

MARTÍ CHECA ARTASU

NOTÍCIA BIBLIOGRÀFICA

**Fitxa Bibliogràfica**

**BARCELONA TRANSFER.  
SANT ANDREU-LA SAGRERA.**

Planificaci6n Urbana  
Urban Development  
Planificaci6n Urbana

**1984-1994**

Pr6leg a cura de **Pasqual Maragall.**

Edici6n financera: **Xavier Basiana.**

Editors executius: **Manuel Arenas, Manuel Gausa i Miguel Ruano.**

Edita: ACTAR amb la col·laboraci6n de l'Ajuntament de Barcelona, Vallerhermoso, S.A., B.A.S.E (Barcelona. Arquitectura. Sistema. Entorno) i AGFA.

Barcelona, 1995

163 pàgines

Plànols, projectes, il·lustracions, gràfics i fotografies.

33,5 X 24,5 cm.



La publicaci6n que us presentem, *Barcelona Transfer, Sant Andreu-La Sagrera. Planificaci6n Urbana*, neix amb la voluntat expressada segons els seus propis editors de ser el suport on es: «... *recull de forma accessible i detallada, les propostes pel desenvolupament del sector La Sagrera - Sant*

*Andreu amb la voluntat de contribuir al debat disciplinar i ciutadà. Sembla important que els esforços realitzats fins ara, per tal com han contribuït a enriquir un procés llarg i complex, quedin reflectits en una publicació que eviti la seva evanescència en l'oblit i la pèrdua d'idees vàlides i conceptes suggerents.* ( p.15 ). Destaquem d'aquesta definició prou sintètica i classificatòria del llibre, la voluntat de ser accessible, en un terreny tan difícil pels no professionals com és la planificació urbana i l'urbanisme i la clara idea de debat i d'explicació dels processos de canvi urbà que a passes de gegant han sacsejat Barcelona els darrers anys.

A nivell de forma, el llibre s'estructura en tres grans seccions *Territori latent*, on un text de Pedro Azara ( professor d'estètica de E.T.S. d'arquitectura de Barcelona) que sota el títol de *Terra erma*, planteja la buidor d'un espai que la ciutat vol conquerir i que ple de passat, viu encara ara, en allò que els tècnics anomenen *Ciutat difusa* ( *espais no urbanitzats dintre de la trama urbana* ). Les fotografies en blanc i negre de l'arquitecte i fotògraf Xavier Basiana, sota el títol *Paisatge espectant*, complementen aquest text i introdueixen un element plàstic d'enorme força visual i de reflexió envers aquest espai que vol formar part i viure de la ciutat.

La segona secció, *Territori de projecte*, presenta els projectes urbanístics bipolaritzant-los, d'una banda, en els privats ( dels quals els editors són autors o participen ) i d'una altra, els municipals. La participació amb diferents escrits dels autors dels projectes, arquitectes d'àmplia experiència professional i docent, Arenas, Basiana, Gausa, Esteban, Fayos i Ruano, així com la presentació amb plànols, croquis, dissenys, esborranys dels projectes, etc... incentiven l'accessibilitat i l'interès informatiu dels textos, aquests, en la majoria dels casos, són resums dels projectes originals presentats.

La darrera secció, *Territori a debat*, recull les contribucions de diferents experts, enriquidora i important nòmina d'autors, en temes relacionats amb planificació urbanística ( Joan Busquets, Mario Fancello i Ricard Pié ), el mercat immobiliari ( A.Thouard Conseil ), l'impacte de les xarxes ferroviàries ( Huib Ypma, M.A. Dombriz, J.Julià i R.Vergés), i el desenvolupament regional ( A. Font i M. Ruano ). Aquí també, es presenten les conclusions de les *Jornades informatives La Sagrera-Sant Andreu*, un dels aspectes més interessants i innovadors de tot el procés de planificació de la zona, en el sentit d'informar als veïns de la zona del projecte urbanístic que els afecta.

Per últim comentar que el llibre es presenta escrit en tres idiomes, castellà, anglès i català, aquesta presentació al nostre entendre, no deixa cap mena de dubte d'una voluntat de que el tema arribi a tothom, implicats o no, foranis o indígenes, no professionals i tècnics qualificats.

