

ANDREU ULIED
Enginyer de camins, canals i ports,
consultor i creador de l'empresa Mcrit

TRES PLÀNOLS DE FA MÉS DE VINT ANYS

Quan en Rafael Argelich i jo deixàrem de treballar a l'equip redactor del Pla territorial metropolità, a principis dels anys noranta, ens emportàrem tres plànols plastificats com a record del que havia estat la nostra primera feina professional, quan encara els plànols els dibuixàvem a mà, amb llapis i retoladors de colors, i es plastificaven. Avui els he recuperat, vint anys més tard, per comparar-los amb els plànols de les propostes que finalment han estat aprovats en el Pla territorial metropolità de Barcelona, que avui es poden descarregar lliurement fent només un clic des del web del Departament que ara és diu de Territori i Sostenibilitat.

M'avanço a dir que, per mi, el Pla territorial metropolità aprovat és segurament el millor dels possibles, en el context tumultuós de la Catalunya del final de la primera dècada del segle XXI. La definició tan intencionada dels àmbits per a la redacció de plans directores urbanístics, en particular, pot tenir una influència molt positiva en l'ordenació del ter-

ritori metropolità, així m'agradaria que fos, al menys, després de revisar els projectes que han desenvolupat al llarg del curs 2011 els estudiants del màster professional en Estudis Urbanístics i Territorials de l'Escola d'Administració Pública, dirigits per Josep Maria Carrera, Santi Juan, Albert Cortina i Lluís Brau (no deixeu de consultar els materials desenvolupats al web del màster, sobre quatre dels plans directores urbanístics proposats pel Pla territorial metropolità!).

Però ara no puc resistir la nostàlgia de mirar enrere, i revisar aquells tres vells plànols, ja una mica descolorits, però que encara conserven l'aura dels originals antics, i que resten, per mi, com a testimonis d'una feina que potser no va ser del tot inútil.

Un mosaic divers d'espais lliures?

Desplego el mapa de *Sistemes d'espais lliures*; és un mosaic de vint-i-un colors, amb tots els verds possibles, que representen espais naturals, forestals, flu-

MAPA 5.1. Espais lliures (Fragment. Principis dels noranta)



vials i agrícoles, i també els que començàvem a anomenar periurbans, des de la publicació de *La Périurbanisation en France*, un dels nostres llibres de referència. També dibuixàrem els espais urbans que volíem *de regulació complementària*, i els parcs urbans, pintats del verd més fosc. En Rafael i jo donàrem color, una a una, a totes les zones en què havíem dividit prèviament el mapa a partir de la zonificació urbanística i els usos del sòl, i el que en resultà és un mosaic, que anomenàvem així tot i desconèixer les teories de Richard T.T. Forman, el professor de Harvard que el 2004 va fer la seva pròpia proposta metropolitana per encàrrec de Barcelona Regional. Les propostes de Forman són més selectives, i estratègiques, més abstractes, que les nostres; les imaginà sobrevolant en helicòpter i a través de converses amb Sito Alarcón i Xavier Mayor. La nostra proposta, la d'en Rafael i meva, vull dir, tenia la intenció del que després van ser els estudis de connectivitat ecològica, del mateix Xavier, o fins i tot els catàlegs de paisatge, perquè el nostre dibuix volia remarcar les diferències entre les característiques de cada lloc, com els minuciosos treballs de reconeixement del paisatge que ja feia Manuel Torres Capell, per encàrrec d'Albert Serratosa, o els de morfologia urbana del Laboratori d'Urbanisme de Barcelona.

En Rafael i jo ens resistíem a la visió de les *illes metropolitanes* que proposava Serratosa, potser per raons estètiques, o lingüístiques. Les *illes metropolitanes*, de la mida aproximada d'una comarca, eren el negatiu del sistema d'espais oberts o lliures, que Serratosa anomenava espai obert, en singular, perquè havia de ser un; els espais oberts o lliures havien de ser per a Serratosa, sobretot, *filtres* o *separadors* entre les *illes*. Per a cadascu-

na de les illes caldria fer un pla general urbanístic de conjunt que definís els espais oberts o lliures interiors. Però a en Rafael i a mi llavors no ens agradava del tot aquella estètica de buits i plens, tan esquemàtica, aquella geometria de filtres i separadors gruixuts sobreposada al paisatge metropolità; nosaltres preferíem que el sistema d'espais lliures o oberts fos el resultat d'anar sumant espais, un a un, en la lògica d'un *mosaic* continu i multiforme. En Rafael i jo estàvem inspirats per *The Last Landscape*, i no diguem per *Making a Middle Landscape*, més que no pas pel *Green Belt* de Londres. Potser tot plegat eren només formes de parlar, perquè sobre el nostre mapa també dibuixàvem espais periurbans estratègics, que feien a la pràctica de filtres o separadors de zones més urbanes.

