

EL PROJECTE URBÀ EN LA RENOVACIÓ DE LA CIUTAT, UNA MIRADA CAP A LA COHESIÓ SOCIAL DE BARCELONA

JAUME BARNADA. Director de Política de Sòl i Habitatge, Institut Municipal d'Urbanisme

L'urbanisme contemporani ha de respondre amb precisió a les demandes socials dels ciutadans i ciutadanes, així com tenir capacitat per redefinir en gran part les ciutats en què vivim. La història més recent, l'època democràtica, ens ha permès tornar a formular les formes d'actuar a Barcelona a través d'incorporar principis com el reciclatge enfront d'altres tipus d'intervencions del passat recent, amb les quals per introduir infraestructures s'empobria irreversiblement els teixits tradicionals. El desenvolupament urbanístic de Barcelona s'ha fet amb una meticulositat selectiva especial i un canvi d'escala progressiu de les intervencions, així com amb la implicació de tots els actors socials.

Els processos de remodelació urbana no poden ser autistes, ni posar en perill l'equilibri ecològic del territori. L'aplicació de nous models més sostenibles i capaços d'aportar solucions arquitectòniques i urbanístiques convinents és la clau per al futur d'una ciutat amb més diversitat i per tant més cohesió. La millora de l'espai públic ha estat des de l'inici l'estratègia de la requalificació urbana, quan no es creia en la necessitat ni en l'eficàcia del pla general i sí en la capacitat regeneradora del projecte urbà. L'adequació realista entre el tipus d'actuació, l'escala de les propostes i la capacitat de fer de l'Ajuntament de Barcelona, ha comportat un procés de requalificació iniciat amb petits projectes, d'exclusiva responsabilitat municipal, per avançar de manera progressiva fins a un de més complexitat i grandària on cal concertar amb altres administracions públiques i/o amb el sector privat i comptar amb

el concurs social. La transformació urbanística és un procés de col·laboració que fa de la ciutat un espai més equilibrat, del qual la sostenibilitat i la diversitat són peces clau. Podem explicar les transformacions urbanístiques d'aquests anys en tres etapes que no s'anul·len, sinó que se superposen les unes a les altres:

- Entre 1980 i 1987 s'inicien les intervencions puntuals de petita escala, que posen una atenció especial en els espais urbans i l'equipament. En els primers anys es va fer un esforç per definir el caràcter dels llocs a través d'aplicar una tècnica "d'acupuntura urbanística" a tot el territori de Barcelona. El primer objectiu era millorar la qualitat de la ciutat, però també era proposar una implicació més alta entre la ciutadania i els fets del seu entorn: la ciutat és de tothom, cada lloc ha de ser part integrant del conjunt urbà i ha de ser identificat com un espai de relació social i pública. Un altre dels objectius de la transformació de Barcelona és la consolidació del projecte de l'espai públic com un fet unitari i universal, on es valora el buit urbà com a lloc generador d'activitats i que té capacitats de vertebració urbana a través de cercar la relació adequada amb el seu entorn i els seus usuaris i usuàries potencials.

- A partir de 1987 s'executen els projectes que doten d'infraestructura i també s'inicia la transformació de grans espais urbans que propiciaran més tard els Jocs Olímpics. Si el primer pas va suposar la millora del paisatge i l'equipament local de la ciutat, Barcelona ha afrontat també reptes no assumibles des d'una petita escala. Els Jocs Olímpics van ser el catalitzador que va per-

metre intervencions de més envergadura i replantejar les tesis urbanes de caràcter general. A més, van aglutinar una participació massiva de la ciutadania en el projecte de la ciutat. Les àrees olímpiques de Montjuïc, Diagonal, Vall d'Hebron i Poblenou es van projectar amb criteris de qualitat i van incorporar objectius sols possibles des de l'escala de la ciutat. La integració de les infraestructures va representar un fet fonamental per a la nova realitat. Les transformacions urbanístiques van posar Barcelona al costat de les grans ciutats contemporànies, i la seva manera de fer va ser sintetitzada com el "model Barcelona". Tot això només va ser possible gràcies a una implicació entre els sectors públics, privats i la ciutadania, cosa que va permetre abordar molts dels dèficits històrics de la ciutat.

- Des de mitjan anys noranta fins avui es treballa en actuacions que consoliden Barcelona com a centre metropolità. Les noves infraestructures i la continuïtat dels projectes han propiciat que la ciutat esdevingui l'àrea central de la Regió Metropolitana. Un territori on la recentralització, i no la dispersió, serà l'estratègia, i on la centralitat es basarà en la concertació, la complexitat i el civisme. Perquè això sigui possible cal una mobilitat més sostenible, on hi hagi una forta inversió en transport col·lectiu i on es creïn noves xarxes capaces d'absorbir importants nivells de comunicació. Un dels reptes ha de ser la ciutat del coneixement.

El territori

L'urbanisme tradicional es fonamenta en la idea del creixement il·limitat de la

Dossier

ciutat sobre el territori, entesa aquesta com un continu de xarxes i zones. Aquests dos elements són els punts de referència: la zonificació del sòl i les ordenances que esdevenen l'essència dels plans. D'altra banda, la infraestructura, en especial la de connectivitat, és l'ens configurador del creixement. Aquesta visió feta a vol d'ocell sovint ens mostra l'abstracció teòrica del creixement ordenat i també un desenvolupament fals de la ciutat on la ciutadania és sols un objecte més que cal ordenar i que no cal que hi participi.

Aquesta manera de veure el planejament era el que imperava els anys seixanta i setanta, i encara avui moltes ciutats la consideren essencial per al seu desenvolupament. Fruit d'aquesta forma de comprendre el territori són els plans generals i moltes de les dificultats de la ciutat d'avui, com és el cas de les extenses perifèries suburbanes, espais de falsa qualitat que no tenen cap capacitat per integrar i sí per dispersar. Precisament en la capacitat integració hi haurà una de les claus del nostre futur com a societat. Els plans abstractes que tenen poc a veure amb el coneixement real del lloc són substituïts a Barcelona per una forma distinta de comprendre la ciutat. El pla no serà un bonic plànol de colors o d'àmbits, sinó que serà assimilat al projecte arquitectònic, a allò que la gent coneix i veu cada dia, allò que sap interpretar i usar. Evidentment, tot això lligat a un projecte estratègic que dóna solucions a les necessitats del lloc i a través del qual sumarem i podrem entendre la requalificació urbana com un fet renovador. Barcelona, com

qualsevol ciutat, necessita tres fets fonamentals per esdevenir un territori capaç de proposar activament la cohesió social de la seva gent:

- La qualitat de vida de la ciutadania ha de ser un element de la ciutat al qual no es pot renunciar. Solament a través d'un diàleg persistent i l'execució continuada de projectes de millora urbana es podran assolir els estàndards necessaris per a la nostra ciutat.

- L'activitat contemporània és la segona volta de clau, la que dóna un pas més i fa que la ciutadania se senti part integrant d'un conjunt més ampli del que és la ciutat. A través de nous projectes que incorporin les noves necessitats, Barcelona esdevé un lloc central i divers.

