

# LA REHABILITACIÓ DE L'ENTORN METROPOLITÀ I L'OPORTUNITAT OLÍMPICA

MANUEL HERCE  
Enginyer urbanista

## Í N D E X

### 1. SUMARI

- Formació del teixit urbà i actuacions municipals.
- Actuacions de la Corporació Metropolitana.
- L'oportunitat olímpica.

### 2. PLÀNOLS

- Ocupació urbana (1953).
- Ocupació urbana (1970).
- Ocupació urbana (1983).
- Xarxa viària (1953).
- Xarxa viària (1970).
- Xarxa viària (1983).

No dic pas res de nou en recordar que l'enorme creixement urbanístic de l'entorn metropolità produït durant la dècada dels seixanta i a primers dels setanta es va desenrotllar a l'exterior de l'equilibrat teixit de l'eixampla barcelonina, estenent-se per damunt de canals i camins, descansant sobre el sobreaprofitament de les febles infraestructures locals dels municipis de l'entorn.

D'aquesta manera, allò que havia estat una xarxa de nuclis equili-

brats, majoritàriament de caire rural, ha esdevingut un gairebé continu suburbial, dins del qual (en un grau major o menor) els centres urbans corren el risc de passar a jugar un paper subsidiari de centres de barri, els antics camins comarcals s'han canviat en carreteres congestionades, i els tossals, les valls i les altres referències geogràfiques s'estan convertint en ermots i barrancs.

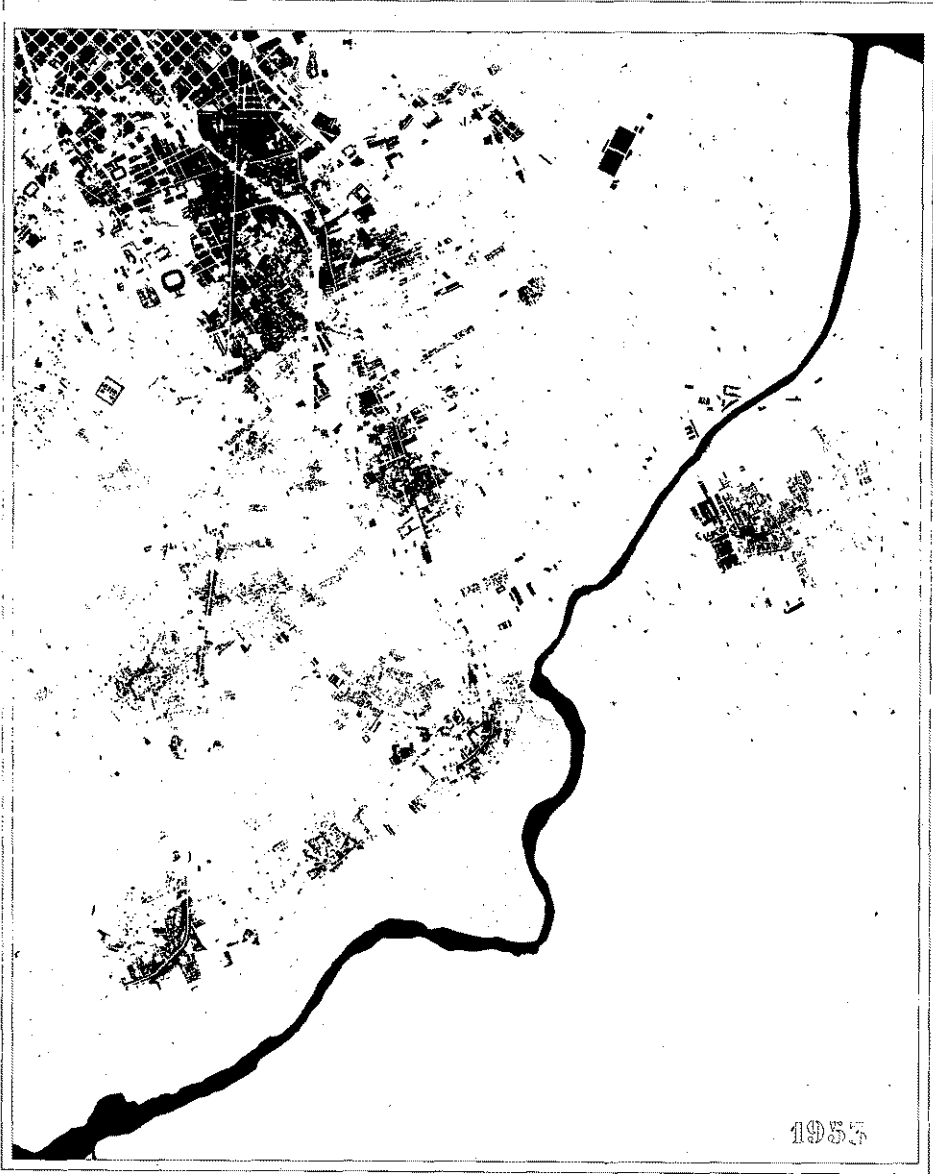
En els plànols adjunts es mostra el procés de formació del teixit urbà d'una part del Baix Llobregat i de l'ocupació del seu territori. Aquest plànols estan trets de l'estudi per al projecte del Segon Cinturó de Ronda, que jo mateix duc a terme per a la Corporació Metropolitana. Crec que l'antic aforisme que diu que una imatge val més que mil paraules m'eximeix de fer comentaris sobre ells; així i tot, em permeto fer notar com l'observació d'aquests plànols mostra clarament les apreciacions fetes abans.

