



UNIVERSITAT DE BARCELONA

Ciutat i riu

Mig segle de transformacions urbanístiques als espais fluvials de quatre poblacions catalanes (Manlleu i el Ter, Terrassa i les seves rieres, Lleida i el Segre, Sant Adrià de Besòs) i una de francesa (Lió, el Roine i el Saona)

Albert Santasusagna i Riu

ADVERTIMENT. La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX (www.tdx.cat) i a través del Dipòsit Digital de la UB (diposit.ub.edu) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX ni al Dipòsit Digital de la UB. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX o al Dipòsit Digital de la UB (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

ADVERTENCIA. La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR (www.tdx.cat) y a través del Repositorio Digital de la UB (diposit.ub.edu) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR o al Repositorio Digital de la UB. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR o al Repositorio Digital de la UB (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

WARNING. On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX (www.tdx.cat) service and by the UB Digital Repository (diposit.ub.edu) has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized nor its spreading and availability from a site foreign to the TDX service or to the UB Digital Repository. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service or to the UB Digital Repository is not authorized (framing). Those rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author.

PART

II

LA RELACIÓ CIUTAT-RIU A CATALUNYA.

ESTUDI DE CASOS

CAPÍTOL

4

MANLLEU I EL TER

L'EXEMPLE DE CIUTAT FLUVIAL INDUSTRIAL



Vista aèria de Manlleu i el riu Ter

Font: Ajuntament de Manlleu (2015)

4.1 Contextualització historicogeogràfica del cas d'estudi



Figura 4.1: Relació dels principals trets geogràfics que conformen el paisatge fluvial del riu Ter a Manlleu. Podem observar que, actualment, la façana fluvial del Ter és integrada per diferents elements patrimonials –la majoria d’ells, d’origen industrial– i espais verds, esportius i d’oci, a més de grans zones agrícoles i urbanes.

Font: Elaboració pròpia a partir d’ortofotografia a escala original 1:25.000 de l’Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya (ICGC). Les fotografies –a excepció de la núm. 11 (Museu Industrial del Ter, 2013)– són d’arxiu propi, preses entre el juny i el juliol de 2014.

Manlleu constitueix el primer cas d’estudi d’aquesta recerca. Es tracta de la segona ciutat més important, en termes demogràfics i econòmics, de la comarca catalana d’Osona, després de la capital, Vic.¹ S’emplaça dins la unitat geogràfica de la Plana de

¹ Vic representa, tan sols, un quart del total de població comarcal. Per això, ciutats com Manlleu o Torelló s’han desenvolupat amb un major protagonisme que les ciutats secundàries d’altres comarques de Catalunya. La poca distància entre els nuclis de població, conjuntament amb la modernització dels transports i les comunicacions, ha afavorit una relació intensa fins al nivell quotidià, fet que ha portat els experts a parlar de la ciutat-comarca d’Osona (Font, 2002, 2004). Tot plegat ha portat a la conformació d’un paisatge humà amb una gran identitat pròpia (Eizaguirre, 1993). Tot i així, l’augment de l’ocupació urbana, l’existència del fenomen de la “ciutat difusa” i la proximitat a la regió metropolitana de Barcelona són alguns factors que incideixen sobre el seu equilibri intern (Erra *et al.*, 2011).

Vic, una regió central de Catalunya que presenta un clima sever,² una notable activitat agrícola³ i un paisatge marcat per la influència del riu Ter i els seus afluents, origen d'un patrimoni industrial d'elevat valor històric. Per contextualitzar el nostre cas d'estudi, hem de referir-nos, forçosament, a tres aspectes característics de la ciutat i el seu entorn. D'una banda, la particularitat hidromorfològica del riu Ter a Manlleu, que abandona les corbes al llarg de gairebé quatre quilòmetres i conforma la Devesa, un dels espais més característics de la ciutat. De l'altra, el gran valor que presenta el patrimoni industrial existent al llarg del marge esquerre de la ciutat, ja que la seva història no es pot deslligar de l'aprofitament hidroelèctric del riu Ter. I, finalment, és important fer referència a un fet històric de gran importància per a la ciutat: el gran aiguat de 1940, que marcà un abans i un després en la relació urbanística entre ciutat i riu.

El curs del riu Ter, a la Plana de Vic, es pot considerar de transició del tram alt al mitjà.⁴ Això explica la seva progressiva lentitud, donant lloc a la creació de meandres fluvials i petits illots que, al llarg de l'any, modifiquen la seva morfologia gràcies a les crescudes i inundacions. El tram del Ter que travessa a la Plana de Vic comença a l'oest de la serra de Bellmunt i s'acaba just després de creuar el municipi de Roda de Ter, aigües amunt del pantà de Sau, el primer embassament present al llarg del seu curs fluvial. En poc més de vint-i-cinc quilòmetres, el Ter traça una vintena de meandres fluvials de diferent sinuositat, que han anat evolucionant i canviant d'orientació al llarg de tota la seva història (Gómez & Llobet, 1986). Curiosament, quan s'endinsa al terme municipal

² La Plana de Vic ha estat estudiada al llarg de la història pels seus fenòmens meteorològics particulars, que en configuren un dels seus trets identitaris més essencials. Tal i com apuntà de manera brillant Eduard Fontserè (1937), aquesta unitat geogràfica es troba envoltada per un cinzell muntanyenc notablement alt i encimbellat. La Plana de Vic, doncs, ocupa el fons d'aquest gran sot. El canal del Congost, al sector meridional de la Plana, és l'única sortida de circulació d'aire. Per aquest motiu, és particularment susceptible als estancaments d'aire i a la formació d'inversions tèrmiques, que donen peu a expressions populars com "A la Plana de Vic, nou mesos d'hivern i tres d'infern".

³ Sens dubte, la dimensió rural de la Plana de Vic té segles d'història. Es remunta a l'època romana, quan s'hi va introduir la vinya i el cultiu de cereals, tal i com es va fer a bona part de Catalunya. Tot i que el vi de la Plana és de baixa graduació i poc apreciat, la introducció romana de cereals de secà fou un primer pas cap a un posterior domini cerealícol. Segles després, els àrabs intentaren, sense èxit, cultivar taronges, arròs, cotó, plàtans i safrà. Les condicions climàtiques eren poc favorables i econòmicament poc rentables (Casassas, 1991). A finals del segle XVIII es van introduir el blat de moro i la patata, afavorits per la humitat de la zona. Tot i així, el procés d'industrialització i modernització social de la Plana de Vic es produí entre la segona meitat del segle XIX i el primer terç del segle XX, i aquest fet suposà una transformació notable de la seva estructura agrària (Ponce, 2000).

⁴ El cabal mitjà del Ter mostra una variabilitat interanual que cal tenir en compte, també, a la zona d'influència de Manlleu. Les dades disponibles dels últims 10 anys de l'estació d'aforament de les Masies de Roda –l'única existent de forma immediata aigües avall de Manlleu– ens indiquen casos d'anys relativament humits (17,43 m³/s, 2009-2010) i d'altres força secs (7,80 m³/s, 2007-2008). La variabilitat intraanual també és considerable, amb el maig com a principal mes més humit i l'agost com el més sec.

de Manlleu, el Ter abandona les corbes al llarg de gairebé quatre quilòmetres. Mentre que el marge dret presenta un cingle de notables dimensions, la plana del marge esquerre ha permès el desenvolupament d'una façana fluvial. Tot i així, després d'aquests quatre quilòmetres de traçat més rectilini, el curs del Ter dibuixa un meandre molt marcat al seu marge dret, conegut com la Devesa de Manlleu.

La Devesa és una de les zones amb més interès geogràfic de la façana fluvial, com a espai agroforestal inundable i protagonista d'un conflicte territorial entre propietat i consistori per la seva polèmica incorporació al patrimoni públic de Manlleu com a parc urbà (Santusagna, 2014). A microescala, la Devesa constitueix el paradigma del joc de forces entre l'interès públic i l'interès privat que cap consistori ha sabut resoldre; de fet, es tracta d'un conflicte urbanístic els orígens del qual es remunten a la primèria del segle XIX, amb la prohibició de l'accés (Torrent, 1893). Paral·lelament a aquesta condició urbanística, la Devesa també ha estat objecte d'estudi arqueològic, ja que en els seus dominis s'hi trobaren referències de les primeres comunitats iberoromanes (III aC) que visqueren a Manlleu i que, probablement, constituïen una *vila agrícola* (Huntingford & Molas, 1979, Ajuntament de Manlleu, 2015); subratllem, de tota manera, que els jaciments més antics, corresponents al neolític, es trobaren en altres indrets de la ciutat –com les excavacions a l'Institut de Batxillerat Antoni Pous (Boquer, 1995)– i l'origen de Manlleu, com a nucli de poblament agrupat al segle X, se situa amb tota probabilitat al barri de Dalt Vila (Albareda, 1984; Surinyach, 1990). La Devesa, però, també és a la base de llegendes mitològiques (Donada, 2010) i d'un patrimoni industrial destacable: seu històrica de diferents fàbriques tèxtils (Hilaturas Buixó, Can Puntí i Can Rifà), presenta l'única resclosa de fusta de tot el terme municipal.⁵

Manlleu és, també, origen d'un gran patrimoni industrial, que ha sabut aprofitar històricament l'energia hidroelèctrica que proporcionava l'aigua del Ter per tal d'abastar diversos conjunts fabrils –inicialment, el conjunt de les Tres Fàbriques, que integrava les empreses tèxtils Fítex, Cotofil i Salamí– que es distribueixen al llarg de la façana. El principal element distribuïdor d'aigua i connector del sistema fabril ha estat el canal industrial; canal que, construït entre els anys 1841 i 1848 i situat paral·lelament al riu Ter, recorre gairebé dos quilòmetres entre la resclosa de la Teula, a ponent del

⁵ Aquesta resclosa, coneguda com a resclosa de Can Buixó, però també de Can Rifà i de Can Puntí, alimenta una turbina situada a l'edifici històric que constitueix la fàbrica de Can Puntí, seu de l'empresa puntera *Novatilu*, dedicada al sector de l'enllumenat urbà i amb presència arreu del món.

terme municipal, fins a l'edifici de Can Sanglas –el que avui representa el Museu Industrial del Ter (MIT)– i presenta diversos salts d'aigua per al seu aprofitament hidroelèctric (Prat, 1984).

Segons Surinyach (1996:24), “és un canal construït i mantingut per una societat de fabricants des dels inicis; defineix i estructura la façana sud de Manlleu amb una gran bellesa constituint un element urbà de primera magnitud que articula la ciutat amb el riu Ter, i és una peça molt important del patrimoni industrial català per l'originalitat i la qualitat d'obra d'enginyeria que encara manté tots els seus elements”. Per tant, es tracta d'un element patrimonial indiscutible, tant per a la façana com per a la ciutat en conjunt, ja que amb la seva construcció s'inicia la industrialització moderna de la ciutat. A més, va atreure l'arribada del ferrocarril, l'any 1879, amb el consegüent abaratiment del cotó i la connexió amb el mercat del litoral català (Albareda & Surinyach, 1987).