- L'estructura que dóna forma al territori és l'altra peça del sistema urbà, és aquesta la que aporta caràcter a la ciutat, però també és la que permet identificar la ciutat amb el seu medi i propiciar un equilibri just entre les formes, les activitats i la ciutadania.

A Barcelona s'apliquen diferents estratègies de planejament per resoldre aquestes problemàtiques, i solament a través de la seva suma i superposició la ciutat es retroba i es reforma en un tot dinàmic i gens abstracte. En aquest moment, l'urbanisme és allò que sap la gent: un projecte d'arquitectura, elaborat de manera estratègica sobre el territori, però sols un projecte físic i real a través del qual es pot conèixer la ciutat. Amb la col·laboració de tots els agents que treballen i viuen a Barcelona, i amb una autèntica participació es poden assolir aquests objectius.

La urbanització i l'equipament dels barris

La perifèria de la ciutat no és entesa avui ja com un lloc d'autoconstrucció i exclusió, tal com ho era durant la segona meitat del segle xx. Aquests espais tenen una gran potencialitat urbana, ja que la ciutat no és l'ens tancat de fa anys, sinó un de continu amb activitats disperses en el territori. La perifèria, segons Rem Koolhaas, és l'espai idoni per a la localització de nous artefactes arquitectònics capaços de produir centralitats actives, i potser mutants, que a la vegada estan allunyades de la realitat tradicional urbana, social i humana. Lluny d'aquesta darrera idea, Barcelona considera els llocs perifèrics espais potencials amb capacitats per desenvolupar la nova ciutat metropolitana. Les eines per aconseguir aquesta transformació no es basen en les zonificacions que provenen dels plans, ni en l'espectacularitat d'algunes arquitectures, sovint importades, i aïllades. El mètode utilitzat és el "projecte urbà", única eina que té la capacitat de requalificar a través d'augmentar les qualitats pròpies de cada lloc de la ciutat d'acord amb les necessitats i voluntats dels seus usuaris i usuàries. La integració de la perifèria en la ciutat és, doncs, el camí indispensable per a la seva consolidació com a àrea activa i irrenunciable, i una de les claus en el desitjat equilibri territorial. L'aposta de la ciutat per donar valor a la perifèria ha estat forta i exemplar. Encara som moltes les persones que recordem barris amb un caràcter marginal marcat a Barcelona, on els seus habitants patien les mancances urbanes.

L'anomenat procés de "monumentalització de les perifèries" ha suposat amb poc temps un èxit rotund que ha facilitat la integració d'aquests espais a la ciutat. Avui ja no es pot parlar de perifèria de manera despectiva, sols ho farem com una realitat geogràfica. La ciutat és un aglomerat de llocs qualificats que tenen voluntats centrals i diversos potencials urbans, tots ells amb un marcat caràcter urbà.

Les actuacions que es van iniciar a Nou Barris els anys vuitanta van ser capaces d'establir uns criteris que han estat exemplars. La ciutat, llavors, era entesa com a diversos espais més o menys qualificats els conflictes dels quals s'expulsaven a l'exterior. El nou urbanisme de Barcelona proposa una integració a través de reconèixer el territori com un lloc d'oportunitats diferenciades. Per tant, és necessari actuar amb rotunditat i amb una volguda implicació ciutadana per retrobar el valor urbà. Barcelona ha treballat de manera continua en aquesta línia aplicant complexos mecanismes urbans que han produït millores apreciables en la seva perifèria i que han assolit importants efectes que poden ser exemple i mètode a la vegada. El territori de la ciutat és un lloc únic que està diferenciat per xarxes urbanes distintes però amb potencialitats semblants; la requalificació d'aquestes xarxes és un fet que cerca la cohesió social a través de processos d'asimetria urbana. Tots els ciutadans i ciutadanes han de gaudir de les mateixes possibilitats que pot oferir la ciutat.

La ciutat ha de tenir una homogeneïtat necessària en els aspectes dotacionals, solament així tindrem nivells idonis de qualitat

urbana i la gent de la ciutat gaudirà del fet urbà diferencial. En aquest mateix sentit, per dotar els barris dels elements propis de la ciutat, cal l'equipament com un conjunt d'elements i com un fet complementari a la urbanització. A través d'aquest procés, on se superposen actuacions de caràcter molt divers, es pot garantir la centralitat perifèrica i és aquí que podem tornar a compondre i reciclar els centres urbans consolidats, entesos no com els nuclis antics de la ciutat, sinó com l'espai edificat i real dels centres metropolitans, és a dir, els llocs on viu la gent.

La mobilitat

Un altre dels elements innegociables en la ciutat contemporània, clau de la requalificació entesa d'una manera global i universal, és l'optimització de la mobilitat. Avui els ciutadans i ciutadanes necessiten desplaçaments àgils i curts sobre el territori per desenvolupar les seves activitats. Les infraestructures, tant de transport públic com de privat, en aquest nou model recuperen el sentit i ja no són simples canals de connectivitat, sinó elements mixtos i complexos d'activitats i usos diversos que recusen el territori metropolità a través d'una comprensió precisa del lloc i les seves necessitats.

Un dels factors bàsics de la ciutat és la seva capacitat per ser un espai de moviments; en la seva justa efectivitat hi ha una de les claus positives que necessita la ciutadania per valorar positivament el conjunt urbà. Podem parlar de tres nivells de mobilitat:

- La local o veïnal, més lligada al barri, a l'entorn immediat on vivim, i que ha de

ser suau i a la vegada efectiva per tal de facilitar la quotidianitat. És aquí on sovint cal vies per a vianants o per a trànsit amb velocitat reduïda. Evidentment, l'accessibilitat, que no és un fet per afegir, serà irrenunciable per garantir els desplaçaments de tota la població.

- La de ciutat o urbana és aquella que proposa importants moviments transversals per la ciutat i que ha d'estar forçosament relacionada i fonamentada en un bon sistema de transport públic, i també en una completa xarxa viària de vies principals. Aquí encara ens cal optimitzar el nostre model: urgeix més metro amb una actuació decidida de la Generalitat.

- Finalment, la metropolitana és aquella que facilita la relació de la ciutat amb el seu entorn immediat, però també aquella que proposa uns accessos correctes a la ciutat central. Aquí, a Barcelona, tenim uns límits físics que cal optimitzar, però també que cal que la ciutadania els coneguem i els sapiguem utilitzar.

En l'equilibri i la superposició d'aquests nivells trobarem una de les garanties de la Barcelona d'avui. Només així els seus ciutadans i ciutadanes gaudiran de la capacitat de desplaçament suficient, i en conseqüència es produirà la desitjada interrelació que propiciarà la integració i la correcta activitat del conjunt.