La proposta de fre i de reconducció d'aquell creixement desordenat que va significar el Pla Metropolità de 1974 i, sobretot, l'actuació dels consistoris democràtics, comencen a mostrar els seus fruits, tot i que el dèficit acumulat és tan gran que ni la bona voluntat tècnica ni les insuficients hisendes locals poden garantir un capgirament qualitatiu de la situació.

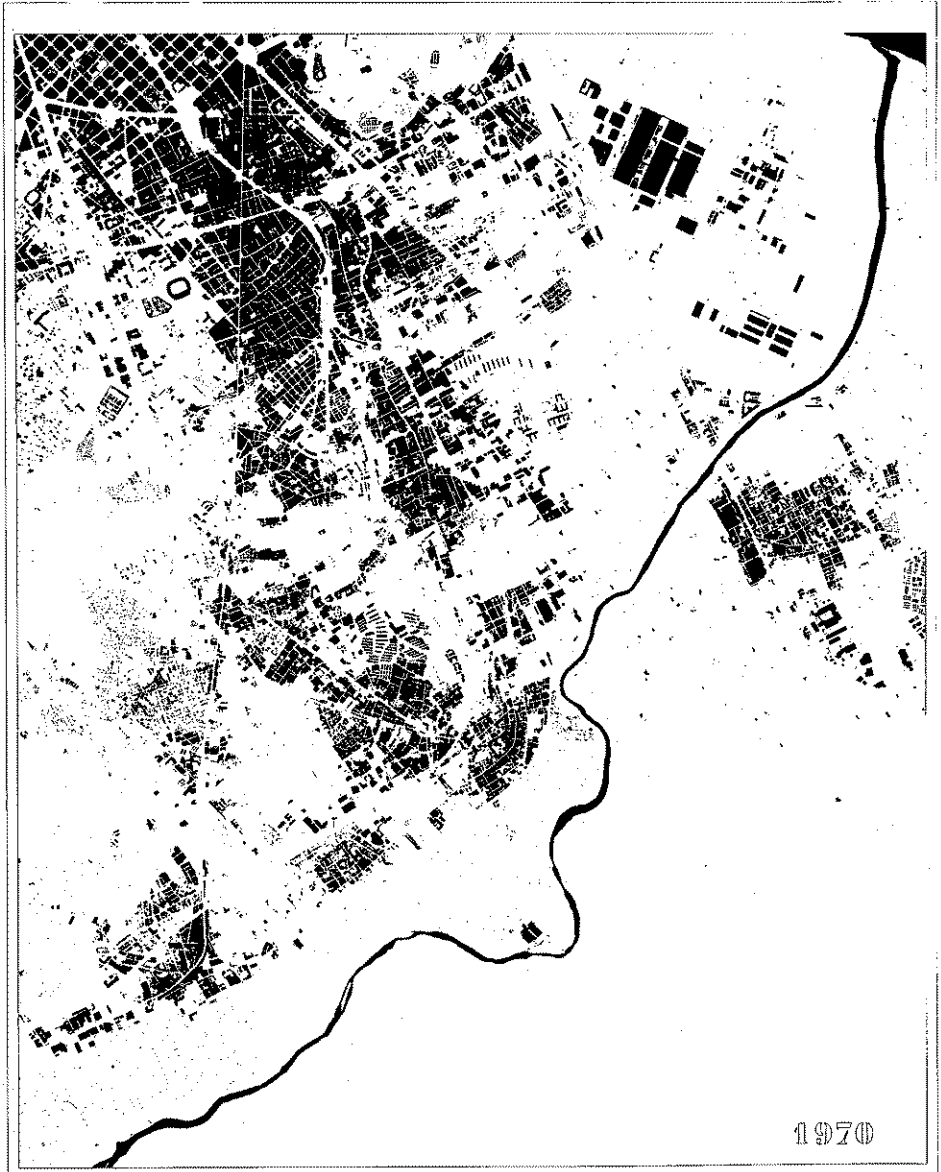
D'entre totes les tasques urbanístiques que estan duent a terme els ajuntaments del Baix Llobregat, m'interessa destacar-ne les dues que, al meu entendre, constitueixen les línies fonamentals de recuperació de la qualitat de vida del territori i del caire peculiar dels seus nuclis urbans.

