

Cómo ya se ha comentado, más del 70% del territorio metropolitano tiene protección especial, por lo que es muy probable que cualquier proyecto de colector de agua residual, depósito de agua potable, cañería de agua, línea eléctrica, etc., entre en conflicto con los objetivos de protección. Cuando se redacten los proyectos, cada Administración y cada compañía de servicios aplicará su lógica que normalmente es contraria al criterio de concentración de servicios en corredores. En consecuencia se mantendrá la situación actual de sálvese quien pueda, en qué cada servicio técnico resuelve su problema como puede.

En la normativa del PTMB se establece que el análisis y la valoración de la inserción de las infraestructuras en el entorno territorial tiene que demostrar que no se afectan sustancialmente los valores del área de espacios de protección especial donde se ubicarían. Demostrar eso de manera irrefutable es prácticamente imposible, ya que la construcción de una infraestructura del tipo que sea en un espacio protegido siempre afectará en mayor o menor medida a los valores del espacio, y por lo tanto tendrá que ser un órgano administrativo quien valore, discrecionalmente, la demostración. Si los espacios con protección especial ocuparan una pequeña porción del territorio se podría pensar en no realizar nuevas infraestructuras, pero dado que ocupan el 70% del territorio consideramos que tendría que haberse afrontado de forma distinta a como lo ha hecho el PTMB. Entendemos que el PTMB tendría que haber previsto una red de corredores de servicios técnicos por donde ubicar preferentemente las redes de agua, de energía y de comunicaciones. En bastantes casos las redes viaria y ferroviaria podrían ser el apoyo de estos corredores de servicios.

3.2 La propuesta de sistema de infraestructuras ferroviarias es ambiciosa

En el PTMB se distinguen seis tipos de redes ferroviarias con el objetivo de que el transporte de viajeros y de mercancías por ferrocarril tenga un papel más relevante en la movilidad de la región metropolitana.

Entendemos que la propuesta es coherente con el objetivo que se quiere alcanzar y de acuerdo con el mismo Plan, una vez se ejecuten las diferentes infraestructuras ferroviarias previstas, la cobertura territorial por ferrocarril aumentará un 30% respecto de la situación actual, pasando del 54% al 84%.

No hay duda de que el coste económico de las diferentes propuestas es muy elevado y lógicamente el contexto económico actual obligará a reprogramar muchas de las actuaciones previstas. No obstante, entendemos que la propuesta de infraestructuras ferroviarias constituye un esqueleto sólido para el transporte público de infraestructura fija que se puede desarrollar en las próximas décadas. El planeamiento tiene que tener una visión de modelo final y entendemos que lo alcanza ya que permitirá consolidar unas reservas urbanísticas.

3.3 La propuesta de sistema de infraestructuras viarias es insuficiente

La propuesta de infraestructuras viarias es decepcionante, ya que básicamente

consiste en recoger las actuaciones que ya están en ejecución y eliminar muchas de las reservas definidas en el Plan director del Área Metropolitana del año 1968 y que se habían ido recogiendo en el planeamiento urbanístico vigente. Prácticamente no hay ninguna propuesta nueva en materia de red viaria.

Aunque no se dice explícitamente, el PTMB rezuma una prevención en contra de la red viaria y contrasta claramente con la contundencia y ambición de la red ferroviaria.

Un primer aspecto que muestra que la red viaria no se enfoca adecuadamente es el tratamiento del tráfico de paso. El PTMB considera que el desdoblamiento del eje transversal y la construcción del eje diagonal (Manresa - Igualada - Vilafranca) permitirán absorber una parte considerable del tráfico de largo recorrido a lo largo del corredor mediterráneo que no tienen su origen o destino en la región.