El medi ambient a la ciutat. Passejar i estar a Barcelona

Potser fets tan senzills com passejar per un carrer o estar en una plaça són de les coses més importants que podem trobar en una

ciutat. A Barcelona el recorregut, l'itinerari, és del tot necessari, per això s'ha treballat especialment en el disseny de l'espai públic, ja que aquest és el lloc a partir del qual la gent comprèn el seu entorn. La possibilitat d'una bona xarxa d'espais públics és essencial per a la ciutat, ja que aquests garanteixen els nivells d'interrelació social i per tant, mateixa existència de la ciutat, i fan dels seus habitants ciutadans i ciutadanes.

L'espai buit de les ciutats no és sempre igual; a cadascuna el buit urbà té una estructura i una forma característiques, la seva imatge ens ajuda a identificar la ciutat d'origen. Podem recordar els carrers estrets i laberíntics de les ciutats àrabs, els grans parcs de les ciutats centreeuropees, o les petites places italianes, espais propis i poc transportables a altres llocs. L'espai urbà ens dona caràcter i identitat. A Barcelona s'ha produït un procés de constant millora dels espais de la ciutat a través d'aplicar principis d'arquitectura contemporània al buit urbà. El disseny s'ha anat incorporant cada vegada més als desigs de la ciutadania, per tant la participació ha estat sovint fonamental. El resultat ha estat una nova qualitat de les estructures bàsiques i una reactivació de les activitats bàsiques urbanes. Els processos de redefinició del lloc no han de fer variar les seves característiques pròpies, i en això recau la seva idoneïtat. La ciutat ha intentat aplicar aquest principi, i també el de la qualitat del disseny amb independència del lloc d'actuació, ja que la perifèria té el mateix valor urbà que el centre.

A causa de l'estructura de Barcelona, l'espai públic de gran dimensió és exte-

rior a ella, és un lloc situat dintre de la Regió Metropolitana. A l'interior de les xarxes de la ciutat sols s'admeten espais concentrats de mida reduïda i molt relacionats amb el seu entorn, que són, per tant, llocs amb forta pressió i ús de la ciutadania. El buit urbà s'ha de projectar de manera que es generin diverses interpretacions d'ús, per tal d'establir un diàleg amb la complexitat de la ciutat. Barcelona és una ciutat per passejar-hi. La història i el creixement urbà no han fet una ciutat amb grans espais públics, si exceptuem el parc de la Ciutadella —recuperació d'uns terrenys militars— i les muntanyes, on la construcció ha estat difícil per motius topogràfics. La ciutat recentment ha anat modificant aquests espais de relació que són els carrers en uns llocs complexos. Avui la diversitat és gran; com a exemples emblemàtics tenim l'Eixample, on l'espai per als vianants iguala el dels vehicles, i on els carrers, per l'amplada, l'arbrat i la longitud representen la ciutat moderna. La Rambla és també, sens dubte, un element primordial d'activitat ciutadana i l'espai urbà per excel·lència de Barcelona.

A mitjan anys vuitanta, la Via Júlia va ser una de les primeres extrapolacions de la idea de rambla a un nou lloc; aquesta actuació va produir un efecte de millora urbana inqüestionable, que va generar la reactivació econòmica i social d'un entorn llavors perifèric i marginal. Així, amb una relativa normalitat i complicitat de tothom és va iniciar un procés que cercava la millora i la consolidació urbana dels espais de la ciutat. Al mateix temps es donava estructura als barris urbanitzant altres punts i cre-

ant xarxes. En altres llocs de la ciutat, actuacions com l'avinguda Gaudí van començar a mostrar la voluntat d'estructurar que haurien de tenir els projectes, que a la vegada milloraven l'ús del viari i donaven idea de nous itineraris per a vianants.

En la línia oberta per aquestes primeres intervencions i amb la voluntat d'aconseguir la millora de la mobilitat i l'accessibilitat, s'entra en una fase nova on s'estructura de manera clara la ciutat a través de la urbanització dels seus eixos, s'incorporen a cada projecte espais d'usos mixtos, on vianants, vehicles i bicicletes es complementen i es creen autèntics llocs per a la ciutadania. És avui, i després de moltes realitzacions, quan el recorregut urbà apareix amb mes claredat; els diferents projectes han conformat una xarxa de vies compatibles on es cerca un model de ciutat sostenible i alternatiu que aprofundeixi en la definició de sistemes d'espais públics.

La recuperació del front marítim és una de les propostes més complexes plantejades en els darrers temps, que no es pot entendre solament com la construcció d'uns espais públics davant del mar, ja que hi són presents molts altres factors. Primer es va abordar la recuperació del port Vell amb la transformació dels antics molls en nous passeigs urbans que relacionen directament Ciutat Vella i l'aigua, cosa que no s'havia produït en cap període històric. En aquest sentit, el passeig Marítim de la Barceloneta és sens dubte un dels espais més brillants de relació de la ciutat amb la mar. Tot i que el seu origen va generar una forta polèmica, ja que l'enderrocament dels *xiringuitos* transformava un lloc tradicional, avui crec

que la solució final satisfà qualsevol expectativa. Evidentment, alguns dels punts essencials de la recuperació de la costa són la Vila Olímpica i les actuacions de 1992. La localització de la Vila al centre geomètric de la costa no és gratuïta, ja que a través d'ella trobem un pol d'expansió de la proposta de renovació i un lloc de relació directa entre Ciutat Vella i l'Eixample. Aquí s'assaja una nova manera de fer ciutat començant a reinterpretar l'Eixample d'una forma més contemporània amb la superposició d'un sistema d'espais urbans. Els parcs del Litoral, iniciats en el front de la Vila Olímpica i continuats amb el parc del Poblenou —un espai públic que proposa unes pinedes i unes dunes com a elements de composició que recorden paisatges anàlegs—, perfilen la nova façana de la ciutat amb un sistema de parc lineal en el qual s'intercalen equipaments i habitatges, i sota el qual transcorre la ronda del Litoral i moltes infraestructures. Potser aquests projectes són els que han aconseguit més acceptació ciutadana, tal com delata la seva sobreutilització, cosa que també és un problema.

A la ciutat també hi ha llocs on és pot estar. Les places són espais que provenen de la tradició clàssica mediterrània. Indrets de reunió o mercat, llocs on s'esdevé l'activitat primordial. A Barcelona, la plaça la trobarem a Ciutat Vella o en barris històrics com Gràcia. La polivalència del seu ús ens porta a intuir que el seu disseny ha de ser resistent, que el centre ha d'estar obert per allotjar la plurifuncionalitat. El perímetre, les façanes de les edificacions de l'entorn, és el que dóna valor de posició i forma a aquest lloc públic.

La recerca del buit urbà és un fet fonamental d'aquests projectes. A la plaça de la Mercè es va enderrocar una illa de cases per donar lloc a un espai de nova creació definit pel seu nou entorn. El sol va arribar arran de terra, la ciutat va respirar; després, només amb una correcta pavimentació i col·locació del mobiliari i l'arbrat obtenim una plaça que ens remet a la tradició.