La proposta del Pla aprovat vint anys més tard defineix espais de protecció supramunicipal, especial i preventiva, i delimita els espais per redactar plans directors urbanístics a partir dels problemes i les oportunitats que s'han de resoldre en cada àmbit territorial, més que no pas de límits administratius.

Una xarxa viària de caràcter cívica, a escala intermèdia?

El plànol de carreteres que dibuixàrem té a penes tres colors: blau per a les vies segregades, és a dir, per a les autopistes de dos o tres carrils per sentit; taronja per a les vies integrades o cíviques, és a dir, per a vies amb interseccions a nivell, de caràcter urbà quan travessen àrees urbanitzades; i marronós per a les vies que anomenàvem, equivocament *paisatgístiques*, perquè no eren més que un tipus particular de via cívica, com els passeigs marítims o les carreteres panoràmiques de muntanya. El plànol que dibuixàrem en Rafael i jo mostra que, en relació amb la xarxa viària, estàvem d'acord amb Serratosa, i compartíem el seu concepte

MAPA 5.2. Xarxa viària (Fragment. Principis dels noranta)



de xarxa. No en va havíem llegit amb atenció *L'Urbanisme des Réseaux*, de Gabriel Dupuy, el professor de l'École des Ponts et Chaussées de París. La xarxa viària proposada diferencia clarament entre vies segregades, o autopistes, i vies cíviques, o integrades amb el paisatge i els usos adjacents; les vies integrades havien de ser capaces de canalitzar també les infraestructures de serveis, línies elèctriques, telefòniques, gasoductes, d'abastament, col·lectors. I Serratosa havia imaginat una sèrie de modificacions legals per fer-ho possible. Així, com que ens resistíem a imaginar una geometria ideal per a la totalitat dels espais lliures o oberts i imposar-la al paisatge, i més aviat el que volíem era reconèixer la diversitat de cada lloc, en relació amb les infraestructures el que ens resultava lògic era pensar la xarxa en la seva totalitat i no tram a tram. La forma de la xarxa havia de ser regular, aproximadament ortogonal, defensava Serratosa, perquè així és més funcional, i també perquè també ho determinen així les serres litorals i prelitorals paral·leles a la costa, i els rius i les rieres, i els antecedents de planejament viari i les reserves de sòl llavors existents. Fins i tot no ens feien pas nosa els tres túnels de Collserola, llavors vigents en el PGM, ni el quart cinturó, tal com el dibuixava en la xarxa arterial Luis Lago, l'enginyer que havia estat també redactor del Pla de carreteres de Catalunya, el 1985. Aquests projectes viaris no s'havien convertit en els tabús que després van ser, i a nosaltres ens semblava que tot el que necessitaven era un bon projecte, com el túnel de Vallvidrera, i una explotació que prioritzés els autobusos. Però no vàrem fer cap estudi de demanda de mobilitat i trànsit per avaluar la xarxa d'acord amb diferents models d'explotació, i estàvem molt lluny de pensar en l'impacte dels vehicles, per exemple, en les emissions de diòxid de carboni, fins i tot el concepte de *sostenibilitat* era molt nou per a nosaltres: havia estat encunyat oficialment a l'Informe Brundtland, el 1987, l'època en què dibuixàrem aquests tres plànols.

Hi trobo a faltar en el plànol més detall en el que ara anomenen *vies intermèdies, o carrers metropolitans*, segons Carles Llop; vies entre els carrers i les autopistes, que no són ni una cosa ni l'altra. Serratosa ens havia fet dibuixar seccions diferents per a tota la diversitat de vies intermèdies que ell preveia, de les interpolars nord i sud, quasi autopistes, al passeig marítim. En Rafael i jo no teníem prou informació, ni coneixement, per poder detallar directrius concretes per als projectes de vies intermèdies. En el Llibre Blanc de la Vialitat Local la Diputació de Barcelona va avançar força en aquesta direcció, i ara, en l'avantprojecte de Pla zonal de carreteres la Diputació de Tarragona ha fet una proposta específica per actualitzar i precisar la legislació de carreteres en aquest sentit.

En el Pla recentment aprovat hi figuren tres tipus de vies: estructurants primàries i estructurants secundàries, que corresponen al viari bàsic i comarcal, i vies integrades que, aproximadament, corresponen al viari local. Deixant de banda aquesta nomenclatura tan embolicada, creada per referir en els plans territorials les propostes viàries d'una forma que no contradigui els plans sectorials d'in-

fraestructures, el Pla territorial metropolitana defineix una xarxa de vies integrades relativament densa, més densa que la que dibuixàrem amb en Rafael. Resta per fer el Pla zonal de carreteres de Barcelona que defineixi amb major precisió les característiques d'aquestes vies, els trams interurbans, les travesseres, les circumval·lacions, o les interseccions. El Pla territorial metropolitana hauria pogut avançar més en els criteris tipològics per a aquest tipus de vies, potser, ja que en relació amb les grans infraestructures, les viàries i més encara les ferroviàries, portuàries i aeroportuàries, la majoria d'elles competència de l'Estat, la planificació sectorial és determinant. Aquesta és una de les grans paradoxes: l'Estat no té competències sobre planificació territorial, que són autonòmiques, ni les necessita tampoc. La integració entre la planificació territorial i urbanística, i la planificació d'infraestructures, de transports i també de comunicació, d'energia, o d'abastament, és un dels aspectes que encara resta pendent.