La conversión del eje transversal en una autovía permitirá derivar una parte importante del tráfico de paso entre la frontera y el centro de la península, pero con respecto al corredor mediterráneo, el planteamiento que hace el PTMB es voluntarista y poco creíble ya que el recorrido entre Girona y Tarragona pasando por el eje transversal y el eje diagonal es mucho más largo (42 km de más), las vías tienen características peores y los desniveles son mucho mayores, y por lo tanto el tiempo de viaje, el consumo de combustible y la contaminación serán mucho más elevados.

El desplazamiento del tráfico de paso fuera de la región metropolitana permite obviar los inconvenientes que se derivan de su paso por el interior de la región, pero creemos que se trata de una solución virtual y que el tráfico de paso a lo largo del corredor mediterráneo continuará pasando por el interior de la región metropolitana.

El PTMB tiende a asociar la red viaria con el transporte privado estableciendo una connotación negativa. La Encuesta de Movilidad Cotidiana de Cataluña de 2006 muestra que de los 101,2 millones de desplazamientos semanales que se hacen en la región metropolitana, el 45,9% de los viajes se hacen a pie o en bicicleta, el 35,6% en vehículo privado y el 18,5% en transporte público, de los cuales únicamente un 57,5% se hacen con un medio ferroviario y el resto con medios que utilizan la red viaria, fundamentalmente el autobús. Por lo tanto, la red viaria prácticamente contribuye en la misma medida que la red ferroviaria al transporte público. Además, la red viaria constituye el apoyo del transporte privado, tanto de viajeros como de mercancías, y también de la mayor parte de los desplazamientos en medios no motorizados. Es por ello que olvidar el sistema viario es un grave error ya que soporta el 90% de todos los desplazamientos.

El PTMB muestra también prejuicios contra las vías de alta capacidad. Recoge, como muestra de realismo, las autopistas y autovías existentes pero no hace una apuesta para construir nuevas.

Desde el punto de vista técnico las autopistas y autovías son carreteras que cumplen tres características que son: dos calzadas, una para cada sentido de circulación, separadas por una mediana; ausencia de cruces a nivel; ausencia de accesos a las propiedades colindantes. Es decir, no tienen por qué estar diseñadas para dar específicamente fluidez al tráfico de largo recorrido y no tienen por qué tener un número de accesos muy limitado.

Es importante destacar que las actuaciones viarias con un éxito más importante desde todos los puntos de vista (social, urbano, de seguridad vial, etcétera) que se han construido en los últimos 25 años, son precisamente vías con características de autopista (rondas de Barcelona, eje de los túneles de Vallvidrera, Mataró - Granollers, autovía del Baix Llobregat, etc.). Por contra las carreteras que no se han ejecutado con estas características no han funcionado adecuadamente (desdoblamiento de la C-17 entre Montmeló y Centelles, variante de la C-59 de Palau-Solità y Plegamans, variantes de Cardedeu y Llinars del Vallès de la C-35, eje transversal, etc.).

Vista la elevada utilización de la red viaria en la región metropolitana, y teniendo en cuenta la experiencia de los últimos años, entendemos que sería razonable que el PTMB impulsara que todas las nuevas vías estructurantes primarias que se construyan en la región tengan que tener necesariamente las características de autovía o de autopista.

La propuesta de red viaria del PTMB es poco coherente ya que para una misma tipología de vías, como por ejemplo las vías estructurantes primarias, admite características de sección y de enlaces muy distintas. Uno de los aspectos básicos para la comprensión y para la seguridad de una red viaria es precisamente la coherencia de las vías, respetando el principio de continuidad de los itinerarios.

LA RÓTULA MARTORELL - ABRERA. LA RESILIENCIA TERRITORIAL Y EL GATO DE SCHÖDINGER

Rodrigo Alaminos Rodríguez

“Las sucesivas transiciones de un paradigma a otro vía alguna revolución, es el patrón de desarrollo usual de la ciencia madura”.
The Structure of Scientific Revolutions (1962)
Thomas S. Kuhn

El Plan Territorial Metropolitano de Barcelona (PTMB) establece sus determinaciones sobre la base de tres estrategias: la de espacios abiertos, la de asentamientos urbanos y la de infraestructuras de movilidad.