Em referiré, en primer lloc, als esforços que s'han realitzat en matèria d'infraestructures i dotacions urbanes. Com ho mostren els plànols adjunts, el conglomerat de carrers i camins que configuren els assentaments del Baix Llobregat és molt lluny de constituir una xarxa ordenada que garanteixi les connexions bàsiques que calen per a les diverses activitats; de fet, molts dels barris es troben, d'una manera força paradoxal si tenim en compte la seva posició metropolitana privilegiada, marginats respecte dels centres urbans, i desconnectats dels seus barris veïns. La xarxa viària dels municipis del Baix Llobregat, desordenada i inconnexa, es tanca sobre ella mateixa, ofegant els centres, i depenent únicament de les antigues carreteres (moltes de les quals són els antics camins rals borbònics) com a canal d'enllaç amb Barcelona i amb els municipis veïns. En aquest sentit, destaco la importància qualitativa de les operacions de completar vials o, senzillament, de pavimentar-los, que fan els municipis: el carrer dels Alps a l'Hospitalet, la Ronda de Sant Ramon a Sant Boi, els enllaços del Cinturó del Litoral a Cornellà, són alguns exemples que es poden citar.

OCUPACIÓ URBANA (1953)



# OCUPACIÓ URBANA (1970)



OCUPACIÓ URBANA (1983)



En aquest mateix ordre de coses, són també treballs importants les operacions de restructuració de la xarxa de drenatge i clavegueram que han iniciat els ajuntaments sota la coordinació i patrocini de la Corporació Metropolitana.

Una de les nefastes conseqüències del creixement urbanístic desordenat ha estat la destrossa de la xarxa de canals que garantia un ric aprofitament agrícola de la comarca; rieres i torrents obturats per talussos i abocaments, canals convertits en clavegueres, constitueixen factors de gran importància en el deteriorament del territori, del seu aprofitament i de la qualitat de vida dels seus habitants. També és possible citar exemples d'actuacions positives en aquest aspecte: col·lectors bàsics a Castelldefels i Gavà, col·lector-emissari a la depuradora a Sant Boi i Viladecans, sanejament i cobertura del Canal de la Infanta, cobertura de les rieres de Sant Just, de la Font Santa i de l'Hospitalet, col·lector d'Amadeu Torner, etc.

Altres dotacions tan necessàries com aquestes i que tenen molta més força pel que fa al poder dignificador de l'espai urbà, a més de constituir una resposta innegable a la demanda de la població, són les escoles, polisportius, centres cívics, parcs i jardins, etc. No voldria que la meua disertació pogués semblar cap mena de propaganda de l'actuació municipal, per això eludeixo fer una relació de la important quantitat d'obres d'aquest tipus dutes a terme per les Corporacions Locals, generalment en col·laboració amb altres entitats públiques.

Sí que m'interessa, però, destacar aquest aspecte perquè em dona peu a comentar la segona de les línies de recuperació del territori i de reparació del teixit urbà, a què m'he referit abans. El procés caòtic, i d'alguna manera salvatge, d'ocupació indiscriminada del sòl que he mostrat en els plànols, ha anat deixant com a residus barrancs, tossals i, en general, espais intersticials despreciats per la seva ubicació i per la seva posició marginal respecte del creixement urbà. En l'actual estat de coses, però, aquests espais assoleixen un valor rellevant.