En definitiva, un llibre que en paraules d'un dels seus autors i editor financer, Xavier Basiana està dirigit : *" ... a arquitectes o a urbanistes, també té altres vessants. D'una banda estaria dirigit a la gent que viu en aquest*

*barri i li agradaria tenir en un llibre una part de la història de la Sagrera, i d'altre cara a possibles inversors que vulguin conèixer les possibilitats d'aquesta zona . Per aquest motiu també està traduït a l'anglès.\*<sup>1</sup>*

### **Comentari.**

Si bé, des dels darrers anys es parla de l'obsolescència del planejament urbanístic total com a eina d'intervenció a la ciutat, per la incapacitat administrativa per executar globalment el pla d'aquesta ( Pla General Metropolità), per canvis, reiterats, en la pressa de decisions sobre el territori i per la degradació que sofreixen els teixits urbans afectats per una futura actuació que es ralentitza al llarg del temps la seva realització. Això fa que s'arribin a postures centrades en la necessitat d'intervenir amb projectes urbans parcials, locals, autònoms i acabats en ells mateixos. L'intent, a la majoria dels casos i difícil a la pràctica, es trobar les interaccions entre ambdós processos, el global i el local<sup>2</sup>.

Al fil d'aquesta polèmica, el planejament urbanístic de les gairebé tres-centes hectàrees que conformen el Pla Sant Andreu-La Sagrera esdevé paradigma d'aquesta controversia. El llibre que aquí us ressenyem és un recorregut cronològic, morfològic i fins i tot tipològic dels projectes que afecten el que ha estat denominat des de l'aparell institucional: *la darrera reserva de sòl de la ciutat* i que té com a eix una infraestructura de transport que incidirà en una transformació urbana plena<sup>3</sup>.

Deu anys de projectes sobre una zona, històricament desestructurada i marcada per un seguit d'elements annexes al desenvolupament urbà del seu entorn i que han refermat les especials característiques geogràfiques d'aquesta. Primer amb la implantació de part del recorregut del *Rec Comtal*, element d'irrigació pels terrenys de la zona - d'antic ús agrari -però divisor de l'espai geogràfic al aprofitar la inflexió del nivell topogràfic del Pla de Barcelona en aquest, la posterior implantació de l'indústria vora aquesta infraestructura hidràulica i d'un entremat ferroviari deutor de l'última, però vinculat a la primera.

Pel que fa als plans urbanístics de l'àrea, el llibre planteja una dualitat de projectes, d'una banda, uns, ens atrevim a anomenar-los, privats, *Sagrera*

1 Paraules extretes de l'entrevista a Xavier Bastana que amb motiu de la presentació del llibre que es publicà a TOT SAGRERA ( Revista de l' A.V. de La Sagrera ) nº 63, Abril 1995. p. 13.

2 L.ZUMIN. *Los estudios urbanísticos en la última década: entre la dimensión global y la dimensión local (1984 -1994)*. a: *DOCUMENTS D'ANÀLISI GEOGRÀFICA*. nº24, 1994.

3 M.HERCE. *Las infraestructuras de transporte y la transformación metropolitana*. a: *CIUDAD Y TERRITORIO*, nº 93, 1992.

*Station* i el *Masterplan Rec Comtal* i els altres municipals, *Via Verda* i el *Parc Lineal*.

Dues maneres d'entendre la planificació urbana entesa com actuació sobre el territori, cultura del paisatge i com a lògica dels projectes, tractats com peces que impacten sobre el territori i que indefectiblement han de relacionar-se amb aquest. També dues metodologies de treball en l'urbanisme, una més centrada en la imatge del projecte i en ell mateix i altra més apropada als conceptes reflectits a la geografia urbana, en definitiva el tractament d'una totalitat versus al de diferents parcialitats d'una extensa àrea.

Els primers, realitzats per encàrrec del promotor americà *The Travelstead Group*; amb un d'inicial, a escala de disseny d'un edifici, *Sagrera Station* (1990-91) firmat per tres dels editors del llibre i que plantejava: « un estudi sobre el potencial dels terrenys ferroviaris i industrials infrautilitzats de la Sagrera » (pàg.47). Paral·lel a aquest, Miguel Ruano, com director, Manuel Arenas i Xavier Basiana amb la col·laboració de Sir Norman Foster and Partners, desenvolupaven un pla global per l'àrea, *Rec Comtal* (1991-94) que proposava « una idea de forma i estructura pel desenvolupament urbanístic del sector i mostra com les iniciatives públiques i privades poden conjuntar-se a un projecte unitari per a la revitalització de la zona » (pàg 67). Tots dos projectes, de diferents escales, es nodreixen d'allò en que els seus autors són especialistes i alhora defensors<sup>4</sup>, l'ecourbanisme ( la creació de comunitats humanes multidimensionals en un entorn construït harmònic i equilibrat ) i de l'anomenat *disseny sostingut*, on l'ecologia i la tecnologia superant la seva tradicional contraposició, s'integren dintre d'una estratègia de conjunt i intervenen en la planificació de l'urbanisme de les ciutats<sup>5</sup>.

