordre general proposat, imatge paradigmàtica de la Barcelona central.

Rigidesa o certeses en l'ordenació d'elements o peces clau i flexibilitat per a poder-la adequar a situacions o escenaris socioeconòmics canviants, són certament la doble condició necessària d'un projecte territorial renovat.

■ Finalment, l'estreta i intel·ligent relació entre el model d'ordenació física proposat i les condicions socioeconòmiques de la societat del seu temps per a la gestió de la construcció de l'Eixample.

La normativa del Pla Cerdà, com a conjunt de regles que estableixen els mecanismes per a la cessió de vials, l'ordenació de l'edificació, la regulació de les seves característiques, etc., a més de la seva naturalesa de requeriments tècnics per a la construcció de l'Eixample, eren l'expressió de la disponibilitat i capacitat dels propietaris del sòl i promotors d'edificis de l'època.

Tant ara com llavors les condicions concretes de producció de ciutat, amb la multiplicitat d'agents institucionals, corpora-

tius i individuals que hi participen i els seus interessos contraposats, han de ser el correlat necessari de l'ordenació física que s'ha de proposar, que reclama polítiques, instàncies de govern, patrons d'ordenació i instruments d'intervenció adequats.

"UN MODEL CERDÀ" PER A LA CIUTAT-REGIÓ METROPOLITANA DE LA BARCELONA DEL SEGLE XXI

Salvant les importants distàncies entre el temps i l'espai del Projecte Cerdà i el nostre, i en un intent de dibuixar els avantatges que podria representar l'aplicació d'alguns dels principis de la Teoria General de la Urbanització en el futur desenvolupament urbanístic de la regió metropolitana de Barcelona respecte del "model tendencial" descrit anteriorment, podem apuntar els aspectes que s'esmenten a continuació.

Espais oberts

■ Dos corredors d'espais oberts longitudinals, sobre les configuracions orogràfiques de les serres litoral (Garraf, Ordal, Collserola, Marina, etc.) i prelitoral (Miralles, Sant Llorenç, Montseny, etc.).

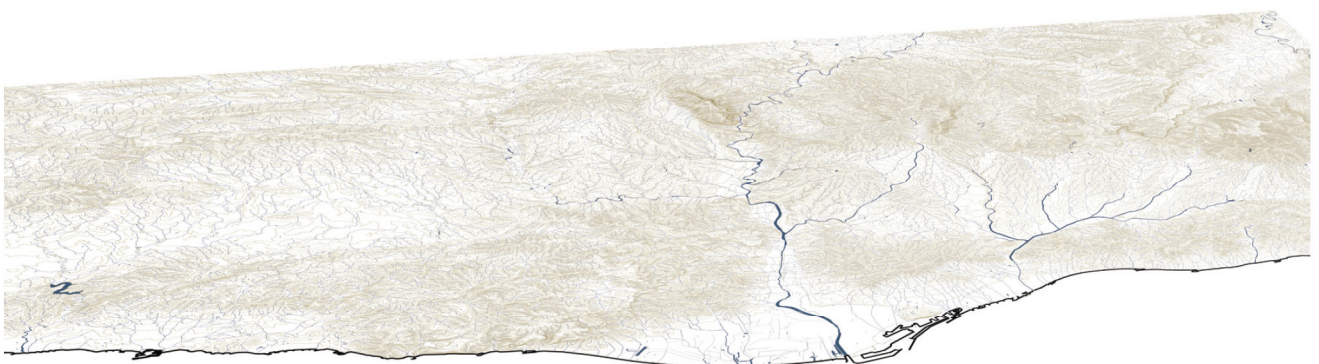
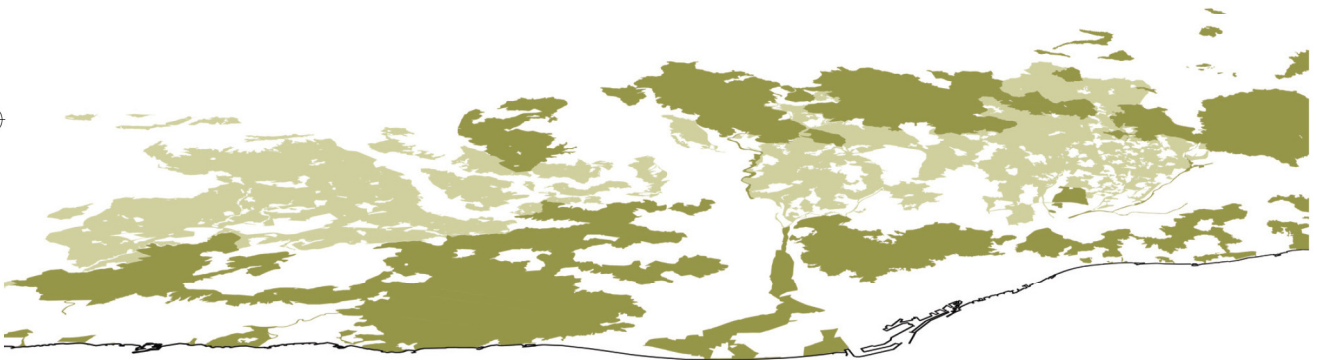
■ L'espai protegit de la vinya a l'Alt Penedès.

