



EL PLANEJAMENT FÍSIC DEL CONTINU URBÀ  
BARCELONÍ: IMPLICACIONS SUPRAMUNICIPALS

JULI ESTEBAN

*Arquitecte. Director del Gabinet d'Estudis Urbanístics, Ajuntament  
de Barcelona*

AMADOR FERRER

*Arquitecte. Director Adjunt del Gabinet d'Estudis Urbanístics, Ajuntament  
de Barcelona*

---

SUMARI

**1. El continu edificat de l'àrea metropolitana: un encaix per a la projectació d'àrees urbanes**

**2. Un parc urbà lineal i ferroviari al portal nord de la ciutat: l'àrea de Sagrera-Sant Andreu**

**3. La nova façana marítima i el potencial urbà del sector del Poblenou**

**4. Els nous espais firals i els seus entorns d'activitat econòmica**

## EL PLANEJAMENT FÍSIC DEL CONTINU URBÀ BARCELONÍ: IMPLICACIONS SUPRAMUNICIPALS

«CONTINU *subs. masc. cosmol.* En la filosofia clàssica, realitat material considerada com un tot les parts de la qual, unides entre elles sense solució de continuïtat, tenen un límit únic i comú».

*Diccionari de la Llengua Catalana*

### 1. El continu edificat de l'àrea metropolitana: un encaix per a la projectació d'àrees urbanes

En les visions pròpies dels enfocaments territorials amplis, les àrees urbanes acostumen ser contemplades com «taques negres» estables a les quals les propostes de planejament o d'execució d'infraestructures no solen referir-se gaire directament, llevat de casos excepcionals com pot haver estat la construcció de les rondes de Barcelona.

L'acció supramunicipal en el territori, conduïda pels agents públics com l'Estat, la Generalitat o les diputacions, acostuma dirigir-se a les àrees buides, que és on sol situar-se la infraestructura de nova creació o les actuacions de nou sòl per a indústria o habitatge. Afegim que hi ha en aquestes actuacions requeriments procedimentals que a més de fer possible un cert diàleg entre diferents nivells de l'Administració, faciliten un coneixement de la proposta en els diversos àmbits municipals afectats, la qual cosa permet debatre i aproximar postures al respecte, des del punt de vista dels interessos locals.

A les àrees urbanes, les coses són força distintes. En primer lloc subratllem que es troben en un continu procés de canvi tant per la localització de les activitats com pel que fa a la renovació dels seus espais i els seus edificis. Els teixits que conformen el continu edificat són per tant objecte especialíssim d'iniciatives i projectes, en els quals prima legítimament la competència urbanística dels municipis.

El continu urbà de Barcelona és una àrea de dimensió metropolitana, per la presència de diversos municipis en el seu àmbit. D'altra banda, la *continuitat* dels seus espais i teixits fa que els trets definitoris d'una ciutat, fins i tot els d'una ciutat unitària convencional —xarxa contínua de carrers, manteniment de la densitat urbana, tipologia edificatòria ciutadana, etc.—, siguin emfàticament presents en aquesta part de l'àrea metropolitana. En aquest

àmbit coexisteixen diversos operadors públics urbanístics que són els ajuntaments, amb la seva específica problemàtica, les seves idees i els seus recursos per formular projectes que canalitzin i liderin el continu procés de canvi de les seves àrees urbanes. Projectes que, perduda la plataforma d'obligat debat urbanístic intermunicipal que fou la CMB, sovint no arriben a ser ni tan sols suficientment coneguts pels altres coparticipants de la mateixa realitat urbanística. Les possibles redundàncies, pèrdues d'oportunitat de sinergia, contradiccions o altres efectes indesitjables no tenen altra possible esmena que les correccions que l'autoritat urbanística superior que ja comprèn l'àmbit de tot Catalunya cregui pertinent introduir a escales i nivells que en bona lògica sembla que no li correspondrien. D'altra banda, el caràcter de l'indelegible diàleg que cada ajuntament ha de mantenir amb l'autoritat urbanística superior per tirar endavant les seves propostes no sol redundar tampoc en el foment dels diàlegs «horitzontals», que ja de per si tenen la dificultat certa de l'inevitable particularisme local.