En el moment de projectar un espai urbà no és necessari reinventar el lloc, ja que aquest ja existeix i sempre es refereix o tendeix a una de les seves formes bàsiques; el projecte idoni serà, doncs, una reinterpretació de l'indret feta a través de la lectura acurada de l'espai, el seu entorn i els usos que la gent desitja. Les places de Gràcia com la Virreina o la del Sol són bons exemples d'aquesta idea del buit urbà que té capacitat complexa de mostrar el silenci per donar entrada a l'usuari. La sistematització d'elements i formes, dels projectes d'espais urbans, dóna pas a una manera d'entendre l'espai a través de la composició dels buits, on la plaça representa un punt d'un recorregut que perllonga els seus efectes requalificadors a través de la vialitat propera.

Barcelona té també nous espais amb predomini de la natura. Els exemples del parc de la Ciutadella o Montjuïc són difícilment repetibles; a més, són llocs on hi ha un excés d'elements que mostren massa sovint les misèries de la ciutat i la dificultat de l'Eixample per admetre edificis d'ús singular. La recuperació per a zones verdes d'alguns terrenys industrials després de l'execució de les primeres places va propiciar la creació recent dels nous

parcs. L'arquitectura de l'entorn d'aquests llocs és de baixa qualitat, i en molts casos és un clar exponent de la perifèria, l'especulació i el poc ofici dels tècnics, per tant, només amb un projecte de gran intensitat es pot millorar l'indret. Aquests llocs, encara que limitats per la seva grandària, són també espais plurifuncionals i la seva estructura interna està dividida de tal manera que sigui el disseny el que assumeixi la diversitat de l'ús. En cada projecte sempre podem trobar un jardí, un espai dedicat a passejar, prendre el sol, o un lloc de jocs infantils, on predomina la vegetació... una plaça al cap i a la fi, és a dir, un àmbit més dur on allotjarem les activitats de reunió i finalment un edifici d'equipament. Els parcs de l'Espanya Industrial, el Clot, la Pegaso, la Creueta del Coll, o l'Estació del Nord en són alguns exemples.

La recerca de la sostenibilitat urbana és avui un principi bàsic per a moltes ciutats, i sovint és un mot utilitzat de manera banal o bé com a símbol polític. La dificultat evident de reciclar una ciutat històrica i compacta com és Barcelona i millorar el seu equilibri ecològic és una qüestió encara pendent i no resolta. L'aprofitament dels valors dels llocs és feina de l'arquitectura i del diàleg amb la ciutadania; només a través de projectar l'espai urbà s'ha de trobar amb precisió el caràcter de les estructures públiques i en conseqüència el de la ciutat.

La renovació del llevant

En aquests processos el paper desenvolupat pels departaments d'urbanisme de

l'Ajuntament de Barcelona ha estat fonamental, ja que han tingut sempre la capacitat d'integrar els diversos operadors implicats —administració, la universitat, els professionals de l'arquitectura, de la política, la inversió privada, la ciutadania...— en l'execució de projectes acordats que han possibilitat una renovació efectiva i apreciada de la ciutat. També han estat els líders en la planificació urbana, ja que han disposat tant tècnicament com políticament dels elements necessaris per projectar i/o coordinar les actuacions a través d'un llarg període. Avui caldria potser validar aquests sistemes i ampliar-los amb una participació ciutadana més àmplia i més forta.

A Barcelona, després d'anys d'actuacions diverses on les millores s'obtenien a través de projectes urbans limitats quant a les dimensions però capaços d'integrar els elements necessaris per consolidar la ciutat, s'ha fet un pas significatiu en el mètode. La renovació ja no és entesa únicament com una revisió del lloc en el qual integrem els elements o les activitats deficients en ell, avui aquesta serà una transformació controlada. Sols a través de transformacions puntuals que reconeguin el lloc i cerquin la integració a la ciutat aquesta es pot renovar. Cal tenir present el fràgil equilibri que pot produir l'execució de la transformació i la permanència del veïnat, per tant és cada dia més necessària la implicació i l'acord de tots nosaltres en els projectes de la ciutat. Així doncs, avui a Barcelona parlar de renovació o transformació és parlar de temes complexos i interrelacionats que es poden resumir en reciclatge dels teixits i les activitats de la

ciutat, per tant són processos que impliquen a tothom.

En el llevant de Barcelona és on en gran mesura s'estan produint els projectes urbans més interessants d'aquest moment. La configuració d'aquesta àrea ve donada per la seva peculiar conformació geogràfica, situada al delta del riu Besòs, un territori pla, canviant i creixent, sobre el qual històricament s'han allotjat activitats necessàries per a la ciutat però de difícil integració en el seu esperit central. Camps de cultiu, indústries, polígons d'habitatges per a immigrants i línies ferroviàries es confonen en un caos urbà i se sobreposen a alguns teixits històrics, com els barris del Poblenou i Sant Andreu, o a les directrius que provenen del pla de l'Eixample. Sobre aquesta confusió i discontinuïtat, des de la darrera dècada del segle passat s'està treballant de manera intensa a través de l'aplicació dels processos de millora urbana propis del denominat "model Barcelona". La creació de nous espais centrals relligats als teixits més tradicionals i a la transformació dels eixos urbans sobre els quals es fonamenta la ciutat ha iniciat un procés irreversible de millora i qualitat que avui ja és apreciable en algunes àrees concretes del territori.

Tot això no exclou, evidentment, el debat social i arquitectònic del procés; són discutibles elements singulars, polítiques concretes, alguns projectes com les torres de la plaça de les Glòries i l'avinguda Diagonal, si l'arquitectura que es produeix té prou qualitat, o si hi ha d'haver més participació ciutadana. Segurament, algunes d'aquestes crítiques tenen justificació sufi-

cient, però també es cert que la millora urbana d'aquesta perifèria central de la ciutat és innegable, i que avui ja no es pot parlar d'aquesta àrea com un espai amb zones i activitats marginals de Barcelona, sinó com un àrea central metropolitana. Un lloc amb amplies possibilitats de desenvolupar activitats productives, residencials o culturals, capaces de mostrar un model urbà divers i compatible amb el medi ambient i la gent de la ciutat.

El nord-est de la ciutat és, sense cap dubte, un dels laboratoris urbans més importants d'Europa; no hi ha cap ciutat al continent que proposi i executi un programa tan extens i complex. Aquests projectes urbans se situen en el que són els eixos i espais essencials de la ciutat i creen una estructura nova que generarà la renovació dels districtes de Sant Andreu i Sant Martí a la vegada que respectarà les formes i els usos essencials. La situació de partida d'aquesta actuació és la recomposició urbana a través del desenvolupament de grans plans urbanístics que connectaran les àrees més consolidades de la ciutat amb els teixits de marcat caràcter perifèric i àrees on cal abordar una recuperació important d'espais industrials, avui obsolets, a través de la integració de nous usos. En tot el procés la ciutadania té molt a dir, ja que les decisions urbanístiques estan produint forts canvis que caldrà assumir. Encara que parlem d'un únic projecte de ciutat, podem diferenciar diversos àmbits desenvolupats a través de distints plans que tenen capacitats complementàries i que acosten les propostes a les diverses realitats del territori on s'actua.