A banda del canal industrial, hi ha d'altres elements patrimonials que configuren la façana fluvial de Manlleu que mereixen una atenció especial, com el pont de Can Molas –la primera i única connexió entre els marges fluvials del Ter, construït entre els segles XIV i XV i amb diverses modificacions al llarg de la seva història (Bayón, 2005)–, els rentants –situats vora el Pont de Can Molas, i amb un ús continu fins a la dècada dels setanta– i el ja mencionat Museu Industrial del Ter, producte directe de la planificació urbanística dels anys noranta i exemple clar de *museu d'aigua i ciència*, ja que recull la història patrimonial del riu com a oferta educativa, presenta mòduls d'interacció amb el visitant sobre la bioquímica de l'aigua i es troba plenament immers en l'escenari protagonista (Bayón, 2004; Hervás & Tudela, 2012).⁶

Ciutat i riu, per tant, no són alienes a la història. Si hom accepta la relació existent entre tots dos sistemes, també ha d'assumir que aquesta relació presenta una evolució al llarg del temps marcada, en alguns casos, per la tragèdia. Si bé el Ter és l'element natural que ajudà a crear, tal i com hem constatat, el patrimoni industrial i econòmic de Manlleu,

⁶ Si bé no forma part de la façana estrictament urbana de Manlleu, cal afegir, a aquest recull d'elements històrics i patrimonials de Manlleu, la Colònia Rusiñol. Situada a ponent del terme municipal de Manlleu, a un extrem de la carretera que connecta la ciutat amb la Gleva, és coneguda també com a Can Remisa. Fou propietat de la família de l'artista Santiago Rusiñol (1861-1931). Aquesta fàbrica s'avançà a les colònies industrials que s'estenen a la conca del Ter al llarg del darrer quart del segle XIX, ja que fou una de les primeres que va tenir habitatges per allotjar els seus treballadors, si bé aquesta circumstància no la lliurà de certes disputes entre amos i obrers (Bayón, 2006). La colònia presenta, també, un gran casalot d'estil premodernista, el Cau Faluga, casa senyorial dels Rusiñol. Fins fa pocs anys, aquest edifici es trobava en un estat ruïnós i abandonat. Sortosament, l'any 2007 van començar les obres de restauració i actualment és un dels elements més importants de tot el patrimoni industrial del Ter. Presenta un aspecte immillorable i funciona com a restaurant (també conegut com a “Cau Faluga”).

també és el responsable d'un dels capítols més luctuosos de la història de la ciutat. La nit del 18 al 19 d'octubre de l'any 1940 tingué lloc l'*aiguat*, una inundació de gran magnitud que s'emportà desenes de vides i l'esforç de moltes generacions de manlleuencs i manlleuenques. El seu origen meteorològic fou una situació sinòptica de gota freda i forts vents de component sud-est uns dies abans, com a detonant de les pluges i de l'augment del cabal del riu que es produí (Basagaña, 2002).

Les conseqüències foren desastroses per al barri de Baix Vila de Manlleu. S'arribà a nou metres d'alçària sobre el nivell del riu durant un interval d'entre tres i quatre hores, temps en què la majoria de cases, fetes de fang, en patiren les conseqüències (Arimany, 2000). Per aquest motiu, Manlleu fou inclosa al *Programa de Regiones Devastadas* del *Ministerio de la Gobernación* (Gaja, 1976). Miquel Macià (2000:41) recull, a la revista *El Ter*, diversos testimonis d'aquella tràgica nit, que adjuntem a continuació, com a prova d'aquella trista realitat:

“La percepció que havia passat una catàstrofe no la vam tenir fins a la matinada, quan va començar a pujar gent cap a la zona de Dalt Vila i deien que se'ls havia aterrat la casa. Mentre es feia clar, de tant en tant, vèiem que s'enlairava un núvol de pols: eren les cases que s'estaven aterrant, ara l'una, ara l'altra...”

“Provisionalment, es va prohibir tornar a viure a les cases que havien quedat tocades per l'aigua, perquè es volien assegurar que no s'aterressin i agafessin la gent a dins. Llavors va ser quan van començar els robatoris: com que a la nit eren buides, alguns hi anaven a saquejar el que trobaven.”

“Durant un parell o tres d'anys, quan entraves en una casa que s'havia inundat encara senties pudor de fang. Després de l'aiguat, l'opinió general va ser que es tractava d'una desgràcia que havia passat i que no tenia per què repetir-se. Però el cert és que des de llavors cada vegada que el riu creixia una miqueta, la gent de Manlleu ja s'esverava.”

La història local explica, però, que la solució al risc d'inundació no fou pas immediata: hagueren de passar cinc anys perquè Manlleu s'acollís a aquest ajut per tal de començar a parlar d'un mur de contenció que protegís la població de les futures crescudes fluvials (Albareda *et al.*, 1990). La primera pedra no es posà fins al març de 1968. Però encara cal anar més lluny, fins al 1972, per parlar de la inauguració dels seus primers dos trams, i a la tardor del 1987 per als seus darrers segments. Els manlleuencs i manlleuenques van haver d'esperar més de quaranta anys perquè es posés solució a un dels seus pitjors dies com a poble⁷. Així i tot, la construcció del mur de contenció ha

⁷ Particularment interessant és la visió del Dr. Xabier Eizaguirre sobre la construcció i la destinació urbana del mur de contenció. A l'efecte, remetem el lector a l'Entrevista núm. 1, dins l'Annex I de la tesi.

servit per a protegir Manlleu de les crescudes del Ter i ha permès la urbanització de la major part de la façana a partir de la substitució de les antigues hortes (vegeu epígraf 4.3.4), donant lloc a la creació del passeig del Ter, una gran avinguda que ha permès la interacció entre ciutadà i riu. El passeig del Ter ha anat adoptant una sèrie de serveis i activitats per als ciutadans de Manlleu gràcies a la planificació urbanística, que també ha afavorit una polarització d'aquests usos. Mentre que en el seu tram occidental s'han potenciat els equipaments esportius, en l'oriental s'han creat zones verdes per a l'oci i el lleure ciutadà.

4.2 L'anàlisi de la planificació urbanística de Manlleu

4.2.1 El Pla General d'Ordenació Urbana de 1964. El primer pas cap a l'ordenació de la façana fluvial de Manlleu

El primer Pla General d'Ordenació Urbana de Manlleu, elaborat per l'arquitecte Josep Riera, és aprovat per la Comissió d'Urbanisme i Arquitectura el 24 de febrer de 1964. El seu principal objectiu és introduir una estratègia d'ordenació al desenvolupament urbanístic de la ciutat, orfe fins llavors d'una figura de planejament seriosa que centri el seu discurs més enllà de les mínimes actuacions exigibles pel que fa al sanejament, el clavegueram i la pavimentació. El Pla es converteix en la clau del civisme i la urbanitat que necessita Manlleu per d'equiparar-se a les poblacions que han sabut absorbir el creixement industrial i compatibilitzar-lo amb la resta d'usos existents.

La façana fluvial és concebuda com a element paisatgístic de qualitat per a la població. La primera referència apareix en la fase de diagnosi del Pla, concretament en el recull d'informació urbanística: sota el subtítol de "*Impresión paisajista*", es defineix la façana fluvial com un espai que produeix un "*efecto de serenidad y nobleza de situación*"⁸ als vilatans de Manlleu. En aquest sentit, la memòria justificativa considera que la necessitat d'espais verds de la ciutat es veu notablement satisfeta amb la façana: "*No se piensa en la necesidad de crear importantes zonas verdes de pulmón ciudadano, puesto que el tamaño de la población y su forma alargada permiten disfrutar de las bellezas del río y de los exteriores con pequeños desplazamientos*".⁹ La doble intencionalitat del Pla és clara: d'una banda, fer del passeig del Ter un espai de *concentració* de zona verda; de l'altra, afavorir-ne la *centralitat* dins la ciutat i la comarca.

L'anàlisi de la documentació gràfica del Pla permet identificar un primer intent de zonificació davant de l'ús majoritàriament industrial del marge esquerre de la façana: es preveu la creació de dos pols diferenciats, un primer passeig del Ter *occidental* situat entre el pont del tren fins a l'actual camp de futbol de l'AEC Manlleu –amb una qualificació urbanística d'*especial deportiva*–; i un d'*oriental* entre el camp de futbol

⁸ Pla General d'Ordenació Urbana (1964). *Documento número 1. Información urbanística. Impresión paisajista*, p. 5.

⁹ Pla General d'Ordenació Urbana (1964). *Documento número 2. Memoria justificativa del Plan General. Zonas verdes*, p. 12.

fins a l'edifici històric de Can Llanes –qualificat com a *verde público*. D'altra banda, el bosc de ribera de la façana rep la qualificació urbanística de “*defensa del paisaje*”,¹⁰ que a efectes normatius presenta l'objectiu de “*prevenir la desfiguración de la vista desde el margen opuesto*” i “*defender mediante la conservación la armonía de los elementos naturales existentes que componen el paisaje físico*”,¹¹ amb una clara intenció de conservar la qualitat paisatgística dels dos marges fluvials.

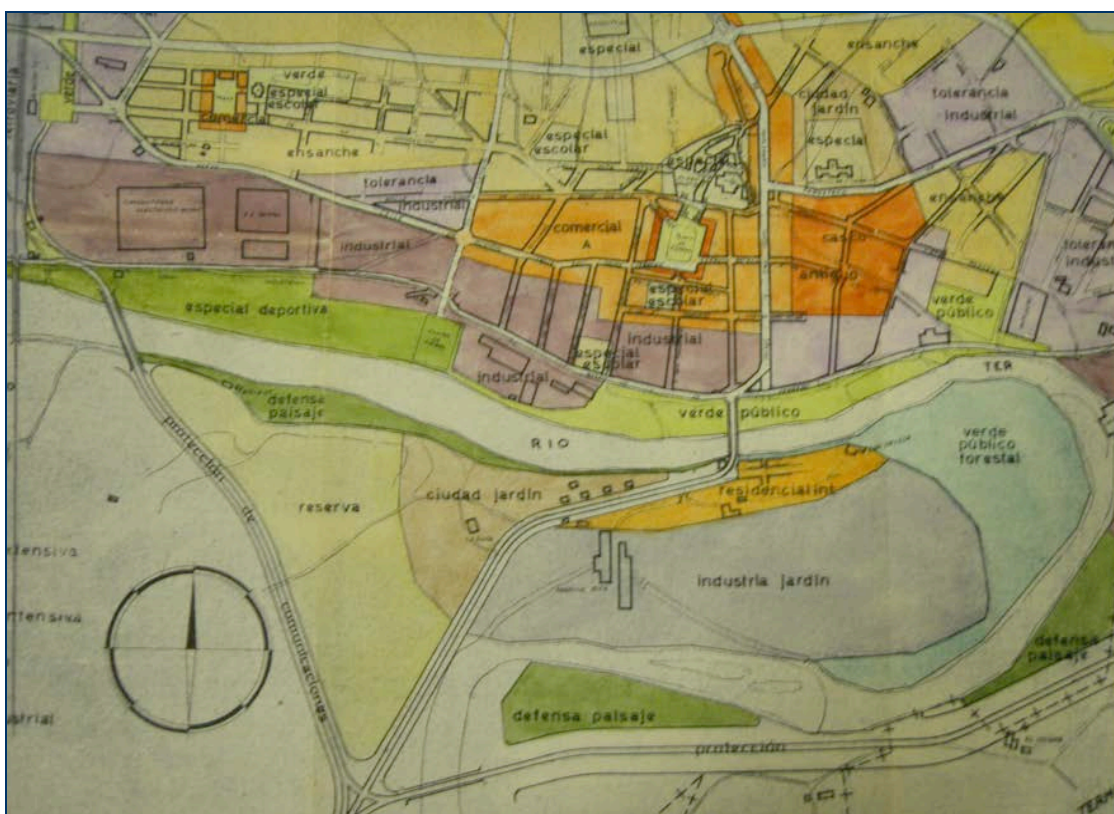


Figura 4.2: Detall del plànol general d'ordenació i qualificació urbanística del Pla General d'Ordenació Urbana (PGOU) de 1964.

Font: Pla General d'Ordenació Urbana de Manlleu (1964).

La riba dreta de la façana rep una qualificació urbanística hereva dels dos projectes de nou pont per a trànsit rodat que presenta el Pla. Una primera proposta es dibuixa al passeig del Ter *oriental*, just després del ja existent pont del tren, amb l'objectiu de

¹⁰ Probablement, aquesta qualificació urbanística s'inspira en l'art. 15.a de la *Ley de 12 de mayo de 1956 sobre régimen del suelo y ordenación urbana*, que explicita que “*la protección del paisaje, para conservar determinados lugares o perspectivas del territorio nacional, en cuanto constituya objeto de planeamiento especial, se referirá, entre otros, a estos aspectos: a) Bellezas naturales en su complejo panorámico o en perspectivas que convinieren al fomento del turismo*”. Definició que, sens dubte, s'ajusta molt al passeig del Ter.