La distinció, dins dels àmbits metropolitans, d'una primera corona (que correspon al continu edificat) respecte d'una segona (que correspon a l'àrea d'influència funcional) és esclaridora respecte de la distinta naturalesa dels problemes urbanístics a afrontar a una i altra escala territorial i, en conseqüència, també respecte dels diferents instruments de planejament que hi poden ser formulats per resoldre aquells problemes. La primera corona correspon a l'àrea efectivament edificada, o construïda amb una suficient densitat, i ha vingut prenent la denominació de continu urbà o continu edificat (és la *urbanized area* dels censos americans); la segona, pel contrari, correspon a l'àrea econòmica o de forta relació habitatge-treball, i ha estat definida sovint com l'àrea d'influència del *commuting* diari (seguint el paral·lel americà, seria la *Standard Metropolitan Statistical Area*).

A Barcelona hem parlat, respectivament, d'àrea i regió metropolitana. Per àrea metropolitana de

Barcelona s'ha entès fins ara l'àmbit del Pla General Metropolità aprovat l'any 1976, delimitat inicialment l'any 1953, si bé aquesta noció podria també correspondre al continu urbà o a l'àrea de major densitat d'urbanització i edificació, que és l'àmbit dels projectes que aquí es presenten, tots ells inclosos en el municipis immediats al de Barcelona. La Regió Metropolitana, en canvi, és el territori més ampli que inclou la Regió I més les comarques del Penedès i el Garraf, àmbit del Pla Director de l'any 1968 i del Pla Territorial Metropolità, que actualment es troba en fase de redacció.

El que interessa ara subratllar, però, és la distinta naturalesa dels criteris a partir dels quals se sol definir aquestes dues realitats metropolitanes: en el primer cas, es tracta d'un criteri d'ordre físic (el grau de consolidació de la urbanització i/o l'edificació, la compacitat urbana, la densitat d'ocupació del territori), mentre que en el segon cas, el criteri és de tipus funcional (relacions habitatge-treball, àrees de mercat, densitat de comunicacions, gruix de les xarxes, influències socio-econòmiques). Creiem que aquesta diferència de criteri expressa bé la problemàtica urbanística a abordar en cada cas i el tipus de planejament i intervenció urbanística que hi correspon.

El continu urbà de l'àrea metropolitana de Barcelona seria, en aquest sentit, el marc indefugible de la projectació urbana, entesa en el seu sentit més ampli. Un marc en el qual caldria afrontar, per tant, aspectes tan diversos com són l'ordenació de les àrees edificades, la projectació dels espais perifèrics, la definició dels traçats viaris, la integració urbana de les infraestructures, la posició i la forma dels grans equipaments, entre altres elements. Es tracta d'aspectes que tenen, tots ells, un fort component espacial i en els quals el projecte implica necessàriament la globalitat d'un territori més ampli, de caràcter metropolità. La simple exposició, en la present publicació, del conjunt d'estratègies i projectes municipals és, en aquest sentit, eloqüent: de la seva lectura s'infereix l'existència d'una ciutat comuna, construïda a partir d'iniciatives d'ordenació i de projecte de procedèn-

cia diversa, però que precisen de certa coordinació a una determinada escala territorial. La necessitat d'una consideració conjunta d'aquests problemes a l'àrea urbana consolidada hauria de portar, així, a la persistència d'un pla general d'ordenació urbana de caràcter plurimunicipal i, per tant, necessàriament a la institució d'un organisme amb competències suficients per als seus gestió i seguiment.

Aquest recull d'objectius i projectes d'alguns municipis significatius del continu urbà pretén, en la mesura de les seves possibilitats, contribuir a trencar l'opacitat i l'estanqueïtat del que es pensa en els diversos «centres gestors» del continu edificat. Posar en comú coneixements del que, des de posicions bàsicament disciplinars, es pensa i es projecta als municipis de l'Hospitalet, el Prat, Badalona, Sant Adrià, Santa Coloma a més del de Barcelona, té un interès evident com a primer pas d'un debat constructiu entre veïns que caldria mantenir des d'aquest moment i que no s'hauria de limitar als municipis relacionats, ja que és clar que d'altres (Esplugues, Sant Just, Cornellà, Montcada...) tenen graus d'implicació similars en el continu edificat. Que no hagin estat inclosos en aquest recull no té altre motiu que les limitacions d'espai d'una publicació d'aquest tipus.