Sant Andreu - la Sagrera és, potser, el pla en desenvolupament de més envergadura en aquests moments. La seva àrea d'actuació és el traçat ferroviari d'entrada a Barcelona des del nord. Aquesta línia fèrria ha estat una barrera històrica a la ciutat. A un dels costats trobem un barri tradicional, Sant Andreu, a l'altre, diversos espais industrials i llocs amb clar aspecte perifèric, on és freqüent observar polígons d'habitatges de baixa qualitat arquitectònica i urbana. Per tant, veiem que gairebé hi ha dues ciutats: un barri tradicional amb molta activitat ciutadana i àrees suburbanes. L'èxit del projecte rau en la integració de les dues àrees en un únic espai de ciutat. Un altre problema d'aquest sector d'actuació són les mancances en connectivitat viària, producte del tall del ferrocarril que només és alterat per alguns ponts. Aprofitant l'oportunitat de l'arribada del tren de gran velocitat i la necessària remodelació del traçat ferroviari, el pla proposa soterrar aquesta infraestructura, sobre la qual es construirà un parc longitudinal de diversos quilòmetres de longitud que unirà el nus de las Trinitat amb la plaça de les Glòries. Als seus costats dues noves vies modificaran i completaran l'estructura de l'entorn. Al centre d'aquesta via verda es localitzarà la nova estació de tren. Al mateix temps s'estan projectant les dues façanes del parc amb la construcció de barris residencials nous, com els eixamples de Sant Andreu i Sant Martí, amb més de 7.000 habitatges de nova construcció. Observem que, encara que estem parlant d'un projecte d'infraestructura, hi ha un vessant social important, la ciutat és un lloc d'activitats on cal comp-

tabilitzar els usos per obtenir un indret habitable de qualitat.

La plaça de les Glòries és un sector de la ciutat on s'han produït grans transformacions els darrers anys, però també un lloc encara ple d'indefinicions. La seva inclusió en el Programa d'àrees de nova centralitat va ser determinant per aconseguir iniciar una remodelació moltes vegades ajornada. Cerdà en el seu projecte d'Eixample ja marca aquest punt com un dels espais centrals i fonamentals de la ciutat. En l'època olímpica la remodelació del nus viari va significar un avenç essencial per reestructurar el trànsit interior de la ciutat i permetre la prolongació de l'avinguda Diagonal cap a la mar. Més tard, els grans equipaments del Teatre Nacional de Catalunya, l'Auditori de Música de Barcelona i l'Arxiu de la Corona d'Aragó han modificat la seva escala urbana i li han donat un nou ús cívic. En aquests moments es planteja, no sense discussió, la finalització del lloc amb la construcció d'un gran parc, nous habitatges i equipaments. La contínua reformulació de la forma del lloc i de les seves canviats necessitats ens mostren algunes indecisions de projecte que s'intenten superar amb la convocatòria de concursos internacionals, però que ens fan posar interrogants sobre l'aplicació del model de ciutat. Cal encara molta feina, no es pot pensar el centre de la ciutat sense la ciutadania. A vegades el projecte arquitectònic, per ell mateix com a objecte, és incapaç de donar la solució definitiva. Amb la implementació de l'arquitectura i la gent segur que aconseguim la fita desitjada.

El Poblenou és un dels barris històrics de Barcelona, on han conviscut indústries amb àrees residencials. Avui és també una de les grans esperances de la ciutat, un indret on caldria ajustar els projectes, però un barri que segur que es transformarà de manera radical. Aquesta renovació de formes urbanes i manera de viure caldrà que sigui assumida per tothom, i en el diàleg trobarem l'eina que ens ajudarà a superar el canvi. Al principi dels anys noranta es va construir la Vila Olímpica, un projecte que ha estat el baluard de la recuperació de la costa i un exemple de com un barri industrial es pot transformar en residencial. Amb el projecte olímpic, per primera vegada l'Eixample es va apropar a la mar i es van marcar les línies bàsiques de la renovació de la costa, amb la construcció de grans espais públics que avui són la façana de Barcelona. En aquesta àrea els projectes de l'obertura de l'avinguda Diagonal, el Front Marítim, Diagonal Mar i el Fòrum de les Cultures se situen sobre els eixos que donen estructura per recompondre i continuar un procés de renovació del teixit urbà amb l'establiment d'una nova forma que s'ha de comprendre com la consolidació i la reinterpretació de l'Eixample.

L'execució del PERI Diagonal-Poblenou, avui ja molt avançada, és de gran importància ja que a més de ser la columna vertebral del nou barri, consolida l'estructura de Barcelona i promou la construcció d'un nombre d'habitatges important. El nou Poblenou tindrà més ciutadans i ciutadanes i aquests modificaran positivament el barri amb la seva presència i activitat. Juntament amb aquest pla,

en la seva intersecció amb el litoral els projectes del Front Marítim i Diagonal Mar són els que han definit com ha de ser la costa urbana de la ciutat fins al Besòs, i consoliden les propostes iniciades en l'època olímpica de les quals la ciutat ha gaudit tant. És també en aquest punt on la reinterpretació i/o els dubtes de l'Eixample es fan més evidents i s'incorpora al seu sistema una potent estructura d'espais públics que fins i tot pot arribar a anul·lar la seva forma tradicional, però que garanteix la penetració dels parcs del litoral cap l'interior de la ciutat. Sens dubte és un projecte arriscat, ja que hi preval l'espai públic sobre l'espai privat. Un projecte que canvia les formes habituals de viure i del qual encara cal comprovar la idoneïtat. L'obtenció de noves estructures urbanes basades en els espais públics i sobreposades als sistemes tradicionals és fonamental en aquest model de renovació de Barcelona. L'espai públic és el motor de la transformació, l'exemple capaç de dinamitzar la ciutat i les seves activitats.

Quan la Diagonal troba el mar, entre els nous barris marítims i el riu Besòs, Barcelona ha promogut el Fòrum Universal de les Cultures, un espai de debat sobre la pau, la cultura, la diversitat i la sostenibilitat, per tant un lloc de la ciutadania. Com ja ha passat altres vegades, la celebració d'aquest esdeveniment requeria un marc urbà definit per les noves actuacions, que produeixen una reutilització d'espais per generar nous llocs. És un procés de recomposició amb tendència a una nova centralitat, però sense oblidar els altres aspectes bàsics de la ciutat com la residència, l'espai públic,

l'equipament i els serveis. És ara, quan el projecte urbà està definit i en execució, el moment en què s'ha iniciat un interessant debat sobre el model proposat. Si la ciutat fins ara estava composta per carrers i places, l'àmbit del Fòrum és un espai obert, amb formes convexes, on l'arquitectura es genera com a objecte i l'espai públic com a lloc envoltant i divers, quasi un campus. Si bé el projecte és engrescador, també cal estudiar els seus efectes sobre la ciutat i la seva bona voluntat formal en el territori.