En primer lloc perquè la seva posició és estratègica, ja que són buits urbans no només entre municipis, sinó fins i tot entre barriades d'un mateix municipi; de manera que, actuant sobre d'ells, és possible resoldre molts dels problemes de la perifèria i alleujar els propis centres urbans de la pressió de sol·licitació de serveis i fins i tot de trànsit. En segon lloc perquè, precisament, aquelles dificultats topogràfiques que han impedit la seva ocupació són les que ara permeten regenerar-los com a fites d'identitat del territori. I finalment, perquè el seu estat de deixadesa i de suposada marginalitat permet una adquisició relativament barata per part del sector públic.

En aquest sentit crec que es pot citar una llarga sèrie, tant d'actuacions, com de projectes en marxa, o d'idees que cal recordar als poders públics, que s'inscriuen en aquest capítol. Sense ànim de ser exhaustius, crec que cal citar la importància de l'operació del parc metropolità que ha de servir per a resoldre una gran part dels problemes de deteriorament que existeixen en les urbanitzacions marginals de Sant Roc i Sant Josep a Sant Vicenç dels Horts; la repercussió anàloga que pot tenir el projecte de la Muntanyeta a Sant Boi per recuperar els estreps de la muntanya de Sant Ramon; el parc de la Torre-roja a les vores de la riera de Sant Climent a Viladecans; la ja gairebé realitat de la regeneració de la masia de La Salut i el seu entorn al voltant de Sant Feliu; la importantíssima operació de centralitat comarcal que s'està produint en el conjunt Parc de la Torreblanca-Riera de la Font Santa-Polígon de Sant Joan; el Parc de Les Planes a l'Hospitalet; la recuperació de l'espai de Can Rigalt entre Esplugues i l'Hospitalet; i les enormes possibilitats que s'obren a l'entorn del projecte del Segon Cinturó de Ronda a la vall de Can Cervera, al qual em referiré amb més extensió.

Permeteu-me que m'entretengui una mica en aquest darrer projecte. La vall de Can Cervera, des de la N-II fins a la plana de Can Mercader, en l'espai semiagrícola-semiindustrial que separa l'Hospitalet de Cornellà, constitueix una successió de barrancs que marquen una mena de «ferida» entre els teixits urbans d'Esplugues, l'Hospitalet i Cornellà. A banda i banda d'aquest territori, com penjats en l'espai, presenten els seus darreres els barris de Can Vidalet, Can Serra, Sanfeliu i Sant Ildefons; barris que, en grau major o menor, són exemples d'aquell tipus d'implantacions immobiliàries desproporcionades, gairebé més grans que el propi nucli urbà a prop del qual van ser assentades. Al fons, amb l'excepció del Parc de Can Boixeres, horts familiars, abocadors de terres i de runes, línies elèctriques, vies de tren, rieres a cel obert. I, com a residus d'un passat agrícola més digne, les masies de Can Clota i de Can Cervera.

I aquest espai, en principi deteriorat, constitueix l'única oportunitat d'un gran parc per a aquestes poblacions; d'un cosit de banda a banda de les seves trames viàries, de manera que el barranc no separi poblacions, sinó que les uneixi; d'un espai digne, en el qual la panoràmica urbana deixi de ser el darrera per convertir-se en façana de les poblacions que el rodegen.

Sobre aquest espai el Pla Metropolità preveu el pas del Segon Cinturó de Ronda, via alternativa per als gairebé 60.000 vehicles/dia que, venint d'aquelles poblacions, es distribueixen com poden per la carretera de Cornellà i d'Esplugues amb direcció al centre metropolità, a la Zona

Franca o a l'altra banda del riu Llobregat. Hi ha, però, diverses maneres de fer cinturons. El projecte que va redactar el MOPU el 1978 per desenrotllar el Pla Metropolità, ignorava el territori, passava «volant» sobre la N-II, sobre el tram de Sanfeliu, sobre la via del tren, deixant l'espai de la vall com a terraplè, com a lloc de recolzament de bigues i de viaductes, com a residu d'una autopista, com a coronament definitiu del desperfecte d'una vall que havia donat realç a la connexió de la seralada de Sant Pere Màrtir amb els meandres del Llobregat. Contràriament, el projecte de via bàsica que estan desenrotllant la Corporació Metropolitana i els municipis, del qual espero que sigui aviat exposat a discussió ciutadana, mostra com és possible posar els accents en els marges de la via, adaptar-la al fons de la vall, de manera que sigui l'espina dorsal d'un entorn d'espais enjardinats i d'equipaments públics; com es pot primar, sobre la via de pas, les connexions del casc de Cornellà amb Sant Ildefons, d'aquest barri amb Can Vidalet i La Plena, d'Esplugues amb l'Hospitalet. I, tot plegat, sense deformar el territori, al contrari, remarquant la seva topografia, respectant els residus del seu passat rural (com ho són, per exemple, els bells aqüeductes de Can Cervera, o les basses de Can Clota) i, en resum, transformant un barranc en un parc, una ferida que separa en un espai comú que uneixi i dignifiqui.