El recull comprèn els tres municipis més grans del continu, l'Hospitalet, Badalona i Santa Coloma, a més de Barcelona i dos municipis costaners de molt diferent caràcter que tenen com a referència comuna la presència fluvial i la servitud que els hi han imposat històricament les infraestructures metropolitanes.

Assenyalem com a pinzellada introductòria que el projecte d'una Gran Via urbana a l'Hospitalet, les transformacions de Santa Coloma recolzades en la recent millora de connectivitat o el paper de la ronda de Badalona en la integració urbana de la franja nord són operacions que tendeixen al reforçament de la identitat ciutadana d'aquests municipis i qualifiquen la seva integració al continu urbà metropolità. Per la seva part, al Prat i a Sant Adrià

els projectes configuren propostes de canvi proporcionalment més rotundes, ja sigui a cavall i com a conseqüència del desenvolupament d'infraestructures bàsiques –port, aeroport– o amb l'objectiu de recuperació de zones importants dels municipis a partir d'una millor accessibilitat i amb l'esperança d'una certa descàrrega d'obligacions infraestructurals i socials.

En el cas de la ciutat de Barcelona, un seguit de plans i projectes d'ordenació urbana actualment en curs de redacció o desenvolupament, teòricament situats dins dels límits del terme municipal, afecten en realitat una àrea bastant més extensa (que implica de forma directa els municipis de l'entorn immediat i de forma indirecta d'altres més allunyats). La projectació urbana d'aquestes àrees no es pot desentendre, com sembla evident, dels seus efectes i conseqüències en el territori metropolità. I aquesta no és una implicació que afecti únicament la ciutat de Barcelona: el mateix succeeix quan el Prat de Llobregat ha de fer front als problemes de l'ampliació del port o de l'aeroport, quan Badalona projecta l'àrea de Montigalà o quan l'Hospitalet ordena els terrenys de la nova Fira de Mostres a Pedrosa-Gran Via Sud. Ja la projectació i construcció de les rondes, així com de la major part dels projectes olímpics, han evidenciat de forma palesa els seus efectes sobre l'àmbit de la ciutat real, un àmbit que és com a mínim plurimunicipal i que participa i gaudeix de les millores: un àmbit que ha quedat d'una o altra forma immers en les transformacions urbanes en curs.

Encarar l'abast territorial d'alguns projectes d'iniciativa i gestió local és important no únicament pel que fa a la necessària coordinació intermunicipal, sinó també, i sobretot, per no equivocar el seu contingut, per treballar a l'escala més adequada per al correcte tractament dels problemes. Aquesta és una reflexió continguda en algunes de les propostes en curs d'elaboració per l'Ajuntament de Barcelona. En aquesta línia, es presenten a continuació tres de les àrees que, en aquests moments, són objecte d'estudis encaminats a possibles propostes d'ordenació i de projecte de gran