Atenent als postulats emanats d'aquests posicionaments ideològics, ambdós projectes pretenen la resolució i fins i tot el solapament de l'espai projectat, en una zona verda línia, on observariem idees com el consum circular, l'aprofitament dels recursos, des d'hídrics, és per això que es dissenya un gran riu inserit al llarg del projecte, passant pel valor bàsic de la zona, el sòl; d'un ús industrial es canvia per un ús terciari, menys degradant i més d'acord amb el desenvolupament d'infraestructures de comunicacions, telecomunicacions i serveis. Així molt aspectes del projecte com: el disseny dels sistemes de reciclatge ( les anomenades aigües grises del projecte, p

4 Recentment, defensaven aquests postulats a la premsa escrita. Veure. LA VANGUARDIA. Suplement cultura / ideas. 18 de juliol de 1995. M. ARENAS i M.RUANO. *Barcelona y el ecourbanismo*.p.38

5 Els més recents aspectes d'aquestes teories pel que fa a l'Estat espanyol, els podem trobar a *REGIÓN Y CIUDAD ECO-LÓGICAS*, número monogràfic de *CIUDAD Y TERRITORIO*, nº 100-1-01, MOPT, Madrid, 1994.

80.) i drenatge del llac, l'utilització de tecnologia forestal, la creació de vivers dintre la zona per dotar-la de verd, l'estudi de potencialitats dels serveis (gas, aigua, electricitat), la instal·lació de calefacció i refrigeració centralitzada com subproducte dels sistemes de generació d'electricitat i la implantació del tramvia són exemples extractats de les teories de l'ecourbanisme. Malgrat això, les crítiques respecte al projecte han vingut per la lògica d'aquest, si bé preten una qualificació de la zona, es crea una mena de microclima, d'espai tancat en si mateix i que no es comunica a la zona dels voltants, encara que vol transmetre uns valors a aquest entorn.

Però, el mèrit d'aquests dos projectes, per sobre d'altres consideracions és haver expressat iconogràficament les possibilitats de transformació d'aquesta àrea urbana, per primera vegada i amb moltes suggerències, susceptibles de ser aplicades en el futur, aquí o en altres llocs, on des de no fa gaire es desenvolupen estratègies semblants com per exemple l'IBA (Internationale Bauausstellung) de l'Emscher Park, a la ciutat alemanya de Duisburg<sup>6</sup>.

Més recents en el temps, i potser més en consonància amb les polítiques i formes de fer dels serveis urbanístics de l'ajuntament i la veritable problemàtica de la zona; trobem els projectes municipals per la zona. Aquests estaran marcats, com assenyala, Juli Esteban, director del primer projecte municipal de la zona *Via Verda 1992-1993*, «per l'absència d'uns objectius de transformació globals i clars per part de l'Ajuntament, aquest és el principi que en bona lògica adoptaria qualsevol projecte, sobretot després d'uns quants anys en què s'havien vingut contraposant teòricament els projectes amb els plans, atribuint als primers totes les virtuts (concreció, eficàcia, capacitat de control, etc.) que es negaven als segons (inmobilitisme, abstracció, obsolescència, etc.)» (p.103). Aquest aspecte, però, no impedeix desenvolupar uns projectes, tant *Via Verda* com *Parc lineal (Reordenació urbanística del corredor ferroviari del Clot - La Sagrera - Sant Andreu) 1993-1994* que segons els seus dissenyadors pretenen «considerar les possibilitats del conjunt de l'àrea a partir de les actuals circumstàncies, sens perjudici d'entendre que és una consideració necessària posar les mesures perquè els diversos agents puguin actuar amb prou independència i de manera gradual»<sup>7</sup>. Deixant a banda consideracions de criteris i objectius de planejament dels projectes (Actualització de les relacions urbanes generals que afecten a l'àrea, la

<sup>6</sup> Les semblances del denominat projecte del Parc de Duisburg-Nord amb el pla que parlem són gairebé paral·leles en molts dels seus aspectes formals, antigues àrees industrials en desús, pas d'una via natural, el riu Emscher i un canal adjacent, el caracter línia de l'àrea, el reaprofitament d'estructures anteriors, etc... per més informació veure: DD.AA. *La IBA de Emscher Park (1989-1999)* dins *CIUDAD Y TERRITORIO*, N°100-101, Madrid, 1994, MOPT.