¹¹ Pla General d'Ordenació Urbana (1964). *Documento número 4. Normas urbanísticas. Capítol III. Secció 4ª. Defensa del paisaje. 17ª Zona - Paisajes tutelados. Art. 136. Definición.*

connectar els dos marges a l'alçada del Pla del Molinot i, seguidament, amb la carretera de Vic (B-522). El segon projecte es defineix a la zona del meandre del Gelabert, a l'indret on actualment hi ha la planta depuradora del transvasament de Manlleu. Aquest pont creua el riu i enllaça també amb la B-522. La intenció és crear una tríade d'elements d'entrada i de sortida, conjuntament amb l'existent pont de Can Molas, que ha de facilitar les comunicacions viàries de Manlleu a Vic. El sòl delimitat entre la via pròpia de la primera proposta de pont i la carretera a Vic es qualifica com a *ciudad-jardín* i *reserva*; és a dir, sòl disponible per a futurs projectes urbanístics residencials, industrials o amb altres usos.

A l'espai agrofluvial de la Devesa, situat al marge dret, s'hi preveuen tres grans règims de sòl: l'àrea septentrional i els marges que mullen el perímetre del riu se'ls considera "*verde público*"; la zona més interior i arcerada, "*indústria-jardín*", i una tercera àrea, la zona que s'ajusta a aquest ús en l'actualitat, "*residencial-intensiva*". El Pla destaca la importància de la Devesa com a complement bàsic de zona verda per al passeig del Ter.

Hom pot considerar el Pla General de Manlleu de 1964 com l'embrió de la polarització d'usos a la façana en equipaments esportius i zona verda. Però els reptes que planteja en la connexió entre marges fluvials i a l'espai de la Devesa el converteixen en un document amb una clara visió de futur, ja que podem considerar que assumeix de ple importància d'integrar el medi fluvial a la trama urbana. Si bé cap dels projectes de pont que preveu han arribat a traduir-se a la realitat, el cert és que les seves propostes de tractament de la façana fluvial gaudeixen d'una lògica i d'una actualitat incomparables a les de moltes actuacions de plans posteriors.

4.2.2 El Pla General d'Ordenació Urbana de 1988. La problemàtica de la circulació viària de Manlleu i les noves propostes de pont a la façana fluvial

Tot i que l'adaptació i revisió del Pla General de Manlleu va veure la llum el desembre de 1980, no fou fins el 29 de juny de 1988 que la Comissió d'Urbanisme n'aprovà la versió refosa. Els principals artífexs del Pla foren Manuel de Solà-Morales (arquitecte i economista), Josep Cullell (aparellador), Xabier Eizaguirre (arquitecte) i Romà Miró (advocat).

El Pla General de 1988 actualitza les previsions del Pla General de 1964 enfront del gran creixement urbà que experimenta la ciutat de Manlleu, considerablement major al pronòstic inicial. L'objectiu central del Pla és revisar de nou el problema de circulació urbana que existeix a la ciutat i oferir una solució que s'adapti al canvi que ha sofert.

El volum II ("Pla General") presenta Manlleu com una ciutat amb un important desequilibri del sistema viari, ja que el pont medieval de Can Molas és l'únic pas de riu obligat en una ciutat que reuneix cinc carreteres comarcals, d'interconnexió poc clara i amb greus repercussions en el funcionament de la vila. Per aquest motiu el Pla centra la seva solució en la construcció d'un nou pont a l'espai de la Devesa i la desviació del trànsit pesat en direcció a la matriu de polígons industrials del terme municipal i les noves rambles que es projecten a la trama urbana, com el cas de l'obertura de l'avinguda Puigmal. D'aquesta manera, el Pla treu càrrega al pont de Can Molas, que només ha de rebre la circulació urbana interna de la ciutat. Un dels suggeriments que fa l'equip redactor en aquest volum del Pla, i que es valora positivament, és "evitar que la via de circumval·lació divideixi la Devesa, cuidant-se de no afectar la zona verda prevista en el pla anterior";¹² una previsió que fa palesa la intenció de compatibilitzar el projecte de pont amb l'ús de zona verda previst en aquest espai.

A banda de la nova proposta de mobilitat, el Pla analitza la façana fluvial de Manlleu fixant-se en un espai en concret: l'anomenat "parc del passeig del Ter", nom que rep la zona verda existent entre el pont de Can Molas i el carrer Enric Delaris. Es diu que és un espai que presenta una activitat diversa i variada, i que acull "tot allò que requereix un espai gran, a l'aire lliure, amb tranquil·litat i amb arbres i vegetació".¹³ A més, aquest espai també desenvolupa una funció important de "mirador" al Ter, equipat amb baranes, bancs, monuments, pollancre i desmais. Les activitats que el Pla atribueix a aquest petit espai de la façana són molt nombroses. Es parla de diferents concursos (una marxa d'orientació infantil, unes jornades de pesca, curses de cavalls i jocs de petanca amb guardó) i aplecs (no només sardanistes; també per la fira de Reis amb envelats i mostres de bestiar i per la fira de Festa Major, amb atraccions infantils). En aquest apartat, el Pla també fa una crítica molt seriosa a l'estat actual de certes zones del parc

¹² Pla General d'Ordenació Urbana (1988). Volum II. Pla General. Resum dels suggeriments i propostes, p. 12.

¹³ Pla General d'Ordenació Urbana (1988). Volum I. Estudis bàsics. Serveis urbans. Riu i canal industrial, p. 30.

–“actualment està força desequipat i l’única cosa es pot utilitzar és el túnel fet amb peces cilíndriques de les clavegueres”–¹⁴ i del canal industrial –“tot ell és ple de fang i d’escombraries”, “és un niu de rates i d’animals insalubres” i “la població de Manlleu pateix la degradació del paisatge i dels espais verds de les vores del canal”.¹⁵

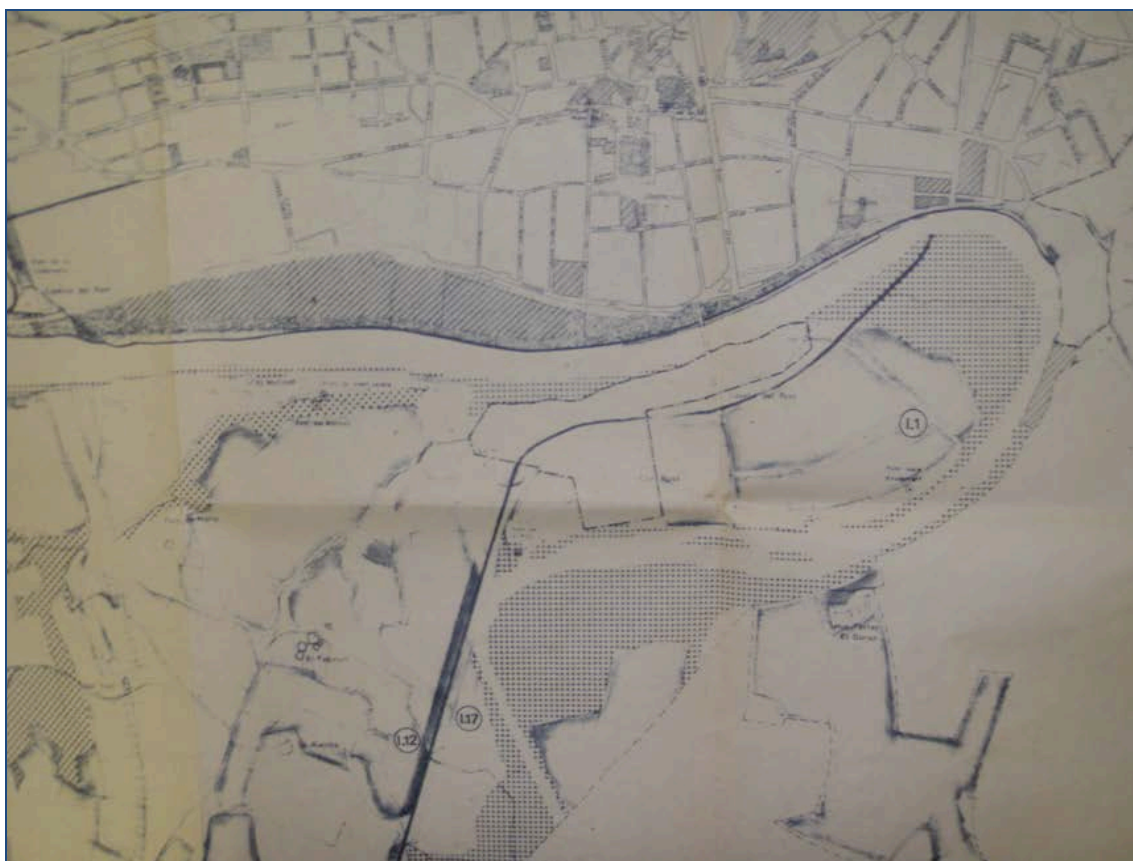


Figura 4.3: Detall del plànol general d’ordenació i qualificació urbanística del Pla General d’Ordenació Urbana (PGOU) de 1988.

Font: Pla General d’Ordenació Urbana de Manlleu (1988).

La qualificació urbanística del Pla a la façana segueix amb la voluntat de zonificació en dos trams funcionalment diferents –oriental i occidental– del pla anterior. D’aquesta manera, l’oriental s’inclou dins el sistema d’espais lliures del Pla com a parcs i jardins urbans, i l’occidental en el sistema general d’equipaments amb un ús majoritàriament esportiu. L’avenç que representa aquesta qualificació respecte a la del Pla General de 1964 és que la franja perimetral entre la zona d’equipaments i el bosc de ribera del riu al

¹⁴ Pla General d’Ordenació Urbana (1988). Volum I. Estudis bàsics. Serveis urbans. Riu i canal industrial, p. 29.

¹⁵ Pla General d’Ordenació Urbana (1988). Volum I. Estudis bàsics. Serveis urbans. Riu i canal industrial, p. 30.

tram occidental s'incorpora dins al sistema d'espais lliures. Per primera vegada, s'observa la voluntat d'incloure a la qualificació de parcs i jardins urbans un espai que no forma part del tram oriental i que fa una funció d'esmoreïdor d'usos entre els equipaments i la ribera del riu, fet que s'interpreta com un primer pas a un model de façana més permeable i que aposta per una zona de transició entre el sistema fluvial i el teixit estrictament urbà del passeig del Ter.

És important remarcar el caràcter conservacionista del Pla. No tan sols el bosc de ribera és protegit amb una qualificació especial ("protecció vegetal de ribera"), sinó que el marge dret de la façana, on l'ús predominant és l'agrícola, és classificat com a sòl no urbanitzable i qualificat com a "protecció agrícola", o sigui, una mena de vas comunicant de l'estratègia de conservació del caràcter agrícola de l'entorn de Manlleu, evitant la degradació dels conjunts rurals més característics i la intromissió de construccions destructores del paisatge.

El Pla General de 1988 aconsegueix renovar la trama urbana, agençar el parc del passeig del Ter i rehabilitar el canal industrial, a més d'establir mesures de protecció a tots dos marges fluvials enfront de la pressió urbanitzadora. Tot i així, la proposta de pont a la Devesa no s'acaba duent a terme i la problemàtica de circulació segueix sense resoldre's.

4.2.3 El Pla Especial de la façana urbana i d'ordenació de les vores del Ter de 1998. El bressol d'un gran parc fluvial a Manlleu

El 15 d'octubre de 1997 s'aprovà el Pla Especial de la façana urbana i ordenació de les vores del Ter, tot i que no fou fins el 4 de març de 1998 que se'n féu la publicació a efectes d'executivitat. L'artífex n'és l'arquitecte Miquel Surinyach i Pla.

La introducció de la memòria justificativa del Pla és tota una declaració d'intencions. El gran objectiu del Pla és posar en evidència la personalitat de la façana fluvial del Ter per damunt de la desfeta industrial del sector tèxtil, tot desenvolupant i concretant les previsions del Pla General de 1988. El Pla presenta una façana fluvial on hi predomina un ús industrial que representa "un espai vital avui infrautilitzat", però que "ha anat adquirint amb els anys una gran potencialitat de nous aprofitaments per activitats

lúdiques tant des del punt de vista municipal estricte com del comarcal”¹⁶ i que cal posar de manifest mitjançant una nova estratègia d’ordenació. Hom s’adona de la importància de la redacció, aprovació i, sobretot, posterior execució de les propostes.