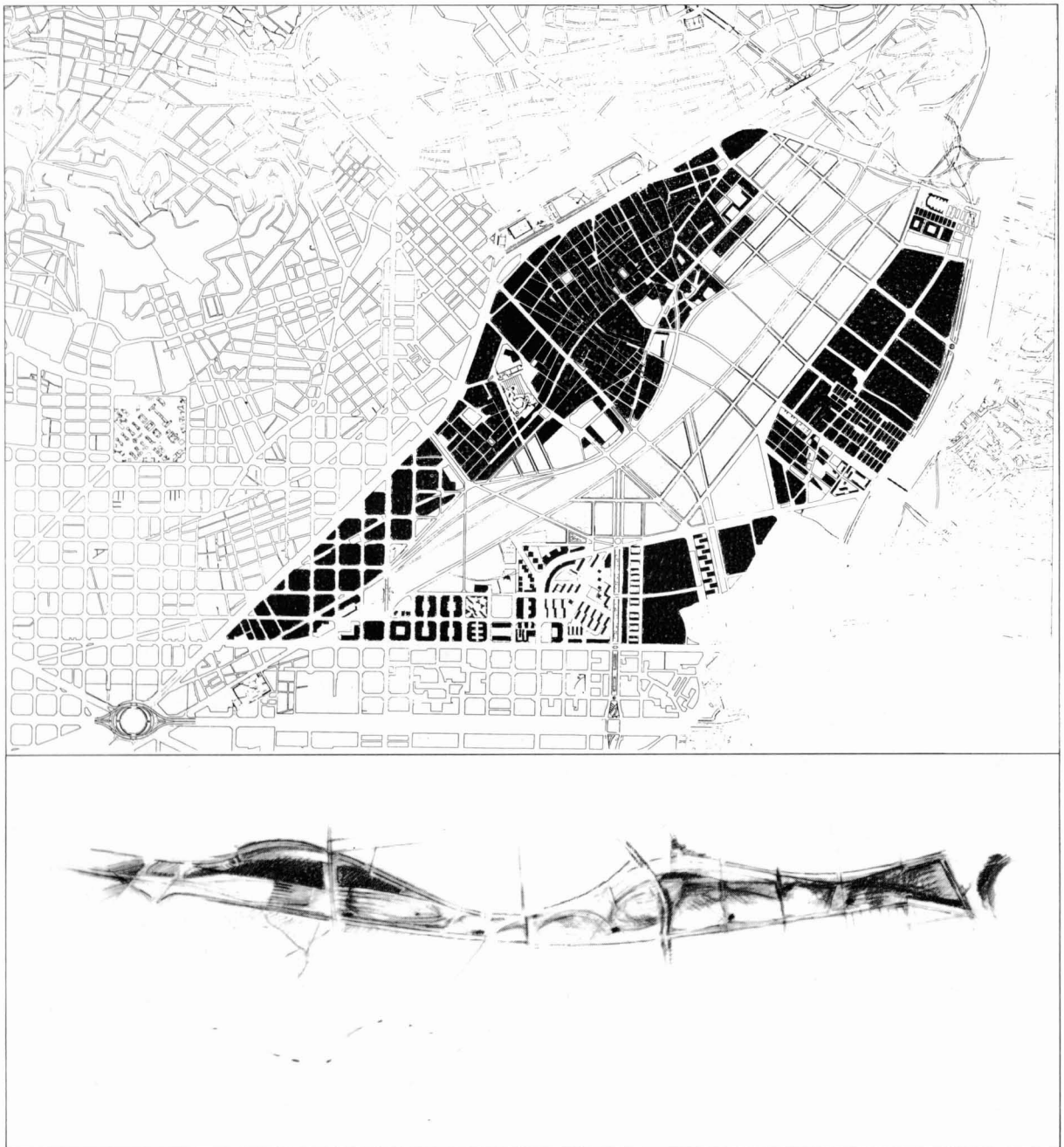
escala, amb indubtables repercussions metropolitanes: l'àrea de Sagrera-Sant Andreu, el sector del litoral de Llevant i Poblenou i l'àrea de Mare de Déu del Port-Zona Franca.

## **2. Un parc urbà lineal i ferroviari al portal nord de la ciutat: l'àrea de Sagrera-Sant Andreu**

Amb independència de l'arribada del tren d'alta velocitat a l'estació de Sagrera, l'àrea ocupada o directament relacionada amb els traçats ferroviaris des del nus de la Trinitat fins a la plaça de les Glòries posseeix un potencial urbà, pendent d'ordenació i desenvolupament, de primera magnitud. Aquest potencial procedeix no només per la seva extensió superficial, sinó també per la seva actual indeterminació urbanística, derivada de la presència significativa d'usos del sòl i activitats en transició. Es tracta d'una de les últimes oportunitats a Barcelona per projectar elements de gran escala: a més de l'estació del ferrocarril, un gran parc urbà (amb una superfície de més de 40 hectàrees), diversos equipaments de caràcter general i importants elements de vialitat urbana i metropolitana. Un projecte que pot caracteritzar fortament un ampli sector municipal que ja ha estat vist com el «portal nord» de la ciutat (figura 1).