És a través d'aquest exemple com vull incidir en el tema que he anunciat en el títol d'aquesta exposició, i del qual potser creureu que m'he allunyat. L'execució de les obres esmentades, que no són només el Segon Cinturó sinó fonamentalment els enllaços que, basats en aquell, es preveuen entre els barris, els parcs que uniran Can Cervera amb el de Can Boixeres, la rehabilitació urbanística de Sanfeliu, tenen un cost d'uns quinze mil milions de pessetes. Com a punts de referència, he de deixar constància que aquesta xifra és vint vegades el pressupost anyal d'inversions dels tres municipis, essent d'altra banda obvi que no poden limitar els seus esforços a aquest únic projecte.

Ens trobem, doncs, davant d'un panorama en el qual la transformació radical de les condicions urbanístiques de l'entorn metropolità no pot ser duta a terme a partir només dels bons esforços i de la feble capacitat de les hisendes locals. Penseu en l'exemple que he posat, o en altres operacions pendents d'una envergadura semblant, com poden ser les rasants de les carreteres N-II i C-246, la canalització del riu, els col·lectors generals a les ribes del Llobregat, la recuperació de l'espai litoral, l'ampliació de l'àrea esportiva de Can Rigalt-Diagonal, la revalorització de les àrees industrials del Pla, d'Almeda, de Gran Via i de Sant Boi, la regeneració dels canals i desguassos del sòl agrícola del



Delta, o la repoblació forestal i els equipaments dels estreps de les serralades del Garraf i de Collserola.

Només una conjuntura molt particular pot servir per a mobilitzar recursos públics cap a l'entorn metropolità. Possiblement per aquest motiu, s'ha plantejat i elaborat el projecte de candidatura olímpica. I crec també que cal canalitzar-lo des d'aquesta perspectiva i no des de l'anecdòtica del «pa i circ».

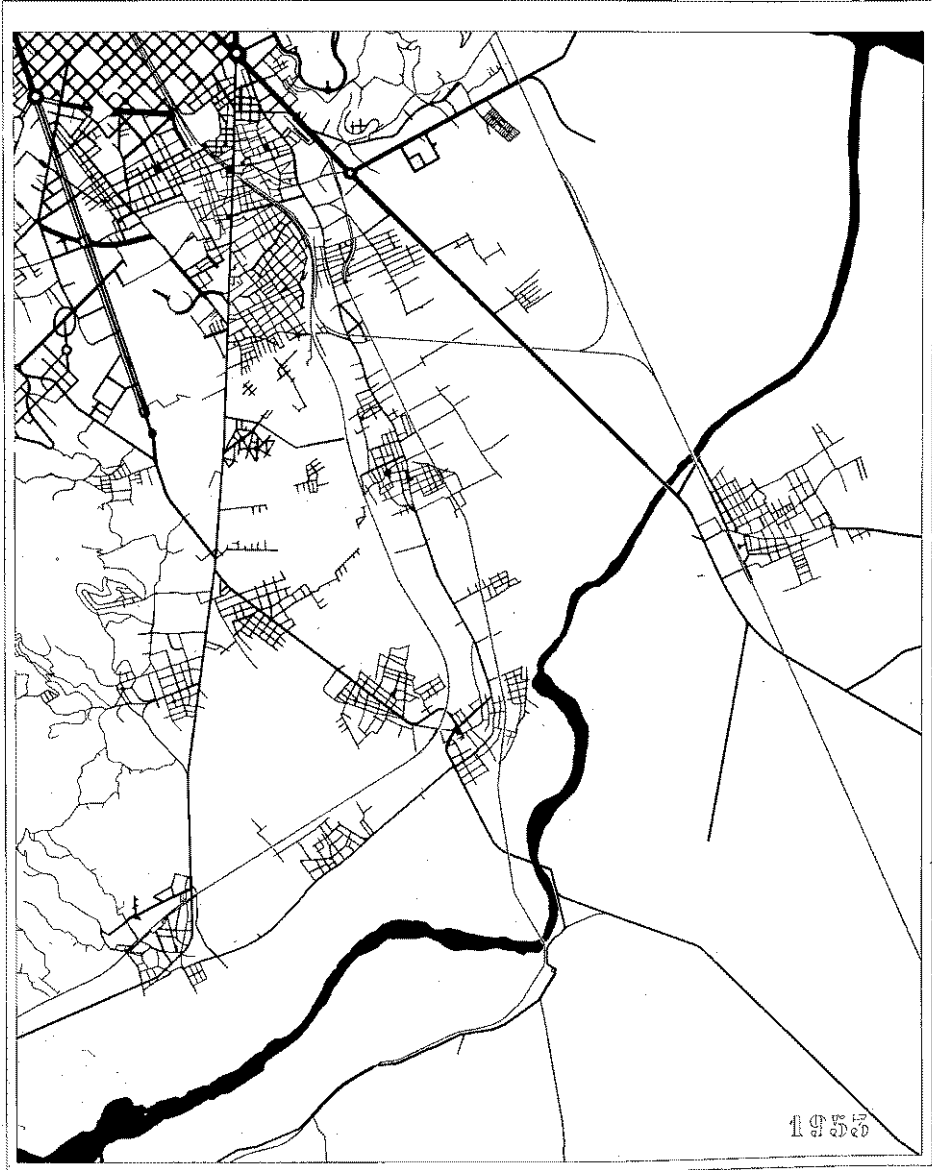
No és objecte d'aquesta exposició explicar amb detall les operacions associades al projecte olímpic, cosa que, d'altra banda, ja fa l'Oficina Olímpica pels municipis d'aquesta comarca. Em limitaré només a posar en relleu les operacions infraestructurals que s'estan programant amb aquests motiu.

