
SUMARI

1. Qüestions

2. Repensar el model industrial

3. Una estructura urbana global. El combat contra la segregació de les estructures urbanes fil·liformes

3.1. Les peculiaritats del sistema urbà del Baix Llobregat

3.2. Estructura urbana i ordenació física

3.3. El manteniment de la protecció del medi

3.4. Els sectors en els espais intersticials entre nuclis

3.5. La redimensió del sistema urbà a través dels nous sectors residencials

3.6. Aclarir l'ús de les noves infraestructures ferroviàries

ABSTRACT

Fruit del creixement accelerat i traumàtic de períodes anteriors, es constata la persistència d'actituds defensives a l'hora d'afrontar el desenvolupament urbanístic futur del Baix Llobregat. Els canvis de tendència ocorreguts en els darrers anys fan injustificades i nocives aquestes prevencions. Al contrari, cal una sèrie d'intervencions que constitueixin una teràpia de xoc per a la comarca. Intervencions que han d'afectar no només les grans infraestructures, sinó també la provisió de sòl industrial, la protecció del medi, la incorporació dels espais intersticials, l'oferta de nous sectors residencials i la clarificació de les opcions en matèria de comunicacions.

Como resultado del crecimiento acelerado y traumático de períodos anteriores, se constata la persistencia de actitudes defensivas cuando se plantea el desarrollo urbanístico futuro del Baix Llobregat. Los cambios de tendencia acelerados en los últimos años convierten en injustificadas y nocivas tales prevenciones. Al contrario, hay que emprender una serie de intervenciones que constituyan una terapia de choque para la comarca. Intervenciones que han de afectar no sólo las grandes infraestructuras, sino también la provisión de suelo industrial, la protección del medio, la incorporación de los espacios intersticiales, la oferta de nuevos sectores residenciales y la clarificación de las opciones en materia de comunicaciones.

Comme conséquence de la croissance accélérée et traumatique d'époques antérieures, on constate la persistance d'attitudes défensives lorsqu'il s'agit de projeter le futur développement urbanistique du Baix Llobregat. Les changements de tendances survenus durant les dernières années font que ces préventions soient injustifiées et nocives. Par contre, il faut ébaucher une série d'interventions qui constitue une thérapie de choc pour la comarca. Les interventions devront affecter non seulement les grandes infrastructures, mais aussi les provisions du sol industriel, la protection du milieu, l'incorporation des espaces interstitiels et la classification des options à prendre en matière de communications.

UNA ESTRATÈGIA URBANÍSTICA AL BAIX LLOBREGAT PER ALS NORANTA

1. Qüestions

Tot partint del reconeixement previ de la important tasca de reestructuració urbana portada a terme, en afrontar el tema de quina ha de ser l'estratègia urbanística al Baix Llobregat per als noranta, cal plantejar una sèrie de qüestions:

- a) Es manté viva la síndrome de trastocament que va patir la comarca als anys seixanta. La recerca per part de tots els grups d'un equilibri que és abans social que econòmic o urbanístic. L'any 1960 hi havia a la comarca 155.000 habitants. L'any 1991 la població era de 610.000. Així, en quasi 20 anys, perquè sols els darrers cinc anys ha crescut 30.000 habitants, la població es va multiplicar per 4.
- b) El bloqueig de tot el que sigui canvi i sobretot creixement, per la necessitat de satisfer en primer terme les mancances heretades. Cal pensar fins a quin punt aquesta manera d'enraonar, que era lògica als anys vuitanta, continua essent bona als noranta. Es passa del creixement explosiu al creixement zero en tot el quinquenni 1981-1986, quan ja a partir del 1983 a la resta de Catalunya el país anava fort.
- c) Una doble por està present: «Tant la d'uns com la dels altres», motivada pels que fugen de la ciutat central i els que poguessin tornar a venir de fora. El cert és que durant el quinquenni de recuperació 1986-1991 aquest és un tema irrelevant. Vénen 13.686 persones quan se'n van en aquest mateix període 14.745 persones.
- d) S'instaurà una mal entesa funció electoral de l'urbanisme que té greus distorsions sobre el dinamisme urbà. Es valorà el manteniment estàtic del grup amb el que es van tenir uns resultats electorals per damunt dels beneficis polítics que tindria per qui governa introduir a escala local un desenvolupament econòmic aparent i real, amb efectes per a tots.
- e) El desenvolupament econòmic xoca amb el record per part de tothom del grau de conflicte social a la comarca, a les darreries dels setanta, com a conseqüència de la gran crisi industrial i del tipus d'indústria que s'hi havia establert. Entre 1980 i 1985 es van donar 906 expedients de regulació d'ocupació que afectaren 49.935 treballadors. A Cornellà sol, 16.401. De 19.000 treballadors industrials es va passar a tenir-ne 13.000 a la fi del procés.
- f) La por a perdre les millores aconseguides, un element més que la ciutadania afegeix per exigir, per sobre de tot, estabilitat, mal entesa com a prohibició de créixer. Es tenen encara pocs exemples de les millores aportades al conjunt pels nous desenvolupaments i les noves infraestructures. Però la situació està canviant. Els EPI's, l'Estruch, el Mas Blau, Famades, Almeda, el camp de l'Empedrat, el canal de rem i el camí Ral, la Montanyeta, Can Bou, Can Palmer, la riera Gasulla, el torrent dels Llops, Can Canals, la Universitat, Torreblanca, i particularment l'A-16 mostren els efectes globals del nou territori i de les oportunitats que s'obren per a tothom.
- g) Es constata un gran desconeixement sobre les necessitats reals en matèria de llocs de treball i d'habitatge. Almenys ningú no reacciona amb la intensitat ni la rapidesa que cal davant la gravetat. Tothom mira de reüll què fa el seu veí i així és evident que tothom restarà aturat. La força de la zona es porta endins, «l'enemic» no ve de fora, de la ciutat central. És la segona derivada d'aquell creixement explosiu dels seixanta el que tenim obligació de situar. Fa 25 anys, el 32% de la població (quasi 200.000 persones) era menor de cinc anys. I aquells nens i nenes del Baix Llobregat demanen ara feina i aixopluc. El 1981 la dimensió de les famílies era de 3,73 persones a cada habitatge. Quan sabem que per renda, envelliment i manera de viure hem d'anar a 1,8 persones per habitatge, significa que ens cal, sense pensar en els que puguin venir de fora, passar de l'actual parc de 138.000 habitatges a un de 218.000. On està el desenvolupament urbà per almenys 100.000 habitatges ben col·lo-

cats? On està el nou sòl preparat per a 45.000 nous llocs industrials dels habitants de la zona?

h) El desenvolupament econòmic al Baix Llobregat passa per un desenvolupament urbà. Aquest, contra el que ens anuncien, no està renyit amb el medi. Ho serà si no el canalitzem, abans que ens explotin per tot arreu, sense infraestructures i «espontàniament», les tensions dels usos que es provocaran si no es troba on emplaçar-los ordenadament i d'una manera culta. El Baix Llobregat no té per què tenir de manera estructural una taxa d'atur en tot moment 8 punts per damunt de la mitjana de Catalunya, tenint en compte que és ric i ben emplaçat. Cal que ens preguntem fins a quin punt ho és, per què no hi cap la indústria que li cal, per què no hem preparat amb temps el sòl que la indústria necessita. El problema d'industrialització del Baix Llobregat, no ho confonguem, no és el de la Terra Alta o el del Pallars.

i) Per sortir-nos-en calen teràpies de xoc. Cal sacsejar el Baix Llobregat fins al moll de l'os amb intervencions grosses d'ampli efecte i espectre. Intervencions que no són sols «d'infraestructura grossa» i de primer nivell per a Catalunya, com alguns volen presentar, sinó, a més, de nous desenvolupaments urbans per a l'activitat econòmica i per a viure-hi. Intervencions que incorporin en el si de l'actuació, efectes estructurals per al conjunt dels nuclis on es troben. Aquí, recuperar un gran parc, allà bastir una ronda que ens tregui el trànsit dels vells carrers comercials centrals, allà un equipament a l'escala de Catalunya o del sistema urbà central, en aquest altre un gran espai lliure públic que perllonga el massís de Collserola fins als nuclis, i tot això fet amb gran qualitat ambiental i un respecte pel medi ambient i per l'entorn natural.

2. Repensar el model industrial

Cal recuperar per a la zona la indústria mitjana moderna, tot mantenint la diversitat sectorial, enfront el cicle en què es troba actualment la industrialització al Baix Llobregat.

Tot tenint en compte el cicle seguit (indústria gran als inicis de segle, profusió d'indústria mitjana amb necessitats de molta mà d'obra als anys seixanta i cobert de 450 m² per a la distribució de la gran ciutat dels anys vuitanta), cal evitar que, en comptes d'adreçar-nos a la indústria de pis a què ens està forçant el cicle immobiliari, es pugui captar novament una indústria mitjana moderna que permeti tenir els majors efectes econòmics sobre la base industrial, l'ocupació i el fi teixit de tallers industrials auxiliars emplaçats.