La presència de grans propietats de sòl on els actuals usos (industrial, ferroviari, exèrcit) es troben subjectes a transformació més o menys imminent ha imprès una dinàmica de canvi a aquesta àrea urbana. La possibilitat d'una estació terminal per al ferrocarril d'alta velocitat ha estat només un factor afegit en aquest procés, tot i que pot esdevenir decisiu. Però en qualsevol cas, la marxa d'indústries de la rellevància de la Maquinista Terrestre y Marítima, la disponibilitat dels terrenys de Bayer, les obres en curs al triangle ferroviari per acollir les cotxeres de metro i d'autobús, juntament amb la reorganització dels ferrocarrils de rodalia i de mercaderies, són factors més que suficients per plantejar una ordenació de conjunt de l'àrea, i que fins i tot obliguen a fer aquesta consi-

**Figura 1. Sant Andreu-la Sagrera: avanç de planejament**



deració global. L'ordenació proposada pren com a hipòtesi de partida la creació d'un gran parc urbà lineal seguint la falla topogràfica que recorre el sector i preveu també la localització de l'estació del tren d'alta velocitat al barri de la Sagrera.

Això no obstant, es tracta d'una proposta que possibilita l'execució fraccionada i gradual de l'ordenació, atenent els diversos agents actuant i la possible autonomia de les diverses operacions de transformació.

Tanmateix, es reafirma la vocació industrial de l'àrea, de tal forma que la incorporació d'altres usos terciaris, comercials, residencials o d'equipament es produeix solament en posicions urbanes perifèriques a la zona industrial, per tal de reforçar determinats itineraris urbans o emfatitzar la façana edificada amb front al nou parc. El manteniment de les indústries ja existents que no desitgin desplaçar-se, així com la recerca de tipologies industrials que facilitin la localització d'activitats econòmiques de nou tipus, constitueix una operació clau del projecte. També han estat considerats els efectes d'aquesta opció sobre la ciutat en general i sobre alguns municipis veïns en particular –en termes de manteniment o transformació de l'activitat econòmica de l'àrea, o en termes de radicació dels llocs de treball existents. Les noves infraestructures i equipaments previstos donen suport a aquesta estructura de l'activitat urbana.

D'altra banda, la proposta emfatitza diversos elements de la xarxa viària metropolitana, de gran continuïtat territorial. La pròpia Ronda de Sant Martí es configura com a l'eix longitudinal bàsic de l'àrea, amb connexions des del nus de Trinitat i des de l'Eixample. La Ronda del Mig, ja prevista pel Pla General Metropolità, es desplega a l'alçada de l'Hospital de Sant Pau, amb una branca en direcció al carrer Rio de Janeiro i a l'avinguda Meridiana, i l'altra reconvertida en l'accés principal a l'estació de Sagrera, però amb continuïtat a través del sector fins a enllaçar amb el pont del Molinet i la Ronda Nord de Badalona. Aquesta via configura, així, un itinerari d'importància metropolitana. En sentit mar-muntanya, finalment, l'avinguda Onze de Setembre i la Rambla de Prim asseguruen la connexió d'un seguit de barris des del Turó de la Peira fins a Besòs-la Mina, amb el suport del carrer del Pare Manyanet a la part alta, i de la via Trajana al sector baix. Es tracta de propostes, totes elles, de repercussió en el conjunt de la xarxa viària local i metropolitana, per constituir vies que enllacen directament amb les rondes de Dalt i Litoral.

### **3. La nova façana marítima i el potencial urbà del sector del Poblenou**

El sector del Poblenou i, més en particular, la seva franja litoral ha estat un dels territoris privilegiats de projecte i intervenció de la Barcelona pre-olímpica, i continua essent una àrea de fortíssima dinàmica urbana. La construcció de la Vila Olímpica i de la Ronda Litoral, el projecte de prolongació de l'avinguda Diagonal –amb la posada en servei del nus de la plaça de les Glòries–, les obres en curs per a centres de caràcter cultural de primera magnitud en el sector Glòries-Estació del Nord, el projecte d'àrea de nova centralitat a l'extrem Sud de la Diagonal i la recent aprovació inicial de la modificació del Pla General Metropolità a l'àrea de la Catalana són elements d'innegable transcendència urbana i metropolitana que, per si sols, canvien de forma irreversible la situació urbanística d'aquest sector de la ciutat (figura 2).