■ Els corredors en sentit transversal (del Llobregat, del Camí dels Monjos, de Polinyà, de Gallecs, d'Hostalric), entre els eixos urbanitzats de les rieres i torrents del Vallès, configurats tant per les masses forestals com pels espais agrícoles existents.

Assentaments urbans

■ Les àrees de transformació o d'extensió urbana d'interès metropolità, sobre els teixits ja "amortitzats" o de nova creació, com a extensió dels nuclis urbans existents, ben localitzats respecte de les infraestructures de transport d'alta capacitat (estacions de ferrocarril) o en enclavaments de màxima accessibilitat (enllaços) de la xarxa viària arterial.

■ Les noves centralitats sobre els emplaçaments estratègics per a la localització d'equipaments supramunicipals o per a les activitats econòmiques de caràcter especialitzat.



La regió metropolitana. Actuacions locals, espais oberts, topografia





- Les àrees de desenvolupament estratègic, a fi de produir alguns eixamples urbans per a usos mixtos i activitats compatibles, bastions d'equilibri d'una estructura metropolitana alternativa especial, tant en l'anomenat arc metropolità com al llarg de l'eix transversal ferroviari.

Infraestructures de la mobilitat

Ferrocarril

- Nou eix transversal ferroviari, entre Lleida i Girona (i la frontera francesa), al seu pas per Igualada, Manresa i Vic, les tres portes de la regió metropolitana de Barcelona.
- Connexions entre el nou eix transversal ferroviari i l'entorn ferroviari de Martorell-Abrera (Igualada-Martorell i Manresa-Martorell).
- Nou eix orbital ferroviari, entre Vilanova i la Geltrú i Mataró, de nova construcció en els seus trams extrems fins a enllaçar amb els traçats existents d'altres prestacions del Penedès i el Vallès.
- Eix de mercaderies entre el port de Barcelona i el traçat ferroviari de la vall del Llobregat.
- Nou tram al sud de Sabadell i desdoblament del ferrocarril a Vic i Puigcordà.
- Creació d'un ferrocarril longitudinal entre Terrassa, Sabadell i Granollers.
- Nou túnel ferroviari d'Horta a Bellaterra.
- Prolongació de les línies de metro amb caràcter comarcal (entre Castelldefels i Badalona).

Xarxa viària

- L'actual B-30, entre les valls dels dos rius, com a nova Gran Via de la ciutat, ara d'àmbit metropolità.
- L'anomenada B-40, entre l'A-2 (Esparreguera) i l'AP-7 (Granollers-Mataró) amb caràcter de via parc.
- La C-15, via diagonal de Catalunya, entre Vilanova i la Geltrú i Igualada-Manresa.

