

el ferrocarril era poco, que los fondos de cohesión y estructurales nunca nos los terminaríamos y que la liquidez de los mercados financieros internacionales era tan inmensa que nos podíamos endeudar indefinidamente. Nosotros, es curioso notarlos, no dibujamos ningún trazado ferroviario: no propusimos líneas, sino nuevas estaciones, o terminales de autobuses metropolitanos, de los que circularían prioritariamente por las vías cívicas y por las nuevas vías segregadas de conexión transversal y con el centro de Barcelona. Las operaciones de nueva centralidad las pensábamos en las grandes ciudades metropolitanas: en Mataró, en Granollers, en Mollet-Santa Perpètua, en Sabadell y Terrassa, en Martorell-Abrera, en el Prat-Aeropuerto, en Vilanova y en Vilafranca, o en Sant Cugat-Cerdanyola. Con Andreu Esquius, trabajamos bastante el análisis y la propuesta ferroviaria durante los meses siguientes, y publicamos una monografía sobre ferrocarriles, que también tengo sobre la mesa, donde presentábamos buenas ideas, y algunas exageraciones orbitales, también; aquel era, en todo caso, uno de los primeros trabajos de planificación sobre necesidades de inversión para ampliar y reformar la red ferroviaria metropolitana. Mercè Sala, presidenta de Renfe, había defendido pocos años atrás la importancia de las cercanías, por encima del metro o de la alta velocidad, y tenía razón, toda la razón: era mejor pagar el taxi, o el avión, a todos los viajeros que quieren ir de Madrid a Sevilla, antes de construir una nueva línea de ferrocarril. ¡Veinte años después, tenemos en España la segunda red ferroviaria más extensa del mundo, después de la China!

A las nuevas centralidades las acabaron denominando *áreas dinamizadoras*, un nombre que a nosotros no nos gustaba mucho. Rafael realizó un modelo de previsión de necesidades de vivienda, de la cual extrajo la demanda de vivienda y de suelo residencial, para las áreas de centralidad, o dinamizadoras, que se acabaron de precisar años más tarde, cuando yo ha había dejar de trabajar en la oficina del Plan.

En este aspecto –la definición de escenarios de futuro y la modelización rigurosa de tendencias socioeconómicas y demandas de suelo–, el Plan Territorial Metropolitano también ha hecho una gran aportación, desarrollando sistemas de información y de previsión que tendrían que servir de base para monitorizar la evolución a lo largo del tiempo. Las directrices que da el Plan Territorial Metropolitano, indicando con una serie de símbolos sencillos –círculos llenos y vacíos, y estrellas– las oportunidades o los límites de crecimiento, resultan eficientes, pienso, complementarias a las directrices sobre infraestructuras y espacios abiertos, en el marco de los ámbitos de los planes directores urbanísticos, la figura de planeamiento territorial que será decisiva en los próximos años, quiero pensar. En cualquier caso, deben visitarse los estudios que para algunos de estos planes han hecho los estudiantes del máster de la Escuela de Administración Pública. En el caso de la riera de Caldes, los arquitectos y técnicos de los

municipios implicados los tomarán como punto de partida para sus propios trabajos, impulsados desde el Plan Estratégico de Santa Perpètua de Mogoda.

EL PTMB, TABLERO DE AJEDREZ DE PARTIDAS FUTURAS (LA BARCELONA QUE NO SABE CAMBIAR DE ESCALA)

Manel Larrosa

El gran mérito del PTMB es económico. Redactado en plena burbuja inmobiliaria, no solo no cayó en ella, sino que la contradijo y denunció. Los crecimientos y las previsiones de nuevo suelo urbanizable son moderados y permitirán una defensa de los espacios libres, que es una novedad importante del Plan. Ésta es la opción de zonificación básica, con un carácter parecido a cómo, en el Plan General Metropolitano de Barcelona (1976), el encasillamiento de zonas ha permitido a lo largo de los años el despliegue de todas las jugadas y de las múltiples partidas urbanísticas que ha habido. Este carácter básico es el que hará sobrevivir el Plan.