Si Barcelona representa la màxima centralitat metropolitana, el front marítim és la seva essència. La reutilització d'aquest és un dels arguments principals del procés de transformació urbana. El darrer projecte per comentar en aquesta zona és l'anomenat 22@BCN, que representa un nou enfocament per a la revitalització final de l'antic barri del Poblenou. És l'actuació —ja iniciada— de futur més important de Barcelona, tant pel seu sistema de planificació com per la dimensió i la situació estratègica. La proposta cerca un barri paradigmàtic i de múltiples usos, on es pugui treballar i viure, anar a comprar i estudiar, on l'oci i el desenvolupament tecnològic no siguin elements contraposats. L'antiga àrea industrial del Poblenou es transforma amb l'aplicació de diversos principis que generen noves formes d'organització urbana. Les actuacions seran elements identificables que han d'ajudar a definir aquesta part de la ciutat, la seva posició urbana serà determinant per a la concreció dels usos i la seva especificitat formal. Serà essencial també el manteniment d'elements d'identitat històrica i la comple-

mentació d'aquests a la contemporaneïtat. És necessari esmentar la normativa d'aquest pla: els coeficients d'edificabilitat no són rígids, sinó que s'adeqüen a l'activitat, l'ús i la morfologia del projecte. Lluny de ser una desregularització, o un motiu de preocupació que propiciï l'especulació, és una oportunitat per produir l'aparició de models espacials diversos i allunyats dels de l'Eixample central, així com afavorir la creació de nous sistemes complexos i complets en allò que es refereix a la forma de l'espai públic i a la reinterpretació dels teixits i les activitats de la ciutat. Cal fer un esforç notable en pedagogia urbanística, cal implicar més les persones afectades del projecte en la transformació. Segur que així, entre tots, podrem desenvolupar el barri cap a una qualitat que serà exemple per a la ciutat contemporània.

L'habitatge

L'habitatge és una de les matèries urbanes respecte a la qual la ciutadania està més sensibilitzada. La tinença de l'habitatge genera cohesió social. L'elevat preu, tant del nou com del de segona mà, fa que aquest bé imprescindible sigui un valor de mercat, cosa que no hauria de ser. L'habitatge està en una situació crítica en moltes ciutats europees, i no hi ha recursos prou forts ni comuns per cercar solucions i fer propostes noves. De tota manera, això no vol dir que no haguem de treballar i cercar mètodes per proposar alternatives i solucions a la situació actual. Encara que sigui difícil, ha de ser una prioritat municipal. Les darreres grans actua-

cions en temes d'habitatge es van fer en la primera meitat del segle xx al centre d'Europa, des de llavors no hi ha hagut noves aportacions ni polítiques actives en aquesta matèria. La producció de l'habitatge s'ha anat deixant de manera progressiva en mans de les regles del mercat, i això no hauria d'haver estat així, si més no en totes les promocions.

La realitat de Barcelona sobrepassa els seus límits administratius. La ciutat és un conjunt de municipis, un continu urbà que, per tant, hem de veure i analitzar com un tot. És per aquest motiu que la planificació de l'habitatge s'ha de fer a escala metropolitana i tenint en compte la ciutadania. També hem de pensar en la diversitat i la complexitat de la ciutat. Mai no hi ha una sola solució, sinó que sempre cal parlar d'una suma de propostes o possibilitats que donen resposta a la multitud de situacions que es plantegen, que es generen dintre de la ciutat.

L'habitatge, considerat un producte de mercat, és únicament un element de consum. Però estem parlant d'un bé imprescindible, un dret constitucional. És necessari, doncs, que l'Administració hi intervingui de manera directa. A més, cal un pacte amb les promotores privades perquè canviïn la seva filosofia a l'hora de programar noves promocions. Altres països europeus, com per exemple Alemanya o Holanda, han establert canals de col·laboració d'aquest tipus amb bons resultats que sens dubte milloren les expectatives dels ciutadans i ciutadanes a l'hora de cercar pis, ja que, de manera sistemàtica, es genera constantment tant habitatge lliure

com de protecció. Hi ha, a més, un problema de manca d'ajudes a productes concrets com la rehabilitació, el lloguer o el primer habitatge per a la gent jove. Fins que la Generalitat i l'Estat no destinin més partides específiques a la construcció d'habitatges públics per la via pressupostària, difícilment es podran aplicar programes realistes a fi de generar més habitatge assequible.

Els plans d'habitatge de l'Estat i la Generalitat han estat pensats de manera continuïsta fins ara, per tant com un finançament a la construcció o com una subvenció a la compra de pisos. Aquest sistema només funciona quan hi ha una gran demanda per part de les promotores, però aquest no és el cas actualment, ja que s'està oferint subvencionar un crèdit que resulta assequible en el mercat. Així doncs, aquests diners no es fan servir. Cal redactar nous plans que incentivin la construcció d'habitatge protegit amb promocions concretes, que destinin més recursos a la rehabilitació, a la compra de sòl i al lloguer; que estiguin dissenyats per les Administracions locals, que són les que coneixen més la gent de la ciutat. En aquest cas el paper de l'Estat hauria de consistir a concretar la dotació econòmica corresponent.

A Barcelona s'ha de cercar el sistema per produir una oferta important d'habitatges els propers anys. Abans de continuar, cal aclarir que la manera com la ciutadania accedeix a l'habitatge no és un tema urbanístic, ni tant sols un tema d'àmbit local, és una política marc de l'Estat; per tant, des de l'Ajuntament únicament podem apuntar aquest tema. És impres-

cindible la col·laboració coordinada de les altres administracions de l'Estat, així com una forta pressió de la ciutadania. En el marc legislatiu actual, l'Ajuntament de Barcelona (com la resta d'ajuntaments) no disposa de competències ni de finançament en matèria d'habitatge. Tanmateix, durant el període 2000-2003 l'Ajuntament va impulsar la construcció de més de 7.400 habitatges de protecció oficial, que representen més del 25% del total de pisos d'obra nova que es construeixen a la ciutat. D'aquests habitatges de protecció, més d'un 60% els construeix de manera directa l'Ajuntament, i la resta s'executa a través de convenis i acords amb cooperatives, agents promotors sense ànim de lucre o amb l'Institut Català del Sòl. Els criteris municipals d'impuls i promoció de l'habitatge de protecció a la ciutat dels darrers anys es concreten en set línies d'actuació que estem portant a terme, que són les següents:

- Facilitar ajudes a la rehabilitació d'habitatges i de sectors de la ciutat a través de les oficines de rehabilitació dels barris, amb ajudes de l'Estat i la Generalitat i les aportacions de l'Ajuntament.
- Introducció del lloguer com un règim de tinença alternativa a la compra.
- Donar ajudes socials perquè puguin accedir a l'habitatge les famílies amb més dificultats econòmiques.
- Fer reserves de sòl per a habitatges de protecció en tots els projectes de planejament urbanístic, que representen el 25% del sostre d'habitatges creat en les Modificacions del Pla general metropolità i els PERI des de 1996.

- Construir prou habitatge de protecció amb l'objectiu de real·lotjar les famílies afectades per plans de remodelació urbana.