És molt important el paper que prenguin els desenvolupaments públics en aquesta direcció i els criteris que s'estableixin des de les corporacions locals per als nous sectors amb rigor perquè l'equació cost de desenvolupament global ho permeti.

La urbanització no sol ser barata a causa de les característiques planes del sòl, que no facilita el desguàs natural de les terres, per l'alt valor dels terrenys (pel joc de la posició urbana, la rendibilitat agrícola i les transaccions conjeturals que s'han produït recentment en altres usos, com els comercials, que poden pagar més pel sòl) i el temps que pren el desenvolupament. És aquest un fenomen especialment rellevant quan el cost del diner ha estat alt com ha succeït recentment, però que no és l'actual situació.

3. Una estructura urbana global. El combat contra la segregació de les estructures urbanes fil·lifformes

3.1. Les peculiaritats del sistema urbà del Baix Llobregat

El Baix Llobregat és un àmbit singular. No apareix amb un centre urbà predominant clar ni el model és el de les corones d'un sistema metropolitana clàssic com el milanès o l'americà.

Les raons cal cercar-les al Delta i a les terrasses fluvials que obliguen a una disposició de la ciutat fil·lifforme, molt interessant i ben pròpia. La dels assentaments urbans al llarg del marge d'encontre de la plana al·luvial amb els terrenys d'encosta, la

línia que havia retallat el mar amb les terres de relleu accentuat.

Això explica que les grans infraestructures no s'hagin de tractar com a corredors d'accés al centre o al port i a l'aeroport, sinó com als elements vertebrals del sistema, i això no sols per a un bon ús del restringit espai o dels limitats diners, sinó per necessitats de la pròpia articulació urbana que demana el sistema.

3.2. Estructura urbana i ordenació física

Aquest és, juntament amb la programació del sòl, l'objecte del pla especial de comunicacions en curs de tramitació per part de la Comissió d'Urbanisme de Barcelona. A més, dona el degut suport jurídic a les traces més precises dels projectes tècnics redactats pel Ministeri per algunes de les infraestructures d'immediata construcció.

3.3. El manteniment de la protecció del medi

El moment és bo. Els perills d'un creixement indiscriminat al Delta, o a les zones boscoses o de fort relleu, o a Collserola, es troben en el seu moment més baix i seguiran així sempre que en contrapartida hi hagi una decidida voluntat de desenvolupament dels àmbits necessaris i adequats i no es baixi la guàrdia. Els nous espais urbans que es necessiten, com s'ha exposat, són d'extensió molt important.

En l'obtenció d'aquest estat d'opinió hi han intervingut els poders locals, la premsa i un bon conjunt d'institucions, però ha estat en gran mesura, cal recordar-ho per imprescindible, la revalorització de la zona com a conseqüència dels canvis de posició del Baix Llobregat en el conjunt del sistema urbà central de Catalunya com a resultat de les rondes i l'A-16, així com, també, de la revalorització en què han entrat els sòls, per efecte de les actuacions d'urbanització portades a terme i ja esmentades. Els sòls, en aquesta conjectura, es podria dir que es protegeixen més a si mateixos.

També, malgrat els efectes de la supressió del vell sistema de laminació per corredores i la seva substitució per rieres, sembla que hi ha més sensibilitat per impedir les extraccions d'àrids i sorres que tant de mal van fer a l'aqüífer i sobre l'agricultura, i tants delicats problemes de contaminants van provocar ulteriorment per culpa dels materials emprats en el reompliment. Sense el deteriorament de les terres, els espais per a usos marginals, ferrallers o dipòsits de materials diversos s'ha limitat malgrat la pressió a què aquests sols estan sotmesos. Més important; sembla que es dona una recuperació de les explotacions agràries un cop el marc de joc pels acotaments de l'autopista i el canal de rem han deixat l'àmbit agrari més ben acotat i protegit de la ciutat.

3.4. Els sectors en els espais intersticials entre nuclis

Les noves actuacions han de pensar-se amb la voluntat d'incorporar elements que reforcin aquesta estructura integrada, però multipolar, del Delta. Especialment importants són les funcions dels espais intersticials entre els vells centres urbans. Importants per què el conjunt no vingui bloquejat i per què es pugui identificar en tot moment la singular estructura de ciutat heretada.