Tot i que l’abast del Pla són els quatre quilòmetres de riu davant de Manlleu –des del pont de la Gleva fins a la Devesa–, les seves propostes concreten especialment els dos quilòmetres pròpiament urbans –des del pont del tren fins a la Devesa. Per tant, Surinyach té la missió d’integrar plenament a la ciutat tota la zona compresa entre el canal industrial i el Ter, dotant-la de tota una sèrie d’usos que li permetin “revitalitzar-se urbanísticament”.



Figura 4.4: Detall de la proposta de dos ponts a la façana del Ter: a l’esquerra, l’anomenat pont del Fugurull; a la dreta, el pont de la Devesa.

Font: Pla Especial de la façana urbana i d’ordenació de les vores del Ter (1998).

L’objectiu del Pla es tradueix en set línies d’actuació, que es descriuen a continuació conjuntament amb les mesures que es volen dur a terme.

a) *La consecució d’un vial longitudinal integrat a la xarxa viària.* Una de les propostes estrella del Pla és el condicionament d’un circuit peatonal a banda i banda del Ter. Es proposa un total de tres connexions que enllacen els dos marges del riu: el pont del tren –mitjançant la instal·lació d’una palanca peatonal–, el pas existent del pont de Can Molas i el futur pont de la Devesa. També es prioritza adequar les fonts de la Teula i del Molinot al marge dret. Per tant, el Pla dibuixa un circuit integral que connecta els dos marges fluvials, amb una longitud total de quatre quilòmetres però amb la possibilitat de realitzar recorreguts parcials.

¹⁶ Pla Especial de la façana urbana i d’ordenació de les vores del Ter (1998). Memòria. Introducció, p. 1.

b) *La creació de zones verdes i d'equipaments.* El Pla marca clarament la doble funcionalitat de la façana com a zona verda urbana al seu tram oriental i una gran oferta d'equipaments a l'occidental, on aposta per una mescla entre funció esportiva i espais arbrats que funcionen com a zona verda i lliure. Per tant, el Pla segueix la línia de la planificació anterior en voler assuavir la polarització d'usos a la façana. És important destacar que el Pla insisteix en el que podríem qualificar de *variabilitat potencial i temporal de la façana*: els usos de les vores del Ter s'han d'adequar a les necessitats i oportunitats de cada moment, i per a això calen espais polifuncionals per a diferents activitats lúdiques de caire local i comarcal. Un dels resultats és la construcció final del Museu Industrial del Ter (MIT), que els plànols ubiquen en una localització diferent a l'actual.

c) *La creació de nous habitatges.* El Pla marca una fita de 563 nous habitatges a la façana fluvial, juntament amb la rehabilitació d'alguns edificis del centre històric.

d) *La potenciació de l'accessibilitat.* El Pla dedica una bona part de la memòria i de l'estudi complementari titulat "Treballs bàsics" a fer una descripció exhaustiva de la problemàtica de la circulació i l'accessibilitat a Manlleu. Es fa referència a les propostes de la planificació anterior, valorant-ne els seus aspectes més crítics,¹⁷ i es concreta la proposta de pont de la Devesa, afegint detalls com un possible aparcament, línies arbrades i un nou disseny de la passarel·la per a trànsit rodat i vianants. Tot i així, a diferència del Pla General de 1988, el Pla especial considera que, tot i que la situació ideal fóra que el trànsit industrial no disposés d'aquesta via com a pas únic, les possibilitats econòmiques no permeten reforçar la xarxa exterior proposada per l'anterior planificació. Complementàriament a la proposta de pont de la Devesa, el Pla ofereix una segona solució de connexió al tram central de la façana i amb un sector residencial associat al marge dret –el que la planificació posterior acabarà coneixent com a "proposta del sector del Fugurull". Es presenta amb cautela, ja que es diu

¹⁷ El Pla Especial considera que les propostes de pont del Pla General d'Ordenació Urbana de 1964 són massa costoses i poc realistes amb la trama urbana actual, i pondera que "només unes condicions econòmiques extraordinàriament favorables (subvencions especials o ajudes d'altres administracions) aconsellarien començar per les variants exteriors". També explica que aquestes propostes mai no es dugueren a terme pel creixement anàrquic posterior a la seva aprovació, que incomplí en molts aspectes el seu primer intent d'ordenar urbanísticament la façana fluvial de Manlleu. Quant al Pla General d'Ordenació Urbana de 1988, es diu que féu un gran esforç a l'hora d'oferir una visió estructurada i global davant d'una situació de desordre urbanístic, de desequilibri viari i de dèficit de serveis. El Pla Especial considera que la solució del pont de la Devesa és molt costosa però l'única plausible davant el que considera una situació d'emergència circulatoria.

clarament que no resoldria directament els problemes de circulació de Manlleu però que permetria ordenar urbanísticament el marge del cingle. També es diu que una de les possibles conseqüències d'aquesta proposta és que acabaria representant una expansió urbana que oblidaria el centre i no contribuiria a la seva rehabilitació. En definitiva: el Pla especial no acaba veient amb bons ulls una nova proposta al tram central i amb un desenvolupament residencial que competiria amb la centralitat del centre històric i del marge esquerre de la façana.

e) *La recuperació del canal industrial.* El Pla identifica diferents punts del canal industrial que cal adequar i incorporar al patrimoni públic de la ciutat (entre ells, el naixement al Dolcet, el tram del Molí de Dalt, Can Sanglas, Can Llanes i la zona dels rentants). La situació actual, amb la totalitat dels salts d'aigua recuperats, és conseqüència directa de les mesures del Pla.

f) *L'ordenació dels usos del parc.* El Pla presenta una relació completa de tots els usos existents i potencials de la façana fluvial. Del tram *oriental* es diu que és el responsable de l'oci, el passeig i el joc a l'aire lliure, i que ha de seguir oferint espai públic per a arrossades, trobades populars, festivals, concursos de pesca, petanca i sardanes. Malauradament, el Pla concep el tram *occidental* com un espai polifuncional amb una distribució desordenada i amb una indefinició d'accessos (vegeu Figura 4.4). Per això proposa la compatibilització dels usos pròpiament d'equipaments (els camps de futbol de competició i entrenament, la pista d'atletisme i el pavelló poliesportiu) amb la celebració d'actes populars i de lleure. També es detallen els usos existents a la Devesa o se n'afegeixen d'històrics com la recol·lecció d'herbes i de bolets, actualment condicionats per la propietat privada.

g) *La creació d'un parc temàtic del Ter.* L'aigua és la principal protagonista del parc temàtic que planteja el Pla, que intenta oferir al visitant diferents usos esportius i de lleure relacionats amb el turisme fluvial. A més de la creació de jocs d'aigua aprofitant l'energia hidràulica del canal, el Pla proposa la creació de dos estanys d'aigua al tram occidental de la façana: un de petites dimensions amb una zona arbrada i prop de la pista d'entrenament, i un de segon amb una major superfície a l'àrea ocupada actualment per fàbriques i magatzems, prop de l'entrada del carrer Enric Delaris. Aquests estanys, juntament amb l'oferta esportiva, el parc de zona verda del tram oriental i l'espai de la Devesa, són els elements protagonistes del parc temàtic del Ter.

També es planteja la conservació de turbines i la creació d'un itinerari cultural que inclogui la visita a Can Rusiñol, la colònia industrial existent a la perifèria urbana de Manlleu que s'ha recuperat en els últims anys com a hotel i restaurant.

La proposta de creació d'estanys al tram occidental de la façana del Ter és molt curiosa des del punt de vista urbanístic i ambiental. Ens preguntem si és necessari introduir dos nous cossos fluvials artificials entre dues línies d'aigua com són el canal industrial i el riu Ter, que per si soles podrien acollir aquests nous usos d'oci i lleure. Probablement aquesta proposta beu de la moda existent als noranta a l'hora de crear parcs urbans amb zones artificials d'aigua, com el cas del Parc de Catalunya de Sabadell, inaugurat el 1992. Tot i així, considerem que també es pot explicar per la manca d'usos socials en contacte directe amb el riu Ter, que actualment segueix essent una línia d'aigua opaca i inaccessible per als vilatans de Manlleu. Possiblement, si la planificació urbanística de Manlleu hagués incentivat i executat usos i activitats de contacte directe al llarg de tota la façana, apostant per un model de permeabilitat entre mur i riu, no existirien propostes d'aquest tipus ni demandes exigents com la de l'espai de la Devesa –sense restar-los importància com a peça clau dins de la configuració del passeig. La realitat és, però, que aquests dos estanys mai no s'han arribat a crear.

Finalment cal comentar l'Informe sobre el tractament dels espais naturals fluvials, elaborat per l'empresa de serveis ambientals Lavola. La redacció d'aquest informe és, de fet, una de les previsions del Pla i mereix, per part nostra, una atenció especial. Sens dubte, és el document més explícit en el sentit de propugnar un acostament estratègic entre ciutat i riu. Si bé les propostes bàsiques del Pla es desenvolupen en l'espai urbanitzat de les vores del Ter, el present informe es fixa en la franja de transició entre el sistema urbà i fluvial. Una de les actuacions que proposa aquest document annex és la creació d'una sèrie de plataformes de fusta (se les anomena “miradors privilegiats sobre el Ter”¹⁸) per fomentar l'accés del públic a la zona riberenca, sense malmetre'n la vegetació i amb la col·laboració de la Societat de Pescadors de Manlleu. També es preveu una àrea de lleure al marge dret i la creació d'una franja vegetal amb plantes herbàcies de floració vistosa al llarg del canal industrial, a semblança de les existents al riu Wandle a Carshalton (Sutton, Londres).

¹⁸ Pla Especial de la façana urbana i d'ordenació de les vores del Ter (1998). Estudi complementari. Descripció de la proposta, p. 4.

En conclusió, el Pla especial de 1998 és un document ambiciós, integrador i obert de mires, que aposta per la configuració de la façana fluvial com un parc temàtic a fi de posar en relleu la història industrial i cultural de Manlleu i d'Osona; tot plegat, d'una forma atractiva i fent ús de zones de lleure accessibles per a tots els visitants. Tot i així, la seva ambició no ha aconseguit materialitzar-se finalment en l'urbanisme de Manlleu.

4.2.4 El Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de 2007. L'intent d'expansió urbana a l'altra banda del riu

El Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) de Manlleu fou aprovat definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Barcelona el 15 de novembre de 2007. Es publicà al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya número 5.174 el 16 de juliol de 2008. Si bé és l'últim pla redactat per l'Ajuntament de Manlleu, només ha estat vigent vuit anys, ja que en data 21 de maig de 2015 va quedar anul·lat i sense cap efecte arran d'una sentència del Tribunal Superior de Justícia. Per aquest motiu, actualment és vigent, a Manlleu, el Pla General d'Ordenació Urbana de 1988. La raó per la qual ha estat anul·lat és, precisament, la manca d'un estudi d'inundabilitat.¹⁹

Tot i així, i davant la possibilitat de que les determinacions del POUM de 2007 tornin a posar-se damunt la taula, creiem que és procedent fer-ne una anàlisi i valoració. La memòria del Pla exposa onze objectius generals,²⁰ sis dels quals es relacionen amb una mesura major o menor amb el futur desenvolupament de la façana fluvial. Cal destacar-ne el segon (“resoldre els conflictes de vialitat rodada i de vianants”), el quart (“potenciar el paper dels equipaments”), el cinquè (“ cercar un entorn dinàmic i de qualitat per les activitats comercials i lúdiques”) i el vuitè (“protegir els sòls no urbanitzables”). Tot i així, hi ha dos objectius bàsics que incideixen directament en l'ordenació del passeig del Ter. És el cas del novè (“convertir el Parc Fluvial del Ter en *marca* del municipi”) i el desè (“crear un nou pol de centralitat al sud del municipi”), que apelen al patrimoni natural i industrial com a eina d'identitat de Manlleu.