En el desarrollo de estas estrategias se han aplicado cinco principios operativos (función ordenadora de los espacios naturales y agrarios, uso eficiente del suelo, nodalidad, usos mixtos y equilibrados, priorización del transporte colectivo)

que se fundamentan en los criterios del Programa de Planeamiento Territorial de Cataluña y en las características propias del ámbito del Plan.

En el ámbito de Martorell - Abrera, el Plan apuesta por una estrategia que permita superar la condición histórica de "territorio", y plantea operaciones encaminadas a configurar una verdadera "rótula territorial" que potencie el desarrollo urbano y ambiental de este lugar.

La complejidad de este territorio marcado por su localización geográfica, las difíciles condiciones topográficas y ambientales, la gran densidad de infraestructuras y la localización de importantes asentamientos industriales y logísticos, así como las potencialidades que se prevén para su futuro desarrollo, justifican que el Plan plantee la necesidad de coordinar todas las actuaciones futuras de forma esmerada y coherente mediante un posterior plan director urbanístico (PDU de la rótula de Martorell - Abrera), que tendrá que poner especial atención a las cuestiones siguientes:

- Definición esmerada de los elementos de las redes de transporte con el fin de potenciar las condiciones de accesibilidad corrigiendo las disfunciones de las infraestructuras existentes.

- Desarrollo de la nueva centralidad metropolitana entorno a la futura estación central (integración de red de Cercanías, FGC, tren de altas prestaciones).

- Localización, dimensionado y ordenación de un intercambiador carretera - ferrocarriles de mercancías.

- Definición de las áreas de desarrollo urbano.

- Implantación de un sistema de bulevares urbanos que cohesionen las áreas urbanas existentes y las que se tienen que desarrollar.

- Equipamiento y diversificación de las áreas de actividad económica sobre la estructura urbana planteada.

- Preservación, ordenación y potenciación del parque fluvial del Llobregat y el Anoia como elemento estructural del área urbana resultante.

- Localización de las reservas necesarias para el posible establecimiento de áreas funcionales estratégicas.

Sin embargo, para este territorio, el Plan también incorpora de forma complementaria determinaciones de orden ambiental que tienen que garantizar que la planificación de estas nuevas infraestructuras se haga en convenio con las distintas administraciones y que tenga en consideración el escenario global de desarrollo territorial previsto por el PTMB.

Esta consideración es de primordial relevancia visto el número y la magnitud de las propuestas, el avanzado estado de programación de algunas actuaciones en materia de infraestructuras y el elevado número de organismos competentes y de administraciones implicadas. El PTMB

propone las actuaciones en infraestructuras siguientes:

Más allá de las actuaciones propuestas, el verdadero reto que plantea el Plan es la apuesta clara y decidida hacia un nuevo modelo territorial que transforme este "territorio encrucijada" en una verdadera "rótula territorial", que potencie el desarrollo urbano y ambiental, y que permita la progresiva implantación de las infraestructuras y actuaciones planificadas.

Este "cambio de paradigma", ni se puede basar en la negación de las características intrínsecas de este territorio (lugar de paso y comunicación entre los territorios de la Cataluña interior y el Área Metropolitana de Barcelona), ni puede obviar la realidad existente (elementos naturales, villas existentes e infraestructuras), sino que necesariamente se tiene que fundamentar en un nuevo modelo que conjugue de forma más satisfactoria las cuestiones locales y las territoriales.

El paso de territorio encrucijada a rótula metropolitana no solo se tendría que plantear a partir de los principios generales que operan en el Plan, sino que también se tendría que afrontar desde la convicción de que se puede crecer desde la adversidad.

La "resiliencia territorial" tendría que ser la forma de planificar el territorio a partir de un proceso dinámico y transversal que tenga como resultado la adaptación positiva en contextos de gran dificultad.