Això no obstant, si atenem al conjunt del sector situat entre la Gran Via i el mar, i entre Glòries-Barceloneta i el Besòs, aquesta sèrie de projectes, tot i suposar un fort impacte, no esgoten encara –ni de bon tros– la seva superfície urbana. El sector conté també una de les més importants àrees industrials de Barcelona, així com diversos barris residencials de caràcter tradicional (Poblenou, la Llacuna) i de més recent construcció (Besòs, la Mina) que cal integrar en la nova situació i, en alguns casos, fins i tot protegir. En aquesta línia, els estudis iniciats sobre el sector tracten de coordinar les diverses actuacions esmentades, així com de determinar els possibles impactes sobre els barris de residència popular o sobre les àrees avui ocupades per activitats industrials i de caràcter econòmic. L'objectiu és el de preservar el sòl necessari per a les activitats industrials –tradicionals o reconvertides– localitzades al sector i facilitar-ne la permanència. De la mateixa manera que a l'àrea de la Sagrera, això implica adequar les condicions de parcel·la, ús i intensitat edificatòria a una àmplia gamma d'activitats per a les quals aquesta localització urbana,

de caràcter central, és favorable. L'apertura de la normativa urbanística a activitats econòmiques alternatives –moltes vegades en el límit del que es pot entendre com a industrial–, a més de les tradicionals, es fa, per tant, imprescindible. La convivència d'aquests usos i activitats amb els barris residencials no representa cap problema, ja que en tot cas implicarà una millora respecte de les condicions d'urbanització i serveis en la seva situació actual. Finalment, es planteja també el repte de la permanència de la població resident, amb el reequipament dels barris i la seva integració en el conjunt de l'ordenació del sector.

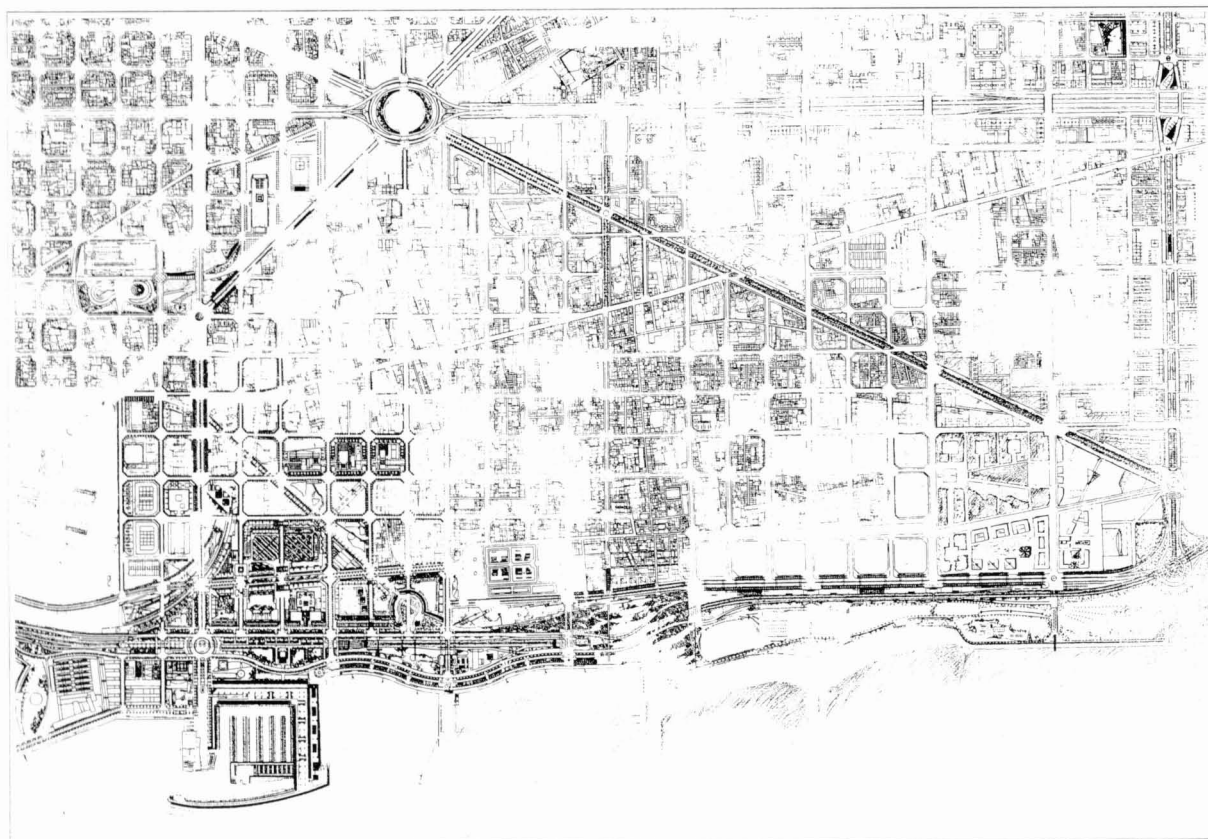
Les múltiples implicacions de l'ordenació de la façana marítima de Barcelona per als municipis costaners –més especialment per a Sant Adrià de Besòs, Badalona i Montgat, però també per al conjunt de l'àrea metropolitana– són evidents. No ún-