- Renovar els barris amb patologies estructurals mitjançant actuacions de rehabilitació o remodelació.

- Construir nous tipus d'habitatges dotacionals entesos com a equipaments de la ciutat. En són exemples els apartaments de lloguer per a gent jove, els apartaments amb serveis per a gent gran, les residències assistides de gent gran o les residències d'estudiants.

Un altre aspecte important en matèria d'habitatge és decidir quina serà la millor ubicació per a les noves promocions. La producció de nova residència no hauria d'anar vinculada solament a l'ocupació del territori, del sòl. A Barcelona s'aposta per un model de ciutat compacta, mediterrània, mixta i diversa. Això significa que s'ha d'actuar a través del reciclatge urbà. Per aconseguir-ho cal prioritzar encara més la rehabilitació i, a més, dissenyar planejaments urbanístics interiors que promoguin la renovació del teixit urbà i determinin sempre un percentatge alt d'habitatge de protecció.

Sovint s'atribueix el creixement continu dels preus de l'habitatge a la manca de sòl. Aquesta és una visió reduccionista del problema i de les solucions que s'hi pot aportar. La prova és que, encara que s'han construït molts habitatges nous a les perifèries de les ciutats metropolitanes, això no ha abaratit el preu de l'habitatge als centres urbans. Com a tesi, podríem dir que a Barcelona no hi ha sòl per construir, però

sí que hi ha prou espai per reciclar. Cal interpretar la indústria i el seu entorn, i això produirà espai per a la construcció de nous habitatges i les seves dotacions. La indústria es desenvolupa habitualment en tipologies d'edificació horitzontals, mentre que el sector terciari i la residència ho fan en edificis verticals, per tant necessiten menys sòl, i és aquí on trobem el nou espai, en el reciclatge d'aquests sistemes urbans. Barcelona té un 10% del sòl qualificat com a industrial. De tota manera, en aquest procés s'hauran de complir com a mínim dues premisses:

- El sòl industrial serà sempre igual al nou sòl terciari més el sòl residencial i per descomptat al sòl dedicat a les dotacions i les zones verdes.

- El nombre de llocs de treball del sector industrial per transformar sempre serà igual o menor al nombre de llocs de treball del nou sistema econòmic.

D'altra banda, la indústria tradicional obliga a expulsar del seu entorn la residència, o bé a tenir uns espais residencials tancats. Això avui és obsolet, la ciutat, en especial la ciutat mediterrània, és diversa, mixta, integradora i no accepta barris tancats. El projecte 22@, al Poblenou, és l'exemple que cal seguir i on s'aplica la nova filosofia. Aquest pla té un 15% de residència i un 85% d'activitat econòmica, i aquesta proporció és bona per a aquest àmbit. Tanmateix, si tenim en compte el global del Poblenou, amb la nova Diagonal, la Vila Olímpica i el Front Marítim, la proporció és 50% d'habitatge per 50% de activitat econòmica. En altres llocs com la Zona Franca i Sant Andreu cal trobar la proporció idònia. La nova

indústria ha de cohabitar amb el nou sistema urbà. Si això passa també disminuïrem la mobilitat obligada, cosa que beneficia en gran manera la ciutat.

L'horitzó actual de la ciutat —el que regula el Pla general metropolità (PGM)—, si no hi fem res, està entre 30.000 i 40.000 habitatges nous. Barcelona proposarà els pròxims anys una reflexió sobre aquesta matèria que impulsi la construcció d'habitatge a la ciutat fins arribar a consolidar els límits que es considera adequats per a ella. S'ha d'estabilitzar la població de Barcelona en 1,6 milions d'habitants. Això determina que el nombre d'habitatges ha de ser d'uns 800.000, per tant hem de créixer, construir un màxim de 100.000 habitatges nous. Ja que el PGM preveia una població de 2 o 2,2 milions, no es pot parlar en cap cas que es fa augmentar la densitat de la ciutat.

En endavant s'haurà de pensar en el disseny de polítiques més actives d'habitatge que tinguin la capacitat d'incidir en la ciutat i de modificar els processos urbans. Per a això és imprescindible la col·laboració de tots els agents que tenen capacitat per produir habitatge i un acord amb la ciutadania, que és la seva usuària. En un primer pas, ens hem de dotar d'organismes que tinguin més competències en matèria d'habitatge. Segurament la constitució definitiva del Consorci de l'Habitatge de Barcelona i/o de la Ciutat Metropolitana pot ser un bon element que ajudi a la promoció de l'habitatge a la ciutat. Les noves línies d'actuació en matèria d'habitatge a la ciutat metropolitana han de proposar un canvi en la filosofia actual de la producció; la problemàtica de l'habitatge

no se soluciona amb plans, sinó amb polítiques urbanes concretes:

- Impulsar la rehabilitació d'habitatges, tant per mantenir el patrimoni existent com per crear habitatge nou. Cal parlar del "mite dels habitatges buits" a Barcelona ja que només un 5% dels habitatges ho estan de manera real, i aquest és el límit desitjable per a les transaccions habituals del mercat.

- Impulsar i augmentar el parc públic d'habitatges de lloguer protegit, per tal de garantir que la ciutadania amb més dificultats econòmiques, els joves i la gent gran, hi puguem accedir.

- Optimitzar les possibilitats de construcció d'habitatges a la ciutat a través de l'aplicació d'unes normes urbanístiques més flexibles que possibilitin un aprofitament millor del sostre residencial. Amb aquesta recent modificació de les NNUU del PGM s'ha iniciat un procés de desin-toxicació de conceptes tradicionals com és la densitat, però això no és suficient. Avui hem de parlar de compacitats urbanes. En cap cas això implica la reducció de la mida de l'habitatge. La superfície mitjana dels habitatges a Barcelona és baixa, de només 75 m²; no cal fer habitatges més petits si no és per circumstàncies específiques com ara per a la gent jove. Un habitatge més petit ha de correspondre a una tipologia diferent que la que tenen els habitatges petits que hi ha actualment al mercat; això que sembla elemental és un gran repte, tant per als arquitectes com per a les promotores i especialment per als usuaris i usuàries, ja que tots ells es conformen amb les formes tradicionals encara que cada dia viuen d'una manera més diversa.

- Reestudiar nous àmbits urbans (zones industrials o d'activitats obsoletes) per introduir l'habitatge en sectors on avui és escàs, de manera que aquest sigui un ús complementari a l'activitat econòmica. La relació entre el lloc de treball i l'habitatge comporta mobilitats obligades que s'han de minimitzar. Per tant a la ciutat no calen geografies productives tancades.

- Intensificar els programes d'actuació en matèria d'habitatge de protecció ja iniciats en mandats anteriors, tant en sòls residencials com en sòls dotacionals.