Noves centralitats connectades al transport públic?

Era un plànol d'intencions, i més que el que dibuixàrem, l'interessant és el que deixàrem pendent de dibuixar, però ja apuntàvem. Al voltant d'uns nodes de color negre, grans intercanviadors de transport públic, dibuixàrem el viari urbà principal i les vies segregades i cíviques que hi passaven a prop, i també les zones residencials i industrials, o d'equipaments, urbanitzables, segons el planejament urbanístic municipal. Del plànol es desprenia la necessitat de dibuixar a una escala de més precisió, a escala 25.000 o fins i tot 10.000, les connexions pendents entre les xarxes de mobilitat, allà on es podien concretar les oportunitats de creixement urbà, que imaginàvem de tipus mixt, residencial i terciari.

Encara no havia arribat l'època del frenesí ferroviari; l'època en què a Catalunya, i a Espanya, ens semblà que tot el ferrocarril era poc, que els fons de cohesió i estructurals mai no ens els acabàrem i que la liquiditat dels mercats financers internacionals era tan immensa que ens podíem endeutar indefinidament. Nosaltres, és curiós notar-ho, no dibuixàrem cap traçat ferroviari: no proposàrem línies, sinó noves estacions, o terminals d'autobusos metropolitans, dels que circularien prioritàriament per les vies cíviques i per les noves vies segregades de connexió transversal i amb el centre de Barcelona. Les operacions de nova centralitat les pensàvem en les grans ciutats metropolitanas: a Mataró, a Granollers, a Mollet-Santa Perpètua, a Sabadell i Terrassa, a Martorell-Abrera, al Prat-Aeroport, a Vilanova i a Vilafranca, o a Sant Cugat-Cerdanyola. Amb Andreu Esquius, vàrem treballar força l'anàlisi i la proposta ferroviària durant els propers mesos, i vàrem publicar una monografia sobre ferrocarrils, que també tinc sobre la taula, on presentàvem bones idees, i algunes exageracions orbitals, també; aquell era, en tot cas, un dels primers treballs de planificació sobre necessitats d'inversió per ampliar i reformar la xarxa ferroviària metropolitana. Mercè Sala, presidenta de Renfe, havia defensat pocs anys enrere la importància de les rodalies, per sobre del metro o de l'alta velocitat, i tenia raó, tota la raó: era millor pagar el taxi, o l'avió, a tots els viatgers que volen anar de Madrid a Sevilla, abans de construir una nova línia de ferrocarril. Vint anys després, tenim a

Espanya la segona xarxa ferroviària més extensa del món, després de la Xina!

A les noves centralitats es van acabar anomenant *àrees dinamitzadores*, un nom que a nosaltres no ens agradava gaire. En Rafael va fer un model de previsió de necessitats d'habitatge, del qual va extreure la demanda d'habitatge i de sòl residencial, per a les àrees de centralitat, o dinamitzadores, que van acabar de precisar anys més tard, quan jo ja havia deixat de treballar a l'oficina del Pla.

En aquest aspecte –la definició d'escenaris de futur i la modelització rigorosa de tendències socioeconòmiques i demandes de sòl–, el Pla territorial metropolità també ha fet una gran aportació, desenvolupant sistemes d'informació i de previsió

que haurien de servir de base per monitoritzar-ne l'evolució al llarg del temps. Les directrius que dóna el Pla territorial metropolità, indicant amb una sèrie de símbols senzills –cercles plens i buits, i estrelles– les oportunitats o els límits de creixement, resulten eficients, penso, complementàries a les directrius sobre infraestructures i espais oberts, en el marc dels àmbits dels plans directors urbanístics, la figura de planejament territorial que ha d'esdevenir decisiva en els propers anys, vull creure. En qualsevol cas, visiteu els estudis que per a alguns d'aquests plans han fet els estudiants del mestratge de l'Escola d'Administració Pública. En el cas de la riera de Caldes, els arquitectes i tècnics dels municipis implicats els prendran com a punt de partida per als seus propis treballs, impulsats des del Pla estratègic de Santa Perpètua de Mogoda.

MAPA 5.3. Noves centralitats (Fragment. Principis dels noranta)