También, de forma parecida al PGM (1976) de la “comarca de Barcelona”, el PTMB pide cliente. No serán los despliegues previstos, ni la jerarquía del planeamiento derivado los que harán útil el Plan. A los primeros ayuntamientos democráticos y a la Barcelona olímpica el Plan les sirvió de marco de operaciones que trascendían el mismo Plan. Y así, solo un cliente podrá desarrollar el PTMB y hacerlo con plenitud. Quizás un plan no es más que eso, un tablero de juego, y no estrategia detallada.

Dicho esto, el balance de los elementos positivos del Plan ha concluido. Podemos ahora, sin embargo, afilar la crítica.

De las carencias y debilidades del Plan, la primera a señalar es la falta de visión de lo que hoy es la Barcelona real. El Área Metropolitana real abarca de Martorell a Granollers y del delta del Llobregat a Mataró. Éste es el ámbito denso de relaciones en el exterior del cual existen los sistemas lineales de la costa y del valle prelitoral, que sí, son región, pero no sistema central. La falta de reconocimiento de este hecho es grave y alarga la crisis del modelo barcelonés, que lleva desde 1992 sin nuevo horizonte. El PTMB no es el gran proyecto de hacer la Barcelona del futuro, al menos con el mismo empuje con que lo ha hecho Madrid en los últimos años. Y Madrid lo ha hecho no sobre los papeles, sino en la plena construcción regional material.

El PTMB no reconoce la Barcelona real y se esconde en una ficción que es de coronas. ¡A una ciudad central compacta que llegaría hasta la B-30 (!) se le reconoce por fuera un sistema de ciudades, el denominado “Arco Metropolitano”, que son (o mejor, eran) más una secuencia

de barones políticos –casi todos alcaldes del PSC– que un esquema territorial. El PTMB somete el Vallès a una marea gravitatoria que lo deshace sin reconocer las nuevas polaridades: Sant Cugat - Rubí, Cerdanyola - Barberà y Mollet - Paret. Reconocer estas polaridades habría significado admitir el corredor prelitoral con todo su esplendor estructurando Cataluña y tener que admitir la complejidad del modelo de país, sobre todo en la relación entre capital y corredor. Se ha preferido una Cataluña nodal hecha de órbitas entorno al astro solar capital, antes que identificar un modelo orgánico en el cual Barcelona es el corazón y la cabeza de Cataluña, pero no su espina vertebral. Un sistema orbital puede reconocer núcleos principales, pero no del todo las líneas de continuidad de los sistemas urbanos y de los corredores en la escala catalana, ni la complejidad del valle interior. El resultado es que Barcelona no sabe jugar a la escala 5 millones (Madrid sí), ya que solo está realmente interesada en la escala 3 millones que la iguala al término municipal de Madrid.

Y así, los esquemas territoriales del PTMB han quedado demasiado supeditados a la política de la simple recuperación de la Corporación Metropolitana (AMB) para entender que hay un problema y una oportunidad de periferia que se tiene que resolver. Problema integrado, sobre todo, por el ámbito ya referido y que va de Martorell a Granollers y del delta a Mataró.

Existen, sin embargo, normativos dentro del PTMB con el fin de desarrollar proyectos en el eje prelitoral, migajas de pan dejadas por sus redactores mientras guían el ojo a los periféricos, sin embargo, a pesar de las migajas, la dosis de planificación de nuevos nodos como los del valle del Tenes o de la rambla de Caldes (sin Mollet, sin embargo) no dejan de ser magníficas elaboraciones estructurales de un plan que está estratégicamente limitado y descompensado en otros campos. Ciertamente es que las Ciudades del Arco Metropolitano son un esquema útil, pero esta opción no debería haber sido tan excluyente para otras.

El PTMB ha resuelto con racionalidad los frustrados intentos ilusorios anteriores (Serratosa), pero el realismo de haber conseguido la aprobación no ha resuelto las insuficiencias territoriales de los dos gobiernos del tripartito, siete años, que han situado el debate territorial no mucho más allá de donde estaba situado en el momento del cambio político en 2003 y en las últimas formulaciones de la Barcelona olímpica de hacía ya diez años.