Ja que a Barcelona no es fa urbanisme d'expansió, sinó que es treballa per l'urbanisme de transformació, és a dir, pel projecte urbà com a mètode de renovació de la ciutat amb un clar objectiu de millorar la ciutat i proposar una màxima cohesió social, la nova transformació no és sols per fer habitatges, sinó per fer ciutat. És una transformació dels sistemes econòmics urbans. S'ha de refer el mapa de la ciutat, cosa que no implica fer-ne un de nou, tot el contrari, s'ha de treballar amb els mitjans de què disposem i fer de l'urbanisme pedagogia capaç d'implicar la ciutadania en el nou procés que ha de prosseguir la transformació de Barcelona.

La ciutat d'avui, la regió metropolitana

La ciutat és un fet metropolità, això ja no és una qüestió per debatre, és una evidència. La consolidació del territori de Barcelona i la comprensió global d'aquest ens apropa a una nova realitat àmplia, complexa i diversa, on el suburbi passa a ser

peça essencial de la globalitat. Cal un esforç d'integració de tota la ciutadania. Per aquest motiu els processos de millora i integració d'espais a la ciutat seran bàsics per assolir una ciutat real i qualificada que tingui la capacitat d'integrar la diversitat cada dia més gran de les nostres urbs. Però és aquí on s'ha de reflexionar i tenir capacitat per escollir el tipus de ciutat que desitgem: un no rotund a la ciutat extensa que ocupa cada dia més territori a través de la falsa construcció planificada de suburbis il·lustrats desintegradors de la societat; un sí a la ciutat compacta, densa i mediterrània, aquella que cerca la cohesió social. És un punt i a part a la tradició recent i imperant, i també una decisió costosa, políticament parlant, però sens dubte socialment rendible.

La Regió Metropolitana de Barcelona té una població entorn al setanta per cent de la de Catalunya i sols representa el deu per cent del seu territori. És la sisena àrea en població a escala europea. Avui és una realitat innegable configurada per diversos elements comuns, tant en el camp físic com en l'econòmic i social. La no-existència d'elements comuns de govern que planifiquin el territori sols ha estat possible per la miopia política del Govern català els darrers anys.


Aquest territori té una dimensió de més de 3.200 quilòmetres quadrats. Està compost per municipis de diversa entitat, situats a la franja costanera i a les comarques de l'interior. La serralada Litoral és el fet geogràfic que separa el sistema, i el riu Llobregat i Besòs, els eixos bàsics de la seva connexió. Tot i l'alt índex d'ocupació i de l'alta densitat de les activitats

que s'hi produeixen, des de la residencial fins a la industrial, és un territori avui encara pendent d'ordenació. La suma i la diversitat de les activitats, bàsicament la residencial amb les associades a aquesta i les productives, configura un espai important de relacions, econòmiques i socials que representa la primera aglomeració industrial i la segona en renda, ocupació i població de l'Estat.

Les infraestructures hi tenen un paper fonamental, tant en el camp de la mobilitat com en el de la comunicació. És per aquest motiu que les propostes de millora per aconseguir unes xarxes eficaces i gratuïtes són essencials per al correcte funcionament del sistema regional metropolitana. La superposició de la diversitat dels sistemes de comunicació és vital, així com la seva planificació. Tot això ha de ser compatible amb les importants reserves naturals, com és Collserola, que cal protegir com a espais públics per tal d'assegurar un equilibri ambiental superior.

Barcelona representa, sense complexos, la ciutat central i necessària del sistema metropolitana, el lloc on es desenvolupen les activitats de capitalitat, que seran complementades necessàriament per la resta de ciutats de la regió. Les característiques d'aquesta relació és faran a través d'un sistema isotròpic, on els espais interurbans tindran una importància cabdal ja que assumiran funcions de lligam del territori.

Dintre d'aquesta estructura apareixeran grans punts singulars que no hauran d'anul·lar les àrees tradicionals, però que donaran valor a les perifèries i centralitats positives a aquestes. La capacitat del sistema d'estructurar-se a través de les diverses escales urbanes serà l'eina clau, i d'ella dependrà la qualitat del territori. En això el paper de la ciutadania serà imprescindible, solament amb la seva comprensió el sistema serà real i cohesionat.

La necessitat de regulació i planificació comuna del territori metropolitana és una evidència avui inajornable. La seva manca provoca un retard important en la consolidació de la Regió Metropolitana com una nova ciutat rica en diversitat. No es pot deixar tot aquest espai a voluntats diverses i a vegades enfrontades, així com a criteris de desenvolupament diferents. Els retards en la redacció d'un pla territorial han estat injustificables i generen dificultats serioses d'entesa i execució dels projectes, com per exemple el polèmic traçat de la xarxa d'alta velocitat. La regulació del territori és un fet cabdal i necessari per cercar el seu equilibri. Així com millorar la qualitat de vida a través d'una vertebració real, on és redefineix el paper de la ciutat central, Barcelona, i la consolidació d'un model policèntric urbà. El reciclatge farà d'aquest espai una ciutat contemporània més sostenible i capital important del nord-oest de la Mediterrània. Barcelona serà un lloc de trobada de cultures. 

Bibliografia

AJUNTAMENT DE BARCELONA. *Espais i escultures*. Ajuntament de Barcelona, 1986

AJUNTAMENT DE BARCELONA. *Barcelona: espai públic*. Ajuntament de Barcelona, 1993

AJUNTAMENT DE BARCELONA. *Urbanisme a Barcelona. Plans cap al 92*. Ajuntament de Barcelona, 1986

AJUNTAMENT DE BARCELONA. *Àrees de nova centralitat. New Downtowns in Barcelona*. Ajuntament de Barcelona, 1986

AJUNTAMENT DE BARCELONA. *Barcelona. La segona renovació*. Ajuntament de Barcelona, 1996

AJUNTAMENT DE BARCELONA. *1999, Urbanisme a Barcelona*. Ajuntament de Barcelona, 1999

BOHIGAS, O. *Reconstrucció de Barcelona*. Barcelona: Edicions 62, col. Llibres a l'abast, 198, 1985

BORJA, J.; MUXÍ, Z. *L'espai públic: ciutat i ciutadania*. Barcelona: Diputació de Barcelona, col. Espai Públic Urbà, núm. 2, 2001

BUSQUETS, J. *Barcelona. Evolución urbanística de una capital compacta*. Madrid: Ciudades de Iberoamérica / Editorial Mapfre, 1992

CERDÀ, I. *Teoría de la construcción de las ciudades*. Barcelona: Ministerio para las Administraciones Públicas i Ajuntament de Barcelona, 1991

GASPARRINI, C. *L'attualità dell'urbanistica*. Milà: Etaslibri, 1994

GUÀRDIA M.; MONCLUS F.J.; OYON J.L. *Atlas histórico de ciudades europeas. Barcelona*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, p. 63-92, 1994

MARAGALL, P. (ed.). *Europa próxima. Europa, regiones y ciudades*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya i Universitat de Barcelona, 1999

MONTANER, J.M. (ed.). *Barcelona 1979/2004. Del desarrollo a la ciudad de calidad*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 1999

ROGERS, R.; POWER, A. *Cities for a small country*. Londres: Faber and Faber, 2000

Pàgina web

<http://www.bcn.es/urbanisme>