Para afrontar con garantías el proceso de cambio de paradigma es del todo necesario reconsiderar las actuaciones que se basen en arquetipos preestablecidos según el actual "(no)-modelo" territorial, y sobre todo las que desde su lógica interna se enfrentan al nuevo modelo de rótula metropolitana sin incorporar los elementos necesarios de contextualización y complejidad que las hagan coherentes con el modelo territorial propuesto.

Estas contradicciones entre los objetivos y criterios generales del modelo y la forma en que algunas actuaciones se concretan en el territorio, se ponen de manifiesto en algunas de las actuaciones en materia de infraestructuras previstas.

Un ejemplo significativo podría ser la nueva conexión viaria entre la A-2 en Martorell y la ronda del Vallès en Abrera (código 1.4), donde el PTMB incorpora la propuesta de un proyecto previo para la implantación de una gran infraestructura con un viaducto sobre el río Llobregat que une el nudo de Ca n' Amat con la ronda del Vallès a la altura de Olesa de Montserrat, y que supondría la creación de un vial de alta capacidad que cruzaría en diagonal el espacio central de este territorio y conectaría de forma directa la AP-7, la A-2, la ronda del Vallès y la futura variante de la C-55.

Lejos de tratarse de una propuesta encaminada al hecho de que la red viaria de escala metropolitana –además de sus finalidades funcionales– tenga un papel ordenador del conjunto de asentamientos urbanos y de sus tramas periféricas, la actuación en ella misma resulta redundante, ya que en la actualidad la conexión entre

todas estas infraestructuras ya es posible mediante las vías de alta capacidad existentes y sus correspondientes enlaces.

Además, la propuesta no potencia las condiciones de accesibilidad del lugar (no se prevé que pueda dar servicio a las nuevas áreas de desarrollo urbano ni a las áreas funcionales estratégicas previstas por el Plan), tensiona todavía más el medio natural con el impacto de una nueva gran infraestructura sobre el río Llobregat (que el Plan propone que sea preservado y potenciado mediante la creación de un parque fluvial que tiene que ser el elemento estructural del área urbana resultante) y en ningún caso, en los términos en que se plantea, puede ser considerada una actuación destinada a la corrección las disfunciones de las infraestructuras existentes (variante de la C-55 para el paso de Olesa de Montserrat y Abrera).

Por lo tanto, se pone de manifiesto que en función de cómo se revisen y concreten las actuaciones previstas en el PTMB, y según cómo se programe su calendario de ejecución, podríamos obtener como resultado la consecución efectiva del nuevo modelo territorial o hacerlo definitivamente inviable.

Será necesario que en la redacción del PDU de la rótula de Martorell - Abrera se tenga presente que, sobre todo, el planeamiento territorial tiene que ser el instrumento que ordene las actuaciones en base al fomento del patrimonio ambiental, cultural, social y económico de este lugar, y lo que priorice las actuaciones de integración urbana y ambiental que tienen que permitir alcanzar el nuevo modelo de "rótula territorial".

Desde esta perspectiva, será necesario trabajar sobre cuáles son los elementos ambientales que hay que preservar y recuperar, qué infraestructuras es necesario implementar y mejorar, qué nuevos asentamientos urbanos hay que prevenir para reforzar el modelo nodal de Ciudades del Arco Metropolitano y al mismo tiempo articular de forma satisfactoria los diferentes núcleos urbanos y tejidos productivos, y que tienen que garantizar el bienestar de la población actual y futura.

Hasta entonces el futuro de este territorio continuará bajo la paradoja del gato de Schödinger; dónde simultáneamente se dan las mismas probabilidades de que el cambio de paradigma tenga éxito o de que no lo tenga de forma irreversible.

EL TRATAMIENTO DE LOS ESPACIOS AGRARIOS EN EL PLAN TERRITORIAL METROPOLITANO DE BARCELONA

Maria Rovira Duran

El Plan Territorial Metropolitano de Barcelona (en adelante PTMB) se estructura, como el resto de planes, en tres grandes bloques: el sistema de asentamientos