En primer lloc, la simple formulació de la candidatura (i, per descomptat, el treball diari d'una sèrie de gent en un esforç de més de cinc anys) ha servit ja per a subscriure dos convenis amb organismes de l'Estat. El primer fa referència a la restructuració de la xarxa d'enllaços ferroviaris de Barcelona, de manera que no solament ha de servir per a l'aixecament de les instal·lacions de la via de Marina-Poble Nou, sinó que fonamentalment abraça una àmplia operació de millora de la línia que vertebrava el sistema ferroviari metropolità (Sant Andreu-La Sagrera-Sants), en la qual s'hi inclou la senyalització i telecomandament de tot el sistema, la millora de les vies, la renovació de l'electrificació i l'ampliació i reforma de l'estació de l'Hospitalet. Les obres tenen un cost total de 8.400 milions de pessetes, estant ja redactats la majoria de projectes en el període de l'any passat i es pot assegurar que les obres s'iniciaran ja en aquest mes de juny, independentment de la possible nominació olímpica.

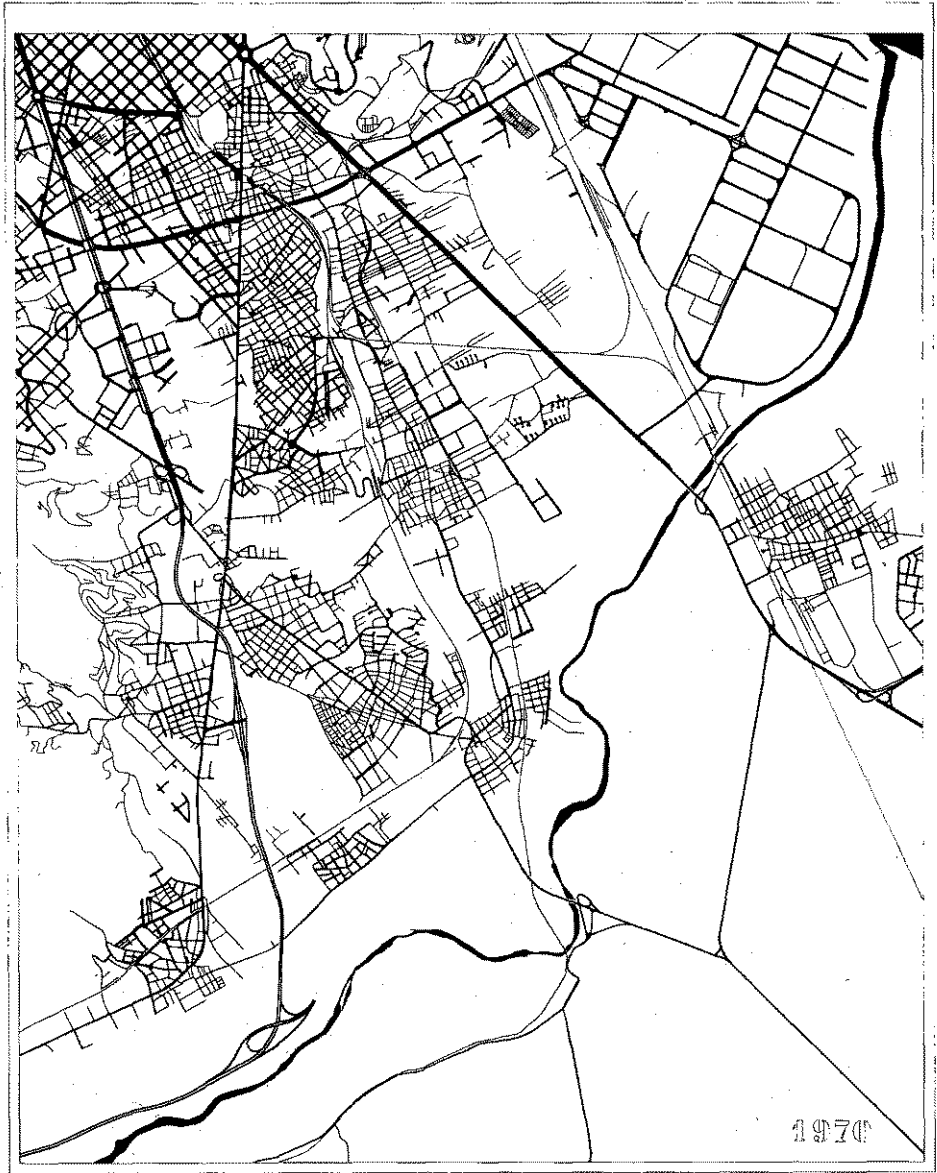
El segon dels convenis ha estat subscrit amb el Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme i fa referència a la realització de les obres de regeneració i ordenació de platges de l'Àrea Metropolitana. En ell es fixa l'abast de la primera inversió, de l'ordre dels 3.500 milions de pessetes destinades a les platges de la Barceloneta i del Poble Nou, i es reconeix que això és només una primera fase de les inversions que durà a terme el MOPU en compliment del Pla de Costes de l'Àrea Metropolitana. D'una manera semblant, les obres començaran segurament abans de la data de decisió del Comitè Olímpic Internacional.

Aquests dos convenis són les primeres peces d'una inversió pública que pot superar els 100.000 milions de pessetes en el proper quadrienni, i de la qual serà una part primordial un proper conveni de finançament sobre la xarxa arterial viària metropolitana, que contempli no només l'acabament dels anomenats Cinturons de Ronda (Segon Cinturó i Cin-