En el orden académico, el Plan ha sido tramitado desde la política, con una muy débil auscultación de la sociedad; los que hemos hecho largas alegaciones hemos sido escuchados, hemos tenido audiencia, cierto, pero nunca ha habido un diálogo académico satisfactorio, que es lo que correspondía. El miedo de los responsables políticos lo ha impedido.

El Vallès es la prueba de carga del PTMB, el lugar donde había el mayor margen de opciones y las más necesi-

rias. Estos 1,2 millones de habitantes han sido poco bien tratados, cuando al territorio definido no se le otorga ninguna estructura, y es, como hemos dicho, campo de fuerzas de mareas y un espacio dividido. Pero es básicamente el Vallès el que permite el cambio de escala de los 3 millones a los 5 y de estos, el salto a los 7 de Cataluña. Y este umbral ha sido muy insuficientemente tratado. Por no merecer nada, no tendrá ni un estudio específico de su ámbito. Podremos haber reconocido el Penedès, el Empordà y cada una de las veguerías, pero no el corredor prelitoral en el espacio del Vallès, con Martorell o sin él. Y éste es claramente un déficit de país.

Más cosas: ¿Qué habría costado definir algunas polaridades verdes de primer nivel en el llano y con la magnitud de Gallecs? Nos hemos quedado como antes del Plan.

¿Qué habría costado ser más conscientes de los efectos y de las alternativas al crecimiento en fachada del futuro cuarto cinturón? El miedo y la falta de diálogo lo han impedido.

¿Qué habría costado no quedar tan supereditados por la opción de la línea ferroviaria orbital y admitir con más plenitud el alargamiento de los FGC en el llano hacia el Vallès Oriental, solo salvada *in extremis* y de manera ambigua?

¿Qué habría costado reconocer el peso estructural del corredor prelitoral y sugerir y admitir modelos territoriales y de posible gestión futura del ámbito metropolitano real y que estructuraran el valle prelitoral, en vez de ignorarlo?

En síntesis, la gran opción del área de la Barcelona futura queda del todo pendiente. Se podrá jugar a partir de este plan pero el Plan indica poco. Tampoco la responsabilidad plena era del Plan, pero el documento representa muy bien las limitaciones de una época, las carencias teóricas de todo el sector profesional y la ausencia de criterios políticos como es debido para la partida territorial pendiente.

Todo ello no es nuevo. Pasaron décadas antes de que el Plan Cerdà fuera plenamente admitido. Ahora silenciamos el profundo desacuerdo de la ciudad con un plan impuesto que la cambiaba de escala y que contenía una positiva visión que comprendía desde el Besòs al Llobregat. Ahora, bajo la aparente magnitud y grandeza regional, se esconde el miedo a la Barcelona real. Y éste es un problema catalán de primera importancia, que bloquea la correcta relación entre capital y país y la definición de una idea motora no dualista.

Nos faltan ideas de futuro de país y en un ámbito productivo como es el Vallès ya hace tiempo que habría que formularlas con la importancia debida, cuándo sabemos, también desde hace tiempo, que el hecho productivo será nuevamente primordial.

EL TERRITORIO HA PRECEDIDO Y PRESIDE EL PLAN EN LA METRÓPOLI DE BARCELONA POR UN PLAN ABIERTO Y EVOLUTIVO EN SU GESTIÓN

Carlos Llob

La noticia de la aprobación definitiva del Plan aportó una renovada confianza en el proyecto del territorio metropolitano y la culminación, necesaria, del proyecto amplio de planeamiento del territorio catalán. Los que nos formamos, académicamente y profesionalmente, en los episodios de la formulación y finalización del Plan General Metropolitano de Barcelona (PGM) vemos en la aprobación del nuevo plan un sentido de normalidad democrática y un avance en la cultura del planeamiento. La sacralización del PGM, un plan anhelado y resultado de la restricción del hecho metropolitano a 27 municipios del corazón central de la región urbana, ha sido un referente en la cultura del planeamiento y al mismo tiempo un documento acondicionador en exceso, que ha marcado la falta de innovación en la generación y estructuración de nuevos conocimientos, conceptuales, proyectuales y procedimentales en la escala metropolitana. Demasiados años de retraso en su reformulación y en el pacto institucional para renovarlo. Sin embargo, aún gracias al coraje de los que lo han hecho posible.