¹⁹ “El pla general de Manlleu, anul·lat perquè no tenia l'estudi d'inundabilitat” [Agustí Danés], *El Punt Avui*, 17/10/2014 [disponible a <<http://www.elpuntavui.cat/ma/article/1-territori/6-urbanisme/796165-el-pla-general-de-manlleu-anul·lat-perque-no-tenia-lestudi-dinundabilitat.html>> (consultat el 03/08/2015)].

²⁰ Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (2007). Memòria d'ordenació. Justificació i oportunitat de l'elaboració d'un nou pla. Diagnosi del territori, pp. 30-31.

La primera estratègia del Pla és la consecució de tota una sèrie de projectes d'urbanització i renovació, dels quals onze es planifiquen al present àmbit d'estudi: tres Plans de Millora Urbana (PMU), dos Polígons d'Actuació Urbanística (PAU) i set Plans Parcials Urbanístics (PPU). Tot i així, els principals projectes que incideixen plenament en el futur desenvolupament de la façana són el PPU-3 "El Fugurull" i el PPU-4 "Pont Est".

El projecte de PPU-3 "El Fugurull" consisteix en la connexió central dels dos marges fluvials de la façana mitjançant un pont per a trànsit rodat –que faria d'enllaç entre el carrer Vilamirosa i la carretera a Vic–, juntament amb el desenvolupament urbanístic residencial dels terrenys associats i el trasllat del camp de futbol de l'AEC Manlleu a un altre espai de la ciutat. L'objectiu del Pla mitjançant aquesta proposta és "saltar a l'altre costat del riu i fer que el passeig del Ter, el Ter, el canal del Ter i els espais d'equipaments existents siguin el veritable centre de la ciutat". Es constata la visió del Pla en relació amb l'ordenació de la façana: l'urbanització dels seus marges es pren com a instrument d'integració de l'espai fluvial. El segon projecte, el PPU-4 "Pont Est", fa referència a la construcció d'un pont a l'espai de la Devesa i la corresponent ampliació del raval sud de Manlleu a aquesta zona. La diferència, però, és la voluntat del Pla en el sentit que aquest nou enllaç funcioni com a passera peatonal per a la connexió social dels dos marges fluvials, i no com a pont per a trànsit rodat, tal i com ha previst històricament l'anterior planificació.

La segona estratègia que adopta el Pla a la façana és la restricció selectiva dels usos al passeig del Ter, tal i com es desprèn de l'apartat onzè de la memòria (*Regulació de la implantació d'usos en planta baixa a diverses de les principals àrees del municipi*). Apunta, com a públic d'interès, envers la població jove i els visitants de fora del municipi, i per a això se'n vol afavorir l'ús comercial, el recreatiu, la restauració, i els usos cultural, esportiu i de lleure.

El tercer eix estratègic del Pla és, sens dubte, la participació i opinió ciutadana. L'octubre de 2005 es dugueren a terme jornades, tallers i xerrades informatives amb l'objectiu de recollir les diferents visions i suggeriments dels manlleuencs sobre la gestió i ordenació de la seva ciutat per plasmar-les posteriorment al Pla. Un dels debats més prolífics fou precisament el generat entorn dels projectes urbanitzadors de la façana

fluvial, com el cas del PPU-3 “El Fugurull”. L’informe de les jornades²¹ incorporat a l’annex del Pla explica que un sector important dels participants manlleuencs argumentaven que el creixement urbanístic en aquests espais era una “opció positiva per a promoure la integració del riu a la ciutat”, mentre que una altra facció en defensava la protecció per ser “una important zona natural del municipi”. Aflora, un cop més, el debat dual de la integració de l’espai fluvial. D’altra banda, també és important destacar que apareix el debat de l’ordenació de l’espai de la Devesa i es considera la “necessitat d’estudiar la seva situació legal trobant un model de gestió adequat perquè pugui ser realment d’ús públic”, creant un “miniparc natural” amb zones de picnic i restaurants –usos que no són admesos per la condició que té l’espai d’estar exposat a la inundació moderada, d’acord amb l’art. 6.4 del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s’aprova el Reglament de la Llei d’Urbanisme.

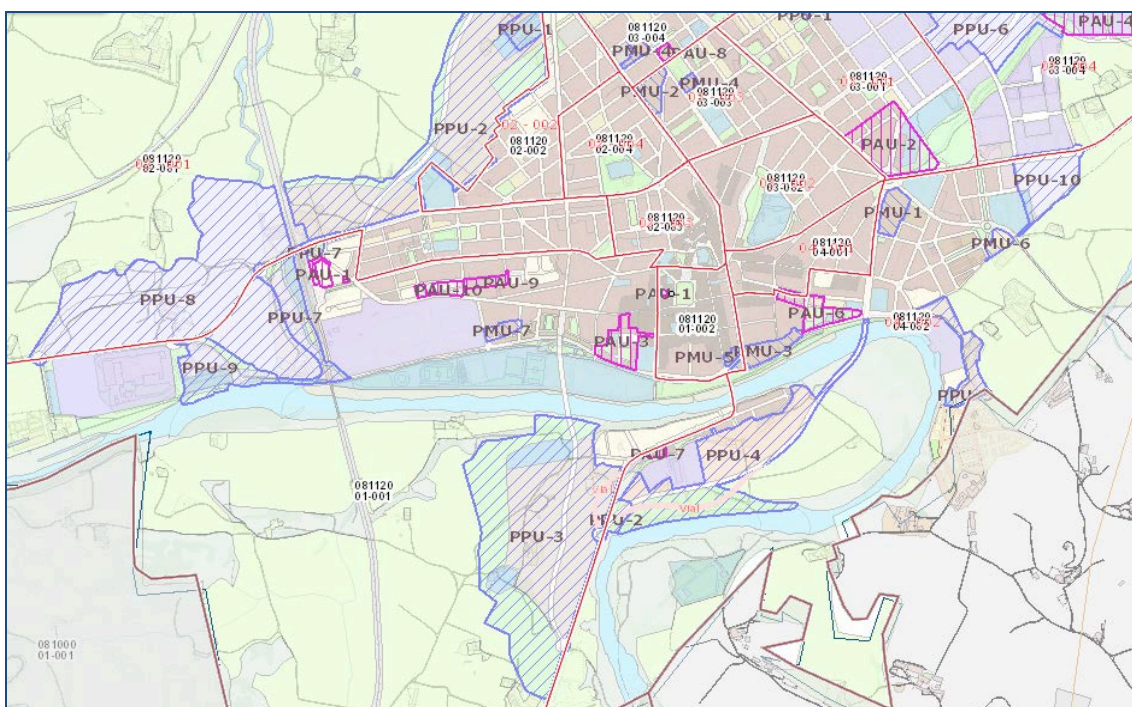


Figura 4.5: Detall (a escala original 1:5.000) del sistema de qualificació urbanística general del Pla d’Ordenació Urbanística Municipal de Manlleu (2007). Hom pot observar els diferents projectes parcials que afecten l’ordenació de la façana (PPU-3 i PPU-4).

Font: Pla d’Ordenació Urbanística Municipal de Manlleu (2007).

L’actual POUM de Manlleu, per bé que no és vigent a efectes pràctics, és un document complet i amb una clara vocació de futur. No defuig la visió integral de la façana ni el

²¹ Pla d’Ordenació Urbanística Municipal (2007). Annex 2. Programa de participació ciutadana.

seu paper preponderant en la matriu de Manlleu. La seva filosofia, però, és fer ús de la urbanització com a eina integradora del riu a la ciutat, i per aquest motiu proposa el desenvolupament del marge dret amb la creació de dos nous ponts i els sectors residencials associats. És aquí on entra en conflicte amb una visió més austera de la façana que predica la conservació del caràcter rural de la riba dreta i la no expansió de l'urbs a l'altra banda del riu. D'altra banda, les propostes de pont que presenta el Pla a la façana no s'han executat per manca de recursos econòmics, i Manlleu segueix a l'espera d'una solució a la seva mobilitat i a la potenciació social del seu medi fluvial.

4.2.5 Consideracions sobre la incidència de la planificació d'àmbit territorial i sectorial en el cas de Manlleu

a) El Pla Director del Ter i el seu patrimoni industrial de 2006

Manlleu no ha patit desencerts urbanístics com d'altres ciutats catalanes, com el cas de Terrassa, que tot i gestar més de sis plans generals d'ordenació urbanística (PGOU) al llarg de tota la seva història, només n'ha acabat aprovant dos. El consistori de Manlleu ha aprovat tots els plans urbanístics que ha encarregat i els ha intentat executar amb totes les complicacions que l'execució comportava. Tot i així, hi ha una excepció, i és el cas que volem apuntar en aquest apartat. L'any 2006 s'acabà de redactar l'anomenat Pla Director del Ter i el seu patrimoni industrial, l'artífex del qual fou l'arquitecte i catedràtic d'urbanisme Joaquim Sabaté Bel (CCRS Arquitectes), que comptà amb l'ajuda de Miquel Surinyach Pla i altres membres de la comissió municipal de seguiment.

Es tracta del projecte director de definició, tractament i manteniment de les vores del riu Ter que Pla especial de l'any 1998 explicitava que calia redactar en el termini màxim d'un any des de la seva aprovació. Tot i elaborar-se amb un considerable retard, aquest Pla no s'aprovà mai. Gràcies a l'ajuda de l'arquitecte municipal de Manlleu, el Sr. Enric Gil i Marès, hem accedit a la documentació que hi fa referència.

La principal diferència que distingeix els objectius d'aquest document en relació amb els de la resta de plans urbanístics gestats i aprovats a Manlleu és l'espai físic al qual al·ludeix: no es redacten propostes tan sols per a la *façana urbana* que coneixem (des del pont del tren fins a la Devesa), sinó que també s'ordena la *façana rural* des del pont

del tren fins a l'extrem del límit oest del terme municipal de Manlleu, és a dir, el sector de la Gleva.

Les principals actuacions que proposa el Pla Director es poden dividir en quatre grans grups, que esmentem a continuació.

a) *Espais de circulació i passeig*. El Pla aposta per la construcció de les dues propostes de pont generades per l'anterior planificació (el pont de la Devesa i el pont del carrer Vilamirosa). També aposta per la creació d'un nou eix al passeig del Cingle amb la intenció de relligar el recorregut traçat pel Pla especial del 1998. Amb aquest objectiu, el Pla també aposta per una intervenció molt concreta: la construcció d'un pas per a vianants de tipus palanca al pont del tren, aprofitant els pilars existents. Finalment, també es marca com a objectiu l'obertura de tota una sèrie de baixadors i la construcció de miradors i punts de descans al llarg de la façana per fer el màxim d'accessible el marge fluvial del Ter al ciutadà, però no només a la façana urbana, sinó al llarg de tot el recorregut del riu fins a la Gleva.

b) *Propostes per a les edificacions*. El Pla regula els usos de les fàbriques de riu de Manlleu, i aposta sobretot per una renovació econòmica. Cal destacar l'ús hotel·ler i de restauració que adjudica a la fàbrica Rusiñol –ha acabat esdevenint un restaurant d'èxit– i els usos culturals (biblioteca, auditori, escola de música, centre cívic, teatre) que s'estableixen a la zona industrial central del passeig, o sigui, la fàbrica Albareda. D'altra banda, de forma correlativa a la construcció del pont central, es reordena la zona del camp de futbol i s'hi preveu la instal·lació de noves oficines municipals.

c) *Espais públics*. El Pla preveu la creació de nous espais lliures per als ciutadans. Cal destacar, sobretot, la creació d'hortes lúdiques i urbanes vora la fàbrica Rusiñol i a la Devesa. Concretament, a l'espai de la Devesa s'hi projecten tota una sèrie d'intervencions de dinamització econòmica relacionades amb l'implantació d'activitats lúdico-esportives, la potenciació del turisme de natura i el manteniment de les activitats agrícoles, sempre en conjunció amb l'estatus d'espai públic –per enèsima vegada, el Pla se suma a la demanda de la planificació històrica generada pel consistori en el sentit de promoure la consecució d'un acord amb la propietat i fer pública una part d'aquesta peça fluvial; una qüestió clau per al desenvolupament del passeig del Ter.

d) *Actuacions ambientals*. Finalment, el Pla concreta de forma molt específica totes les intervencions de restauració ambiental que preveu per a la vegetació de ribera de la façana (tall i retirada d'espècies invasores, plantació d'arbusts, retirada d'arbres caiguts i de deixalles i excavació amb mitjans mecànics, entre d'altres).