**XARXA VIÀRIA (1953)**



# XARXA VIÀRIA (1970)



XARXA VIÀRIA (1983)



turó del Litoral), sinó també gran part de les obres de variants de carreteres i acabament d'itineraris viaris urbans que defineix el programa metropolità d'inversions en la xarxa viària.

D'altra banda, i ja depenent més de la nominació olímpica, hi ha un fort programa d'instal·lacions esportives públiques que podran donar acolliment temporalment a l'esdeveniment olímpic. Les anomenades àrees esportives del projecte olímpic són quatre: la muntanya de Montjuïc, la Vila Olímpica del Poble Nou, les instal·lacions de la Vall d'Hebron i el conjunt esportiu Diagonal-l'Hospitalet. A més, cal afegir-hi certes instal·lacions esportives descentralitzades pel territori, com ara les instal·lacions de bàsquet a Badalona, les de bàdminton a Granollers o les de rem al Llobregat. La gran àrea esportiva de la Diagonal és un ambiciós projecte, sobre el qual la Corporació Metropolitana de Barcelona està preparant un Pla Especial d'Ordenació, i que permetria dotar de parcs i espais esportius el triangle delimitat per la Diagonal, la Riera Blanca i la carretera d'Esplugues.

Per bé que no tingui efectes directes sobre el Baix Llobregat, permeteu-me que m'estengui una mica en descriure-us l'operació de la Vila Olímpica del Poble Nou, en la mesura en què constitueix un clar exponent d'una política urbanística reequilibradora del territori i socialment avançada. En front d'altres opcions de localització estudiades al principi, al Vallès (Centre Direccional), al Barcelonès-Nord (Montigalà) i al Baix Llobregat (Colònia Güell), es va optar finalment per l'espai fabril costaner de la ciutat de Barcelona que separa la Barceloneta del Poble Nou.