Això en cap cas no vol dir menyspreu en les noves actuacions del context urbà pròxim configurat. Significa incorporar elements a l'escala de tot el sistema que posin en relleu les noves oportunitats que els canvis en el sistema d'accessibilitat ofereixen per captar nous serveis i activitats. En aquest nou context, fer un joc intel·ligent de l'ús dels espais lliures a preveure en l'ordenació dels nous sectors apareix com un aspecte molt important. Espais delimitats a l'escala del sistema gros més que de l'organització del paisatge local. Sense negar la recreació d'elements locals però enquadrats en el conjunt d'un sistema d'espais lliures a l'escala global que prenguin força en relació als grans espais lliures agrícoles que es posin en relleu en el futur: les terrasses fluvials, la plana deltaica i la barra marítima litoral.

3.5. La redimensió del sistema urbà a través dels nous sectors residencials

Especialment important és el tema de les zones residencials. La indústria, tant per la dimensió com pel moment de la seva aparició, s'emplaçà a les zones planes i de bon accés junt als nuclis històrics o dels nous centres creats per l'impacte de l'establiment del tren de la costa.

Això ha comportat un creixement urbà i de tota la resta d'elements més difícil que a la resta de municipis. La relació dels nous sectors residencials amb el desenvolupament que podríem anomenar històric es planteja sovint de manera molt difícil perquè es troben bloquejats per rieres, línies fèrries, zones intersticials de baixa qualitat i usos marginals, usos poc definits o amb predominança de velles estructures de tallers o amb desenvolupaments que han quedat baixos per sota rasant per la poca preocupació o la inviabilitat dels mitjans del moment en què es van edificar sense pensar les necessitats que plantejaria per a la urbanització l'anàlisi dels sectors veïns.

El tema obliga a plantejar-se que s'incloguin en el si dels nous desenvolupaments, els terrenys a l'entorn de coberts agrícoles, o dels usos assenyalats que s'han de desnonar i netejar per tal que la relació urbana dels nous sectors amb els vells sigui la que necessiten i amb les condicions de qualitat que els nous creixements demanen per què apareguin com a real alternativa d'atracció de creixement per part dels nous habitatges i especialment pel que constituirà el gruix de la nova demanda d'habitatge. D'aquells necessitats pel desplaçament cap a nous habitatges de les famílies de major poder de millora d'habitatge. Per deixar els actuals per a les famílies amb menors recursos, que lògicament són les noves famílies que s'estableixen per raó de la condició i l'estabilitat laboral de la gent més jove.

3.6. Aclarir l'ús de les noves infraestructures ferroviàries

Tothom sembla acceptar els traçats ferroviaris previstos. No obstant això, per aquells que en

tenen la responsabilitat, no s'aclareix si són per a trens d'ample europeu o ample espanyol. Com que no hi ha grans alternatives territorials ni diners, cal aclarir-ho urgentment perquè no perdem un cop més les oportunitats úniques que ofereix això per al sistema barceloní i en particular com a conseqüència de les noves centralitats creades sobre el Delta del Llobregat pels municipis que s'hi troben i que aquests no poden perdre atesa la seva situació de partida i el temps d'endarreriment acumulat.

No sembla que el tema de l'ample europeu quedi clar, i, de retruc la utilitat que pugui tenir també per al funcionament del tren d'alta velocitat Barcelona-Madrid. Unit a això –que l'obertura exportadora del port de Barcelona vers Europa sigui real–, hi ha un altre tema. També cal pensar si es vol no perdre l'oportunitat de fer que l'actual aeroport del Prat passi d'aeroport de sistema metropolità a aeroport de regió europea. D'aeroport de 4 milions d'habitants a aeroport per a una aglomeració de 12 milions amb el que això significa.

El tema no és menor. No apareix clar quins són els dimonis contra la lògica correspondència entre mitjans de transport. Això no sols és necessari per retornar-hi a l'avió els 1,2 milions de viatges que es decantaran pel TGV i que sortiran de la major extensió de l'àmbit abastat, sinó per mirar de captar per aquest radi d'acció noves destinacions i relacions territorials. Quan la nostra situació és avantatjosa per fer-ho per la impermeabilitat que ha adquirit el sistema urbà per endinsar-se sobre Barcelona, sorprèn no aprofitar-ho quan, en situacions més difícils, Lió a l'aeroport de Satolas, Montpeller a Fregorgues i, lògicament, París a Roissy ho estan portant a terme. Que després no ens trobem anant a Montpeller per prendre l'avió extrapol·lant el que els gironins ara ja fan a través de Perpinyà per anar a París i altres destinacions a partir de l'aeroport parisenc. El plantejament és completament possible amb el manteniment de les zones humides del Prat i amb la conservació de les platges i pinedes de la franja litoral i per tant pren un major dramatisme perdre aquestes úniques oportunitats per fer esdevenir el Delta una polaritat excepcional.