configuració d'una nova àrea urbana, la voluntat d'integrar la zona amb el seu entorn i amb la ciutat, la transformació, alhora que manteniment del teixit industrial, la interconnexió, etc...). Un fet, gairebé, ineludible en urbanisme com és la dificultat que una estratègia urbana planificada coincideixi amb la real situació de la zona que marcarà definitivament el seu desenvolupament; apareix aquí, en forma dels diferents agents - RENFE, Gec-Alsthom ( terrenys de la Maquinista ), Bayer ( terrenys de la Fàbrica nacional de colorants ), Mevosa ( Mercedes Benz ), Fabra i Coats, Transports Metropolitans de Barcelona, el ministeri de Defensa i els petits propietaris -, que disposen i negocien amb el sòl a la zona projectada , marcant projectes més parcials i una barreja d'interessos tant privats com públics manifestats des de la concepció del pla . Aquests aspectes han fet possible la participació <sup>8</sup> del moviment veïnal de la zona i la contribució d'aquest a les al·legacions al projecte i establir consideracions respecte a aspectes socials i de patrimoni. Aquesta participació, incentivada per l'Ajuntament<sup>9</sup>, i pels projectistes, primer a través d'unes Jornades informatives ( abril i maig de 1993) i després a les al·legacions ( 21 de juny 1993) i la presentació d'una sèrie de propostes alternatives al pla sorgides des de la Federació d'associacions de veïns de Barcelona fan d'aquesta, un exemple que hem de creure pioner a Espanya, però amb algunes experiències a la resta d'Europa<sup>10</sup>.

El llibre però, deixa obert un gran interrogant pel futur que l'actual responsable del projecte, Bernardo de Sola Susperregui, recentment plantejava<sup>11</sup>:» *Queden molts espais per construir a Barcelona. El que cal tenir*

7 JULI ESTEBAN. *L'ordenació de l'àrea Sant Andreu-La Sagrera a Barcelona: Els motius d'un rept.* Dins ÀREA. Revista de debats territorials, nº1, setembre 1994. p.66-73.

8 Respecte a la participació ciutadana, cal remuntar-se a l'anomenat Seminari de Split ( 1979-1980) on per primera vegada de manera formal es va tractar aquesta temàtica, les bases teòriques de la seva aplicació en el cas espanyol les va posar Juan Jesús Trapero a: J.J. TRAPERO. *La participación de las ciudades en el planeamiento de la construcción y gestión de los asentamientos urbanos.* Dins. CIUDAD Y TERRITORIO, nº 53, 3/1982, IEAL, Madrid

9 A través de l'utilització de l'article 125 referent a les modificacions relatives al Pla general Metropolità. Més informació. B. SOLANAS . *L'article 125.* Dins. SANT ANDREU DE CAP A PEUS ( Revista de l'A.V.Sant Andreu ), nº350, juny 1993.

10 Un exemple recent seria a la ciutat d'Ashford, on la modificació d' antigues zones, nussos ferroviaris i de carreteres per nous usos a potenciat la participació ciutadana en el desenvolupament del projecte de reestructuració. J.COLES *et alii.* *Land utilization, town and country planning.Public Participation, England - Ashford.* Dins: TOWN AND COUNTRY PLANNING, nº63, Feb 1994.Una iniciativa semblant es desenvolupa a Amberes (Antwerp) a Bèlgica que des de finals de la dècada dels 80 encetà un plan de reestructuració de la seva zona portuària arbitrànt una sèrie de mecanismes de participació ciutadana enfront les possibilitats del projecte que s'anava fent.

*present és com són deglutits: si d'una manera positiva o bé és preferible que siguin enderrocats.» Caldrà esperar a aquest futur per observar les conseqüències d'aquesta deglució en l'entorn d'aquest urbanisme projectat. Un futur, que ja ha començat amb la consolidació de les primeres obres, com és la inauguració el passat 27 de juny de 1995 del pont que uneix la Rambla Prim amb el passeig Onze de Setembre <sup>12</sup>.*

*Barcelona, 21 de juliol de 1995.*

11 F.CORREA, E.BRUJ, MARTORELL i B.DE SOLA. 2 X 2 = 5 *Model de ciutat o ciutat model?* dins *Barcelona, Metròpolis Mediterrània*, nº25, Març-Abril 1995. p.57

12 *El Pla de modificació del Pla General Metropolità al sector Sant Andreu-La Sagrera va ser aprovat el 29 d'abril de 1994 i les modificacions d'aquest varen ser presentades el setembre del mateix any.*