cament per al plantejament i la resolució dels problemes de mobilitat litoral, per la localització d'activitats de caràcter direccional o pel valor d'imatge que comporta la nova façana al mar, sinó sobretot per la nova directriu de creixement i renovació urbana que la suma d'aquests factors emfatitza. La reconversió de la façana litoral de Barcelona exigeix un esforç d'intel·ligència dels seus efectes territorials i la consegüent acció coordinada sobre el sector més immediatament implicat.

#### **4. Els nous espais firals i els seus entorns d'activitat econòmica**

La construcció de les noves instal·lacions de la Fira de Mostres als terrenys del polígon Pedrosa, a l'Hospitalet de Llobregat, imprimirà un nou sentit al conjunt d'una àrea urbana avui indefinida en la seva

**Figura 2. Àrea de Poblenou**





forma i indecisa en els seus usos. Es tracta d'un sector a cavall entre els termes de Barcelona i l'Hospitalet, i que quedarà emmarcat entre la Fira antiga (al parc de Montjuïc) i la Fira nova (al polígon Pedrosa). L'eix principal d'aquest sector és el passeig de la Zona Franca, que recorre el tram entre la plaça de Cerdà i el polígon industrial del mateix nom (figura 3). També en aquest cas ens trobem davant d'un sector amb una forta component de terrenys d'ús industrial, amb activitats perfectament assentades però en el qual també existeixen d'altres clarament obsoletes o en vies de transformació.

Els estudis en curs busquen adaptar el sector a les noves condicions urbanes derivades de la imminent presència de les instal·lacions de la Fira, que capgiraran la façana principal de les illes situades a la dreta del passeig, la referència urbana més important del qual passarà a ser, sens dubte, el

nou centre firal. El tipus d'activitat econòmica a situar en aquests terrenys, qualificats majoritàriament com a industrials, pot experimentar també algunes modificacions, que han de ser valorades convenientment i traduïdes pel planejament urbanístic i la normativa d'ús i edificació.

Altres intervencions colaterals, però no menys importants, que afecten el sector són: les que fan referència a les façanes directes al passeig, el caràcter de via de densa activitat urbana del qual és manifest i que caldria reconsiderar tant en la seva forma arquitectònica com pel que fa al seu ús; l'estructuració dels diversos barris residencials –Mare de Déu del Port, plaça de Cerdà, Eduardo Aunós–, que no acaben de trobar el seu lloc en el sector potser per manca d'espais suficientment representatius; la forma urbana de la pròpia plaça de Cerdà –disseny del nus viari i articulació de les

**Figura 3. Àrea de Zona Franca**



quatre cantonades–, a la qual es voldria atorgar un valor direccional afegit; l'accés al port comercial –avui inexistent, almenys com a imatge aprehensible– que materialitza el passeig de la Zona Franca (que com algú ha dit, pot esdevenir la nova «Via Laietana» de la Barcelona del segle XXI); finalment, l'ordenació de les connexions viàries entre la Fira

antiga i la Fira nova, el paper estructural de la qual està fora de tot dubte. El conjunt d'aquestes actuacions tracta de renovar i millorar una àrea tradicionalment conflictiva, en part per la seva difícil posició territorial respecte de la ciutat, i en part a causa de la barreja d'usos i activitats que una certa indefinició urbanística ha propiciat.