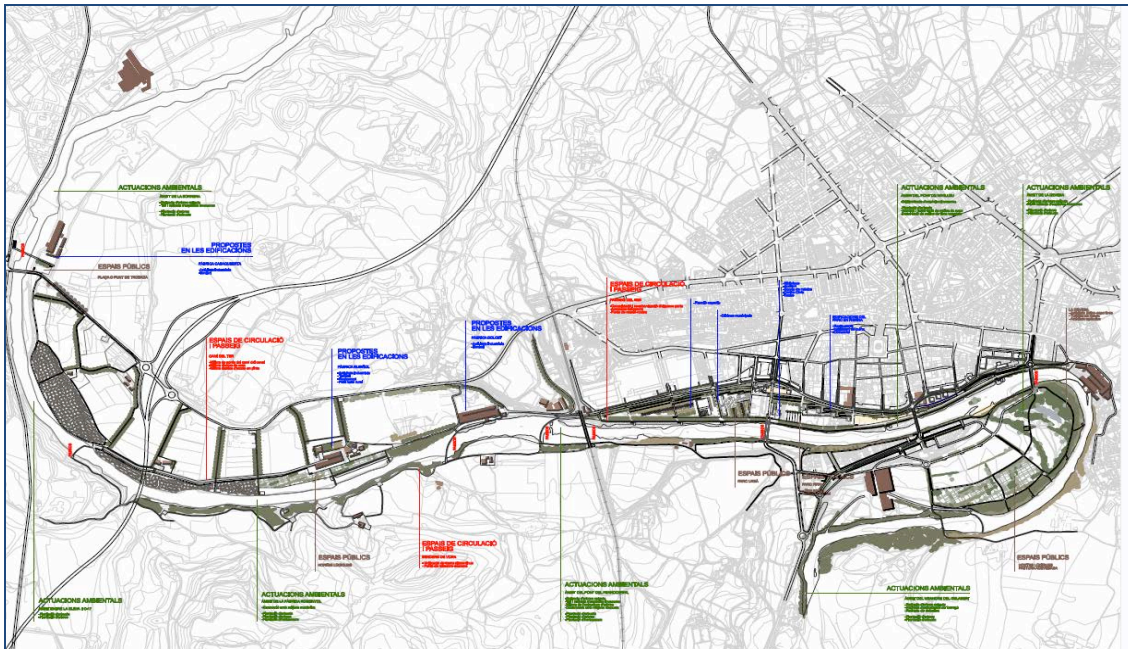


Figura 4.6: Proposta general d'intervenció del Pla Director del Ter i el seu patrimoni industrial (2006). S'observa que les actuacions se centren en els espais públics, la circulació, l'edificació i el medi ambient.

Font: Pla Director del Ter i el seu patrimoni industrial (2006). Documentació cedida pel Sr. Enric Gil i Marès, arquitecte municipal de Manlleu.

Concloem que el Pla Director del Ter i del seu patrimoni industrial és un projecte ambiciós, que actualitza les previsions del Pla especial del 1998 i, en nombrosos casos, les millora tenint en compte la innovació tècnica i tecnològica de l'arquitectura. Es tracta d'un pla minuciós, que treballa a partir de molts exemples i que a l'hora de plasmar les diferents propostes, assoleix un gran nivell. Sens dubte, és un compendi de tot el coneixement generat per la planificació anterior; compendi concebut amb la intenció de proposar i de plasmar sobre el mapa el futur més idoni per al passeig del Ter.

b) Els Plans Directors Urbanístics com a instrument d'ordenació fluvial

La planificació d'àmbit territorial i sectorial ha tingut una incidència considerable en la construcció i desenvolupament de la façana fluvial de Manlleu; sobretot des del punt de

vista del debat social i popular que s'ha generat amb motiu del Pla Director Urbanístic (PDU) de la Plana de Vic. El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) de la Generalitat de Catalunya encarregà, a principis de l'any 2003, la redacció d'aquest Pla al doctor arquitecte Xabier Eizaguirre i al seu equip redactor. El juny de 2006 fou presentada la documentació relativa al pla per a la seva aprovació inicial; però, davant la negativa d'una sèrie d'alcaldes osonencs, que no compartien el model de creixement i l'horitzó demogràfic establerts, el pla no va assolir l'aprovació final. Tot i així, el Pla Territorial Parcial de les Comarques Centrals (PTPCC), aprovat definitivament el 16 de setembre de 2008, fa una crida expressa a la tramitació del PDU de la Plana de Vic, amb la finalitat d'establir una ordenació urbanística del territori.

A banda del *pacte del territori* amb la voluntat de que aquest disposi d'una agència de foment i protecció del paisatge agrari (Eizaguirre, 2006), el PDU de la Plana de Vic impulsa la consolidació de tres sistemes urbans comarcals per aprofitar-ne i racionalitzar-ne les dotacions i els serveis: la *ciutat-riu* (que integra els municipis riberencs amb la voluntat de convertir el Ter en el seu element de centralitat), la *ciutat-plaça* (formada per Vic i les viles circumdants que funcionen com a epicentre i punt de trobada) i la *ciutat-porta* (que respon a la zona del Congost i actua com a connectora de la Plana de Vic i Barcelona).²² En el cas concret de la *ciutat-riu*, el Pla integra en una mateixa estratègia els municipis riberencs del riu Ter –Manlleu, Roda de Ter, les Masies de Voltregà, Sant Hipòlit de Voltregà, Sant Feliu, Sant Vicenç i Sant Pere de Torelló– amb la voluntat d'obrir aquestes ciutats i viles a l'espai de l'aigua, per tal de fer-lo present com a carrer, passeig, platja, espai d'oci i gaudi. Per tant, l'objectiu de la *ciutat-riu* és revaloritzar la façana fluvial de totes aquestes ciutats, la majoria d'elles amb un passat industrial potent. A Manlleu es planteja un creixement urbà a la zona nord, allunyat de la façana fluvial, i la creació en aquest nou eixample d'una nova estació de ferrocarril a l'eix Vic-Olot. També es proposa un nou accés a l'est del terme municipal per a trànsit rodat, amb dues entrades. Es considera el Ter com un element de centralitat que cal potenciar amb mesures de caire turístic i econòmic, i com a actuació específica es parla de l'establiment d'una platja fluvial (conjuntament amb les que es podrien establir al Voltreganès i a Roda de Ter). D'altra banda, l'Annex 6 del Pla (*Noves oportunitats d'ús i recuperació al territori rural de la plana*) obre la porta a

²² Per a conèixer aquestes i d'altres consideracions i determinacions del el Pla Director Urbanístic de la Plana de Vic (2006), consulteu Entrevista núm. 1 (Annex I).

l'enderrocament del mur de contenció de Manlleu a fi de potenciar l'aproximació al riu per part dels vilatans.²³

D'altra banda, l'estratègia territorial concebuda per al Ter a la Plana de Vic i a Manlleu s'ha concretat gràcies al també Pla Director Urbanístic (PDU) de les colònies del Ter i del Freser, aprovat definitivament el 20 de setembre de 2010. El seu àmbit d'actuació inclou una seixantena de colònies industrials de riu en vint municipis, repartides entre la comarca del Ripollès i Osona, i amb una directriu molt clara: consolidar les colònies com a espais de residència, d'activitat productiva, d'activitat turística i de preservació de la memòria històrica. Del total de colònies que contempla el Pla, deu són del terme municipal de Manlleu, i són dues les que reben una estratègia concreta: Can Rusiñol –a la qual se li atribueix una *estratègia de reconversió*, que ha permès l'obertura d'un restaurant de qualitat al casalot senyorial de la família Rusiñol, que porta el mateix nom original de l'edifici: Cau Faluga– i el Dolcet –objecte d'una *estratègia d'oportunitat urbana*, amb la creació d'itineraris turístics i l'aprofitament econòmic d'alguns sectors. Sens dubte, el PDU de les colònies del Ter i del Freser és un cas exemplificador del conjunt geogràfic i cultural que formen aquests dos cursos fluvials més enllà de l'estricta lligam físic i ambiental. És un element més a afegir a l'estratègia territorial i fluvial que impulsa des de fa una dècada la Generalitat de Catalunya, d'acord amb el plantejament de la Directiva Marc de l'Aigua (2000/60/CE).

Finalment, cal destacar el gran paper dels consorcis en la gestió patrimonial de l'aigua. El Consorci Alba-Ter ha aconseguit consolidar-se com a organisme de referència en l'ordenació territorial de la conca del Ter. Una de les seves estratègies ha estat el desenvolupament del Pla de Foment Turístic del riu Ter (2005-2007), amb la creació de *La Ruta del Ter*. També cal posar de manifest la bona tasca del Consorci de Turisme dels Paisatges del Ter, que tot i que el 2 de març de 2011 va adoptar els acords de dissolució per motius pressupostaris, ha estat molt útil durant els seus deu anys d'activitat per a projectar turísticament el Ter i el nord d'Osona.

²³ Hom pot observar la diferència de visions entre el Pla Director Urbanístic de la Plana de Vic i l'últim Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Manlleu (2007) en relació amb l'ordenació de la façana fluvial. Mentre que el primer document aposta per una sèrie de mesures directes emmarcades dins la filosofia de la *ciutat-riu* per fer èmfasi en la centralitat al passeig del Ter i allunyar-ne el creixement urbanístic, el segon aposta precisament per un eixample residencial al seu marge dret com a baula d'*integració* del medi fluvial amb l'urbà. Un mateix objectiu, doncs, però amb unes vies d'acció molt diferents.

4.3 L'estudi del canvi d'ocupació del sòl a l'espai urbanofluvial del riu Ter a Manlleu

4.3.1 Consideracions prèvies

En el cas que ens ocupa és important, abans de procedir a la presentació i anàlisi de resultats, fer una sèrie de precisions sobre l'aspecte metodològic que ha conduït el nostre estudi d'ocupació del sòl a Manlleu. Són les següents:

- a) El tram estudiat comprèn l'espai fluvial entre l'anomenat Pont del Tren i el meandre Gelabert –que es forma poc després de la Devesa i que inclou la depuradora de la ciutat. Constatem que, tot i que hi ha elements patrimonials de primer ordre aigües amunt del Pont del Tren que formen part del terme municipal de Manlleu –com la fàbrica del Dolcet o la Colònia Rusiñol–, no són objecte d'estudi de l'ocupació del sòl, ja que no formen part de la façana estrictament urbana del riu Ter, sinó que s'insereixen dins d'un tram de caràcter rural i més allunyat de la pròpia ciutat;
- b) Si bé el que es coneix pròpiament com a façana fluvial del riu Ter a Manlleu és el que constitueix el marge esquerre, també hem inclòs en l'estudi d'ocupació del sòl el marge dret. Tot i que una bona part d'aquest marge s'integra, de fet, dins d'una cinglera, hi ha dos elements que formen part intrínseca del paisatge fluvial de Manlleu i que no podem obviar en el nostre estudi: d'una banda, el territori agroforestal de la Devesa; de l'altra, el barri de Vistalegre, que és l'única colonització urbana del marge dret –i que, per tant, trenca amb la norma de Manlleu com a ciutat d'un sol marge;
- c) Finalment, és important remarcar que no hem seguit, de forma estricta, els límits administratius de Manlleu amb el municipi de les Masies de Roda. Per aquest motiu, hi ha certs espais a l'est de la ciutat que, si bé formen part del terme municipal de les Masies de Roda, han estat inclosos en el nostre estudi perquè considerem que formen part indiscutible del paisatge fluvial del riu Ter.

Els resultats corresponents a l'estudi del canvi d'ocupació del sòl els dividim entre un primer quadre de resultats numèrics (Quadre 4.1), un quadre d'anàlisi específica (Quadre 4.2), diversos gràfics d'anàlisi (Gràfics 4.1, 4.2, 4.3 i 4.4) i la cartografia (Mapes 4.1, 4.2, 4.3 i 4.4).