Un plan empieza a serlo cuando se aprueba

En efecto, que el Plan esté aprobado es, según mi entender, el principal valor de este. Es un plan que ha sido elaborado de forma interesante, por la coparticipación de los agentes realmente metropolitanos –superando la capitalidad y el corazón central de los históricos límites de los 27 municipios–, ha incorporado las ciudades maduras del Área Metropolitana (las Ciudades del Arco Metropolitano) y ha sido adoptado por la comunidad política. La definición del ámbito del PTMB, que abarca el Barcelonès, el Baix Llobregat, el Garraf, el Alt Penedès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental y el Maresme, con una superficie de 3.236 km² repartidos entre 164 municipios, representa la superación del planeamiento del Plan General Metropolitano (PGM) de 1976 y legitima la aspiración del viejo plan de los años sesenta del siglo pasado que iniciaba una trayectoria de un planeamiento regional (entonces muy necesario) y que hasta ahora no ha hallado su culminación (muy pertinente). El IET ha sido la institución responsable de concretar y materializar las propuestas formuladas por la Ponencia Técnica de la Comisión de Ordenación Territorial Metropolitana de Barcelona; una conjugación de la coordinación técnica y del esfuerzo de la concertación de los agentes sociales.

Más allá de la complejidad administrativa, la fuerza del territorio como patrón del Plan

El otro componente fundamental del reciente Plan, una novedad, es la definitiva presencia del territorio como factor definitorio de la estructura de éste. La definición del suelo rural y del sistema de espacios abiertos, como espacios definitivamente protegidos de la acción urbanizadora, se plantea como uno de los rasgos fundamentales para la gestión de los valores ambientales de la gran ciudad metropolitana. En efecto, el sistema de espacios abiertos recoge y legitima un conjunto vasto de aportaciones analíticas y de acciones para gestionar la gran y rica matriz biofísica y ambiental del territorio, incorporando una visión territorial de mayor alcance que en algunas cuestiones llega a cubrir el territorio del país, vista la coordinación del Plan con los otros planes territoriales desarrollados.

La estructuración de las propuestas de ordenación del Plan en el sistema de espacios abiertos, el sistema urbano –los asentamientos–, y las infraestructuras de movilidad –la red ferroviaria y la red viaria–, se fundamenta en una comprensión, cada vez más esmerada, de los condicionantes y potenciales de la topología del territorio para convertirse en un *cañamazo territorial básico*. Los espacios abiertos son una parte estructurante fundamental del territorio metropolitano, y dobla (pasando de 103.000 ha a 242.000 ha) la parte de superficie de espacio protegido, *para garantizar la diversidad territorial, preservar la matriz biofísica, proteger los espacios naturales, agrarios, preservar el paisaje como valor social y activo económico del territorio y moderar el consumo de suelo*. Esta decisión potente define un modelo de constelación urbana que combina los territorios urbanizados existentes con todo un sistema urbano de densificación y compacidad urbana, orientando los nuevos crecimientos en polos nodales y las áreas de reforzamiento nodal metropolitano. Me resulta especialmente sugerente la definición de tres grandes tipos de ciudad metropolitana (o se entra a detallarla mucho y casi se baja al nivel de barrio, o se opta por la definición de grandes áreas homogéneas): el área metropolitana central, las Ciudades del Arco Metropolitano, y los núcleos y las áreas especializadas. Y tendría que resultar especialmente útil la atribución de unidades potenciales de vivienda en función de los puestos de trabajo potenciales con el fin de determinar la capacidad máxima de los desarrollos. Pero la propuesta más contundente del Plan se basa en las infraestructuras, un nuevo cañamazo urdido del territorio funcional. Modernizar la red de movilidad, un derecho y no una obligación, como dice el Plan, es situar el territorio capital de Cataluña (y por lo tanto Cataluña) en el sistema de redes urbanas y de transporte europeas (internacionales, habría que decir en la memoria del Plan).