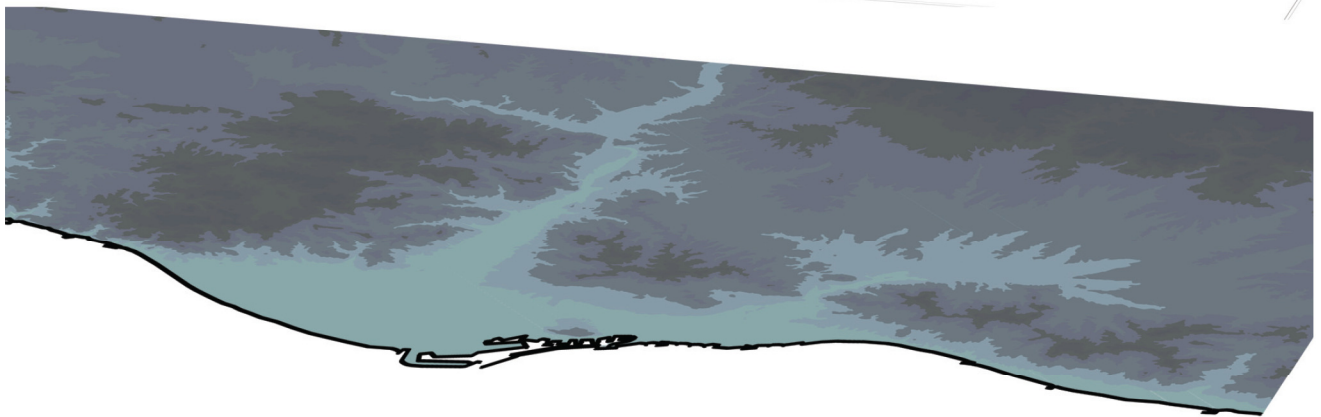
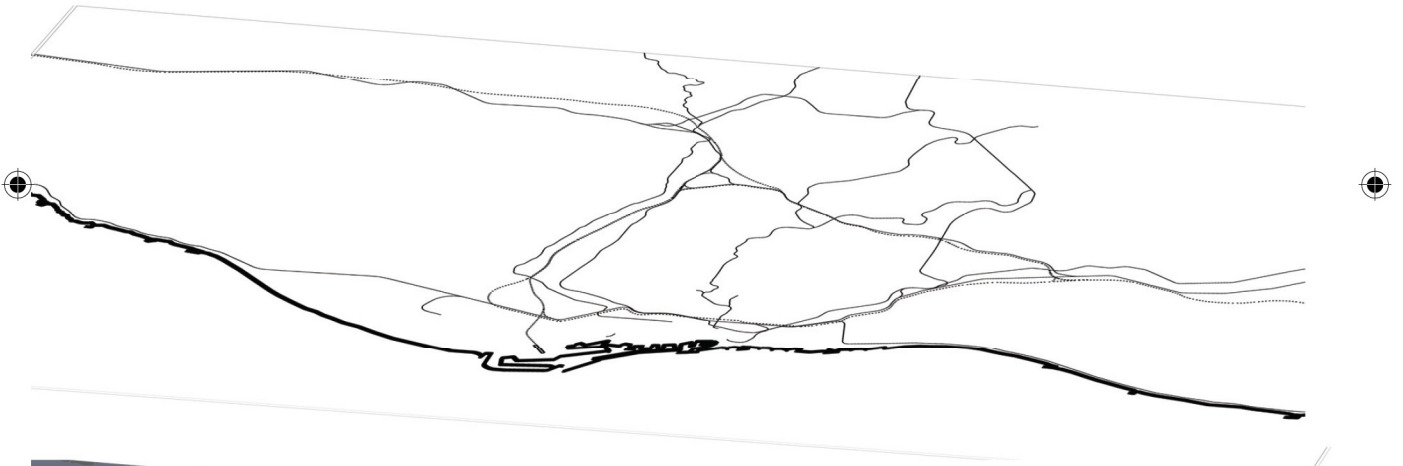
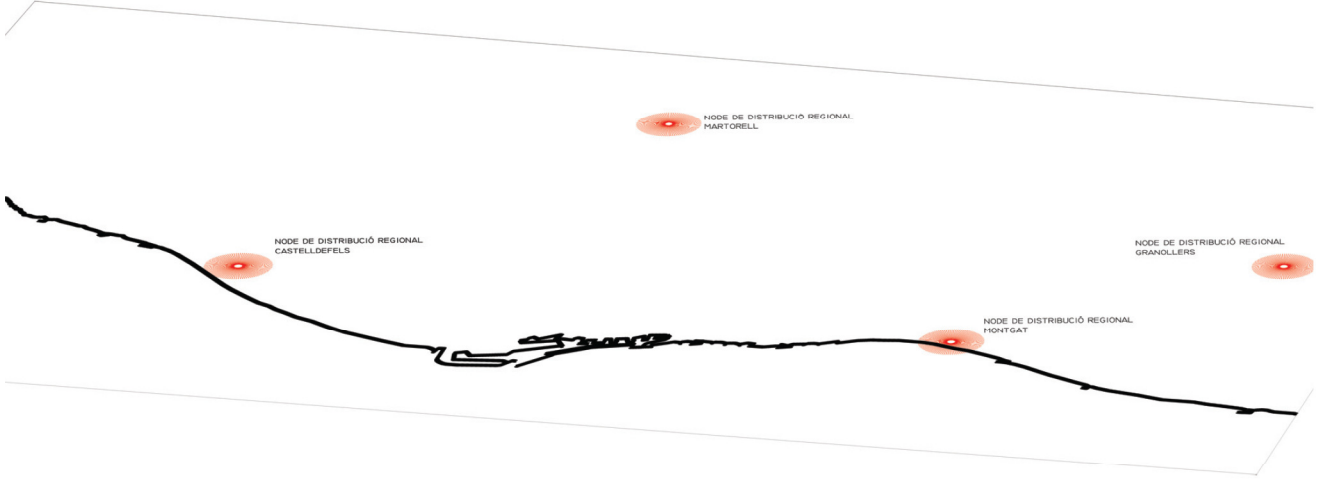
- Possible desdoblament/nou traçat de l'AP-7, entre Vilafranca i Martorell.

- Alguns nous trams transversals entre la B-40 i la B-30.

- Nou traçat o reforçament de la carretera de Badalona-Mollet-Caldes.

Una proposta esquemàtica d'ordenació territorial de la regió metropolitana de Barcelona que representaria el següent:

- La integració dels espais oberts metropolitans existents com a corredors mediambientals i paisatgístics, elements protegits i finalistes en el model metropolità.
- La localització dels nous creixements residencials i de les activitats econòmiques en llocs estratègics amb relació a les infraestructures de transport (estacions de ferrocarril, enllaços i interseccions de les vies arterials, etc.).
- La rehabilitació i millora dels assentaments urbans existents, potenciant així les diverses polaritats i la seva adequada integració en la ciutat-territori.
- El desenvolupament de la infraestructura per a la mobilitat de manera prioritària per mitjà del ferrocarril en les seves diverses formes (tren, metro, tramvia) i la compleció de la xarxa viària arterial fins a aconseguir-ne la configuració reticular.



Proposta XER (Xarxa Exprés Regional) de l'àrea metropolitana.
Nodes, infraestructures de comunicació, topografia