4.3.2 Quadre de resultats numèrics

Classes i subclasses d'ocupació del sòl	Superfície ocupada i classe/subclasse d'ocupació del sòl respecte a la superfície total				Diferència entre 1956 i 2012	
	1956		2012		ha	Creixement (%)
	ha	%	ha	%		
Zona urbanitzada	71,27	28,74	98,19	39,59	26,92	37,77
Teixit urbà continu	41,50	16,73	54,02	21,78	12,52	30,17
Teixit urbà discontinu	6,76	2,73	21,01	8,47	14,25	210,80
Zona industrial i comercial	12,03	4,85	19,07	7,69	7,04	58,52
Grans zones d'aparcament	0	0	0,61	0,25	0,61	∞
Zones urbanes en construcció	8,40	3,39	0,89	0,36	-7,51	-89,40
Sòl nu per acció antròpica	2,58	1,04	2,59	1,04	0,01	0,39
Infraestructura de comunicació	4,23	1,71	5,39	2,17	1,16	27,42
Xarxa viària (i terrenys associats)	3,55	1,43	4,71	1,90	1,16	32,68
Xarxa ferroviària (i terrenys associats)	0,68	0,27	0,68	0,27	0	0
Espai verd, esportiu i d'oci	2,8	1,13	12,64	5,10	9,84	351,43
Franges pavimentades	1,34	0,54	3,43	1,38	2,09	155,97
Franges enjardinades	0,65	0,26	3,87	1,56	3,22	495,38
Grans equipaments esportius i d'oci	0,81	0,33	5,34	2,15	4,53	559,26
Zona agrícola	117,39	47,33	86,91	35,05	-30,48	-25,96
Vegetació de ribera	32,69	13,18	27,46	11,07	-5,23	-16,00
Superfície d'aigua	19,61	7,91	17,40	7,02	-2,21	-11,27
Curs fluvial	18,06	7,28	15,96	6,44	-2,1	-11,63
Canal industrial	1,55	0	1,44	0,58	-0,11	-7,10
Superfície total	247,99	100	247,99	100		

Quadre 4.1: Quadre comparatiu de la distribució de l'ocupació del sòl a l'espai urbanofluvial del riu Ter a Manlleu entre els anys 1956 i 2012.

Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de canvi d'ocupació del sòl.

4.3.3 Quadre d'anàlisi específica

Classes i subclasses d'ocupació del sòl	Magnitud del canvi	Lectura específica de resultats
Zona urbanitzada	+++	Notable augment derivat, principalment, del creixement urbà relatiu a la construcció de nous barris.
Teixit urbà continu	++	Augment a causa del creixement i desenvolupament urbanístic de Manlleu, principalment a l'est del seu terme municipal, que correspon amb el barri de La Salut.
Teixit urbà discontinu	+++	Notable augment atribuïble a la construcció definitiva del barri de Vistalegre –de baixa densitat i situat al marge dret, a la Devesa– i el barri del Vicenç –que forma part del terme municipal de les Masies de Roda i està constituït, bàsicament, per urbanitzacions.
Zona industrial i comercial	+	Lleuger augment derivat de l'ampliació dels polígons industrials situats vora el pont del tren i la construcció de la depuradora (ETAP) de Manlleu.
Grans zones d'aparcament	++	Augment a conseqüència de la construcció d'una gran zona d'aparcament al tram occidental i esportiu de la façana, concretament vora l'edifici del pavelló.
Zones urbanes en construcció	---	Notable reducció generada per la urbanització definitiva del barri de Vistalegre i Vicenç.
Sòl nu per acció antròpica	+	Lleuger augment concentrat a la zona circumdant a l'espai industrial de la Devesa, si bé la majoria dels anteriors espais digitalitzats sota aquesta subclasse han estat transformats en espais verds, esportius i d'oci.
Infraestructura de comunicació	+	Lleuger augment derivat, principalment, dels canvis ocorreguts a la subclasse corresponent a la xarxa viària.
Xarxa viària (i terrenys associats)	+	Lleuger augment provinent del desenvolupament urbanístic del passeig del Ter al tram occidental i la construcció dels grans vials corresponents al barri de La Salut –com el carrer Torrent de la Borina.
Xarxa ferroviària (i terrenys associats)	=	No hi ha canvis visibles respecte a aquesta subclasse.
Espai verd, esportiu i d'oci	+++	Notable augment provocat per l'operació de requalificació urbanística duta a terme a la façana.
Franges pavimentades	+++	Notable augment derivat de la construcció d'espais pavimentats amb usos socials (passeig, carrils bici, parcs infantils, etc.) al llarg de la façana (concentrats, sobretot, al tram occidental, corresponent a la zona esportiva).
Franges enjardinades	+++	Notable augment originat per la construcció d'espais enjardinats al llarg de la façana (concentrats, sobretot, al tram oriental, corresponent al Parc del Ter).
Grans equipaments esportius i d'oci	+++	Notable augment motivat per la construcció d'equipaments esportius al llarg de la façana (ampliació de diverses pistes esportives: camps de futbol, pavelló, pista d'atletisme i instal·lacions de tennis).
Zona agrícola	--	Notable reducció de la zona agrícola derivada, principalment, de la urbanització del marge esquerre, concretament a les parcel·les originàriament dedicades al cultiu de cereals situades a
Vegetació de ribera	-	Reducció de la vegetació de ribera focalitzada, principalment, a l'espai de la Devesa i al tram occidental –convertit en franges enjardinades i zona esportiva.
Superfície d'aigua	-	Reducció a causa de la urbanització de la ribera i millores urbanes de pas a l'entorn del canal industrial.
Curs fluvial	-	Reducció de l'espai fluvial derivat de l'encaixonament provocat per la urbanització de la ribera i la construcció del mur de contenció.
Canal industrial	-	Lleugera reducció a conseqüència de la construcció de passarel·les per al pas de vianants al llarg del seu recorregut urbà.

Quadre 4.2: Quadre d'anàlisi específica i esquemàtica dels resultats numèrics de l'estudi d'ocupació del sòl a l'espai urbanofluvial del riu Ter a Manlleu entre els anys 1956 i 2012.

Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de canvi d'ocupació del sòl.

4.3.4 Lectura global dels resultats

A nivell estructural, la magnitud del canvi d'ocupació del sòl a l'espai urbanofluvial de Manlleu és substancialment important (Gràfics 4.1, 4.2 i 4.3): en l'any 1956 domina, en primer lloc, la categoria de zona agrícola (47,34%), seguida de l'espai urbà (28,74%) i, en tercera posició, la categoria corresponent a la vegetació de ribera (13,18%). L'any 2012, aquest ordre s'inverteix en les dues primeres categories: l'espai urbà passa a ocupar el primer lloc (39,54%), seguit de la zona agrícola (35,05%) i la vegetació de ribera (11,07%). En aquest sentit, les categories d'ocupació del sòl intensa (1956, 30,45%; 2012, 41,76%) s'imposen sobre les d'ocupació moderada (1956, 48,46%; 2012, 40,15%), canvi que fa evident, doncs, una important transformació urbanística (Gràfic 4.4).

Els dos principals canvis que es desprenen de la lectura de les xifres són, d'una banda, el gran augment de la categoria urbanitzada –principalment derivat del creixement urbanístic al marge dret amb el desenvolupament del barri de Vistalegre (vegeu Mapes 4.1 i 4.2, E3), el barri de la Salut (vegeu Mapes 4.1 i 4.2, E4) i el barri del Vicenç, que forma part del terme municipal de les Masies de Roda (vegeu Mapes 4.1 i 4.2, E5), a més de la instal·lació, l'any 1993, de la depuradora (vegeu Mapes 4.1 i 4.2, E6)– i, per altra, la pèrdua general del caràcter rural de la façana, dedicada històricament a l'horta i, amb un protagonisme menor, el cultiu de cereals. Sens dubte, l'horta fou, a partir del segle XIX, una “marca patrimonial” de l'espai urbanofluvial de Manlleu.²⁴ Disperses per tot el marge esquerre, i bona part del dret, tenien diferents propietaris, dels quals la majoria en rebien el nom: *horts d'en Collell* (el propietari dels quals era Jaume Collell), *horta Alamany* (Antoni Alamany) i *horta de Can Sanglas* (Josep Sanglas), entre moltes altres. La major part dels recintes fabrils tèxtils, establerts al llarg de la façana gràcies a

²⁴ Si bé és cert que les hortes com a element característic del paisatge fluvial de Manlleu de principis del segle XX han passat a formar part del seu passat històric, en l'actualitat segueix existint aquesta activitat, concentrada principalment vora el Museu Industrial del Ter. Les anomenades *hortes comunitàries de Can Sanglas* –fent honor al nom de l'edifici que avui acull el museu– són un espai versàtil que no només concentra la pròpia activitat hortícola basada en un procés d'adjudicació per sorteig (“Manlleu sortejarà 27 parcel·les per ubicar-hi horts ecològics” [Marc Riera], *Nació Digital*, 14/09/2009 [disponible a <<http://www.naciodigital.cat/osona/noticia/15825/manlleu/sortejara/27/parcel/ubicar-hi/horts/ecologics>> (consultat el 06/11/2015)]), sinó que també dóna peu a visites escolars (“Infants del casal municipal d'estiu i alumnes d'un taller d'ocupació visiten els horts de Can Sanglas”, *elter.net*, 16/07/2013 [disponible a <<http://www.elter.net/noticia/15049/infants-del-casal-municipal-destiu-alumnes-taller-docupacio-visiten-els-horts-de-can-sanglas#.WB9JuyPhBmD>> (consultat el 06/11/2015)]) i disposa d'espais de conreu adaptats per a persones amb mobilitat reduïda.

la construcció del canal industrial entre 1848 i 1848, disposaven també d'un espai privat per a l'horta, que normalment cultivaven alguns obrers, porters i majordoms. D'una especial rellevància foren les hortes existents al que actualment és una zona verda (el *Parc del Ter*). Segons Freixer (2006), els propietaris d'aquestes hortes eren els mateixos que els de les petites cases que formaven la primera línia d'espai urbà de la façana, tot i que les hortes més properes al riu eren cultivades per altres veïns de Manlleu (Figura 4.7).

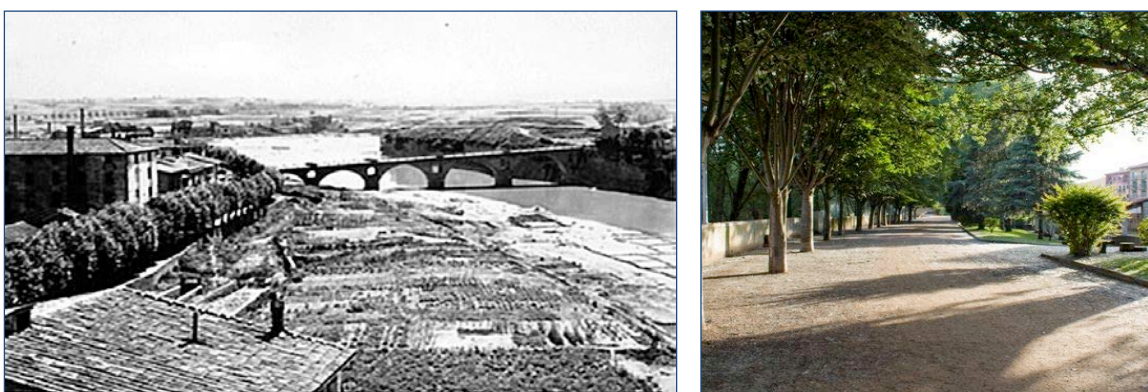


Figura 4.7: *Imatge esquerra.* Visió panoràmica de l'horta existent a la ribera del Ter a Manlleu l'any 1942. Hom pot observar que aquest espai es distribuïa, de forma diversa i heterogènia, des de la riba del riu fins a la primera línia d'urbanització. *Imatge dreta.* Escenari actual, vist des de la perspectiva contrària, del marge esquerre del riu: el Parc del Ter.