Aquesta decisió de localització ja parla bastant per ella mateixa. Les altres opcions haguessin significat la continuació de la política de les dècades anteriors, propiciatòries d'un creixement urbanístic «ex novo» i d'una ocupació indiscriminada del territori. La Vila Olímpica, al meu entendre, hauria estat un polígon més dels molts que van caracteritzar aquella època. En canvi, la decisió d'ubicar-la en el Poble Nou expressa una voluntat de recuperació dels centres urbans i de revitalitzar les seves condicions econòmiques.

El triangle on es construirà la Vila Olímpica ve delimitat pel ferrocarril de la costa (no pel mar, la presència del qual és amagada per instal·lacions de gas abandonades, per dipòsits de contenidors i per abocadors de deixalles), per les vies del ferrocarril de Girona per Montcada (que passen a cel obert, tallant la possibilitat de connexió amb la trama de l'eixampla de Cerdà) i per la claveguera més gran de la ciutat (el col·lector, a cel obert, del Bogatell). És un sector amb una ubicació privilegiada, a menys d'un quilòmetre del casc antic, a la vora del mar i rodejant el Parc de la Ciutadella, que tanmateix en l'actualitat constitueix

un espai marginal i residual, en el qual s'hi ubiquen antigues instal·lacions de la primera industrialització de la ciutat (com són els magatzems del Credit i Docks, la fàbrica de Catalana de Gas i la de Motor Ibèrica), així com alguns serveis de caràcter tècnic (la depuradora d'aigües residuals, els magatzems de la Societat General d'Aigües i l'antic «Mercat del Peix»). Una gran part de les instal·lacions fabrils són en situació de semi-ruïna i ocupades per un cert nombre d'activitats industrials semilegals en règim d'arrendament.

Transformar aquest espai en un espai residencial, amb illes de cases obertes i enjardinades a l'interior, amb un ampli passeig marítim que es prolongui pel Poble Nou i amb platges de nova creació, constitueix l'operació urbanística més ambiciosa que inicia la ciutat en el segle present. Els barris veïns de la Barceloneta i del Poble Nou només poden treure beneficis d'aquesta operació; la ciutat, tot i que sembli un tòpic dir-ho, començarà a gaudir de la costa com d'un nou lloc de vida col·lectiva.

L'operació urbanística de recuperació del Poble Nou, associada amb la de la Vall d'Hebron, ubicada geogràficament en la seva perpendicular des del mar, connectades per l'eix carrer de Prim-túnel de la Rovira, té a més l'avantatge de començar a trencar la tendència al desplaçament de la centralitat terciària de la ciutat cap a la Diagonal; amb la qual cosa, si s'aconsegueix, es retornaria el seu paper a l'eix ampla de Cerdà i al propi casc antic. Seria anar massa lluny d'intuir una disminució de la pressió immobiliària sobre el Baix Llobregat?

L'aprofitament de conjuntures d'aquesta índole, per desgràcia molt escasses en la història de la comarca de Barcelona, per a propiciar polítiques de recuperació dels seus centres històrics, és, indubtablement, el signe d'una política urbanística avançada. I això des del sector públic, com a manera de garantir la coherència de l'actuació i la publicació de les plus-vàlues generades, i també possiblement com a element dinamitzador de la inversió privada i com a canalitzador cap a operacions d'alta rendibilitat social.

Acabo, doncs, amb la sensació que, si s'encerta en l'aprofitament del potencial inversor que comporta l'Olimpíada, hi ha raons més que suficients per poder pensar que és possible un procés de restructuració de la tan malmesa perifèria metropolitana. Altres ciutats estan duent a terme en tot el món operacions semblants per forjar conjuntures en què recolzar la rehabilitació urbanística del seu territori: Baltimore, Boston, Glasgow, Londres i Vancouver, amb les seves operacions de renovació de les velles zones portuàries; New Orleans i Vancouver, aprofitant les

seves respectives Exposicions Universals; Berlín amb motiu de l'Exposició Internacional d'Arquitectura i París amb la mateixa excusa olímpica que Barcelona. Em sembla que aquesta és la lectura amb què ens hem d'acostar al tema olímpic o, si més no, un aspecte que cal no des-  
cuidar en judicar-lo.

Barcelona, 25 de maig de 1986