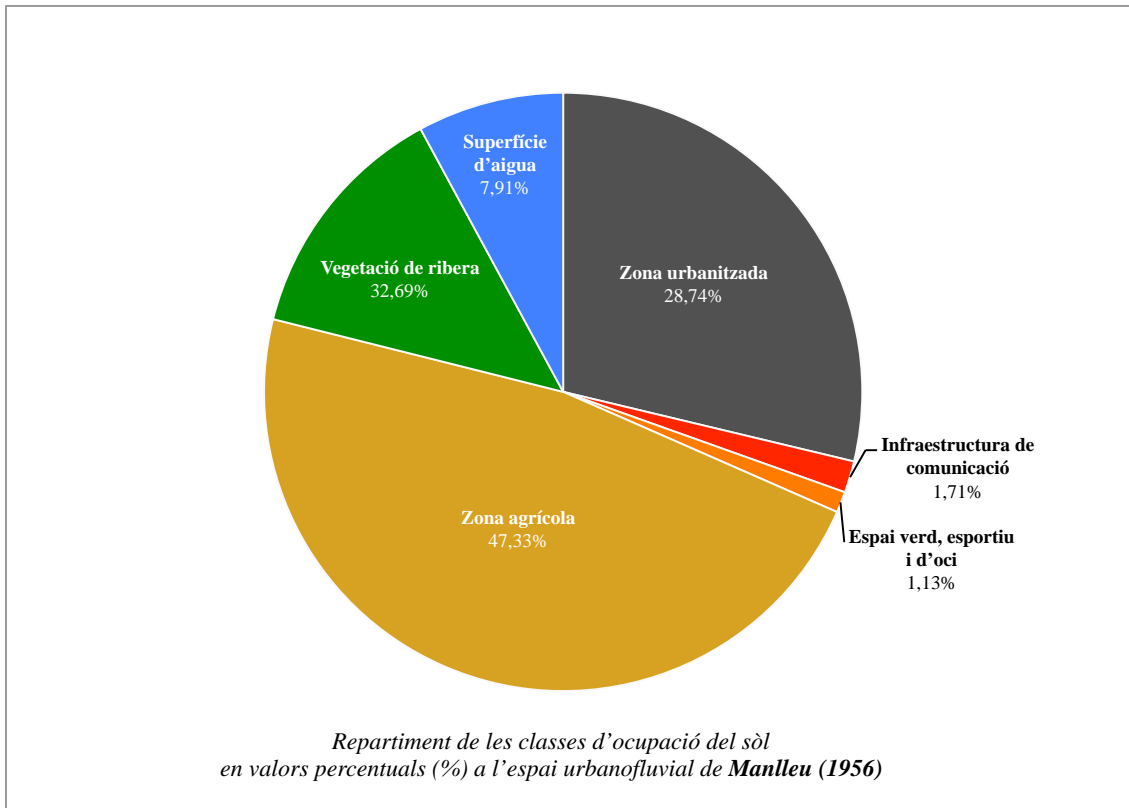
Font: *Imatge esquerra:* Arxiu privat de Xavier Valls. *Imatge dreta:* Ajuntament de Manlleu, 2014.

Un fet vital per a comprendre el desenvolupament de la façana fluvial durant els últims cinquanta anys ha estat el notable augment de la categoria dedicada a espais verds, esportius i d'oci, que passen a representar el major creixement a nivell de categoria individual –concretament, un 351,43%. Aquest augment percentual és degut, en la seva major part, a un procés d'urbanització de petits reductes de bosc de ribera (vegeu Mapes 4.1 i 4.2, E1) i a les parcel·les hortícoles (vegeu Mapes 4.1 i 4.2, E2), que acaben integrant-se en la categoria d'espais verds, esportius i d'oci. Aquest procés és iniciat a finals dels cinquanta, però a causa de les nombroses problemàtiques legals amb els propietaris –alguns d'ells força reticents i contraris a l'expropiació–, no és fins a l'aprovació del Pla General d'Ordenació Urbana de 1964 (vegeu epígraf 4.2.1) que es modifica definitivament la qualificació urbanística de la façana i s'articula la possibilitat de comprar certes parcel·les riberenques per integrar-les al patrimoni públic i transformar-les en nous espais enjardinats –concretament en el tram oriental del marge esquerre– i en zones esportives –majoritàriament concentrades al tram occidental.

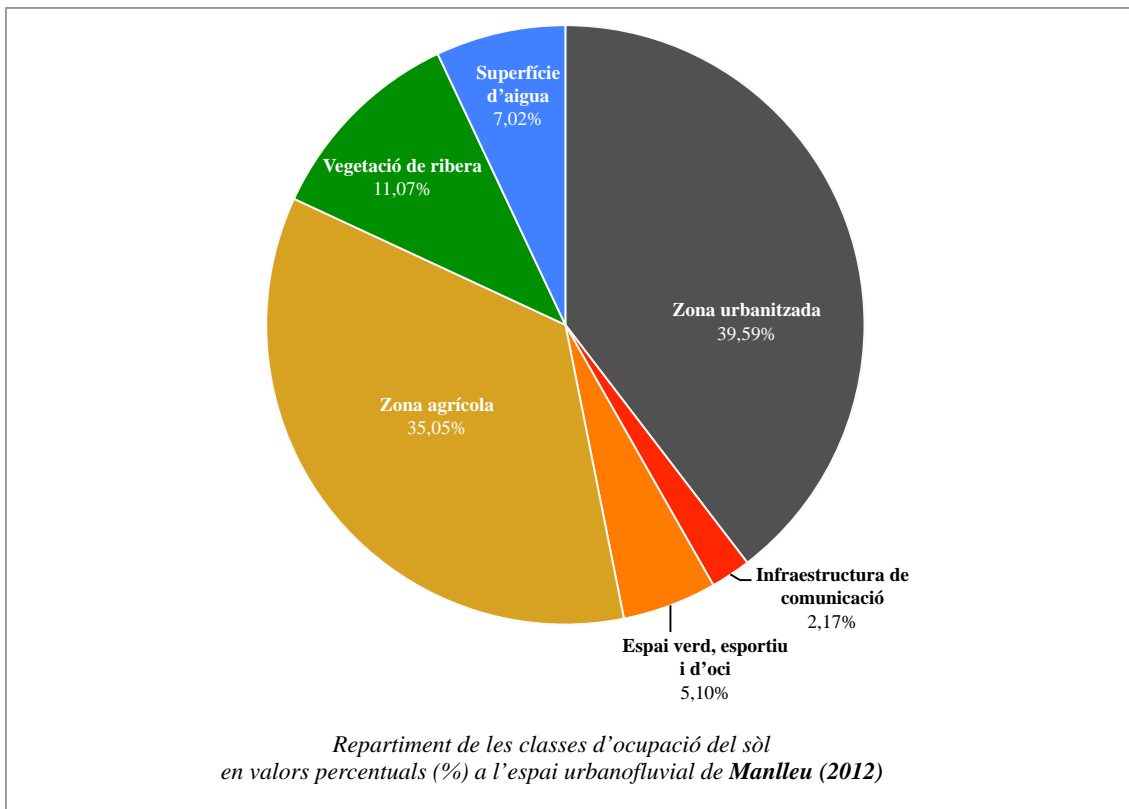
L'Ajuntament de Manlleu, gràcies a l'ajuda del reconegut advocat barceloní Josep Maria Pi Sunyer, va trobar la solució del problema a l'article 115 de la Llei del Sòl de 1956, que explicita que *“en virtud del sistema de cooperación, los propietarios de los terrenos comprendidos en el polígono o manzana deberán, dentro de los límites señalados en este sección, ceder gratuitamente la superficie destinada a parques y jardines públicos”*.

Talment com hem esmentat en l'anàlisi de la planificació història de Manlleu, és lògic que l'impuls definitiu per a l'urbanització progressiva de la façana el proporcioni el Pla especial de la façana urbana i d'ordenació de les vores del Ter (vegeu epígraf 4.2.3), aprovat l'any 1998 i dedicat plenament a un objecte primordial: la constitució d'un nou parc fluvial lineal i de caràcter temàtic al llarg de tot el marge esquerre, capaç de combinar aigua, història i cultura. Una de les principals actuacions resultants de l'aplicació d'aquest pla és la construcció del Museu Industrial del Ter que, tal com ja hem introduït anteriorment, és un espai dedicat a la història patrimonial del riu com a oferta educativa per a tots els públics. Tot i així, la totalitat de les intervencions públiques d'aquest pla no arriben a materialitzar-se, principalment per motius econòmics, i aquest és un fet recurrent a la història de la planificació de Manlleu.

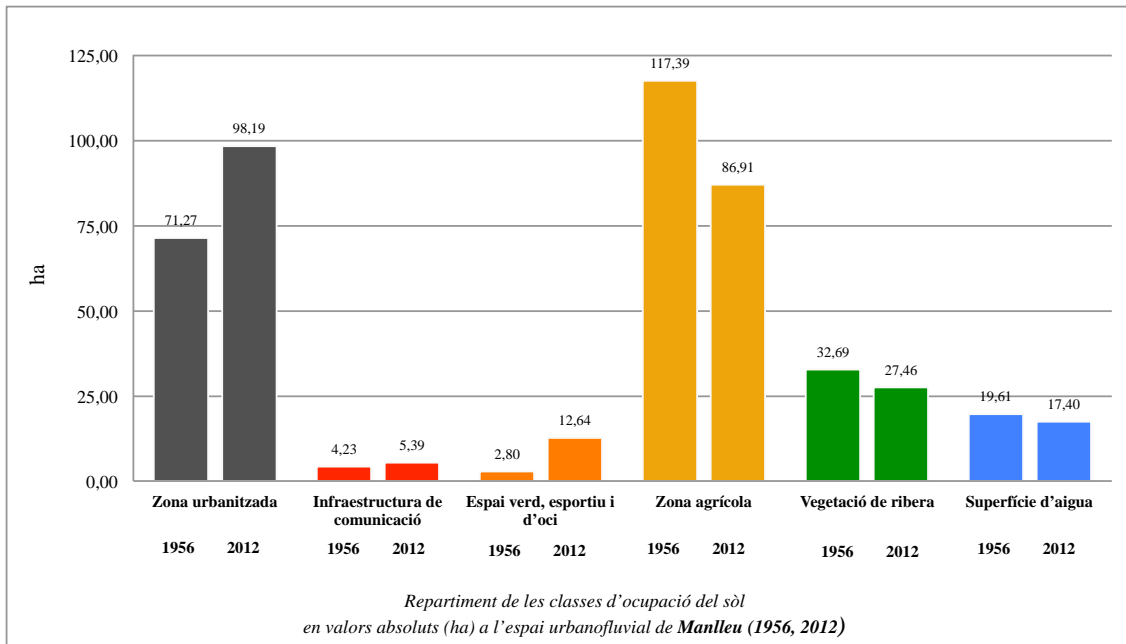
Un altre aspecte a considerar en el marc del present cas d'estudi és el limitat augment de la categoria d'infraestructures de comunicació; augment que correspon tan sols a 1,16 ha en el període temporal estudiat de cinquanta anys. Precisament, aquesta dada testimonia un dels principals problemes urbans existents a la ciutat de Manlleu: el relatiu a la mobilitat. Tot i que en les últimes dècades s'han modernitzat les vies de comunicació paral·leles al riu Ter, les propostes presents i aprovades al llarg dels diferents plans històrics elaborats pel consistori mai no s'han arribat a materialitzar i tampoc no s'han construït noves infraestructures de connexió d'ambdós marges. La situació actual és complexa: l'únic mitjà de connexió entre ambdós marges fluvials és l'anomenat Pont de Can Molas, construït entre els segles XIV i XV. Tot i que aquest pont forma part indiscutible del patrimoni urbà de la ciutat, no és suficient per a canalitzar de forma adequada el flux de vehicles que es desplacen diàriament d'un marge fluvial a l'altre. Sens dubte, el riu Ter a la ciutat de Manlleu representa, encara, una certa barrera física a la qual caldria fer front en les millors condicions.



Gràfic 4.1: Gràfic de sectors corresponent al repartiment de les classes d'ocupació del sòl (Manlleu, 1956). Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de canvi d'ocupació del sòl.

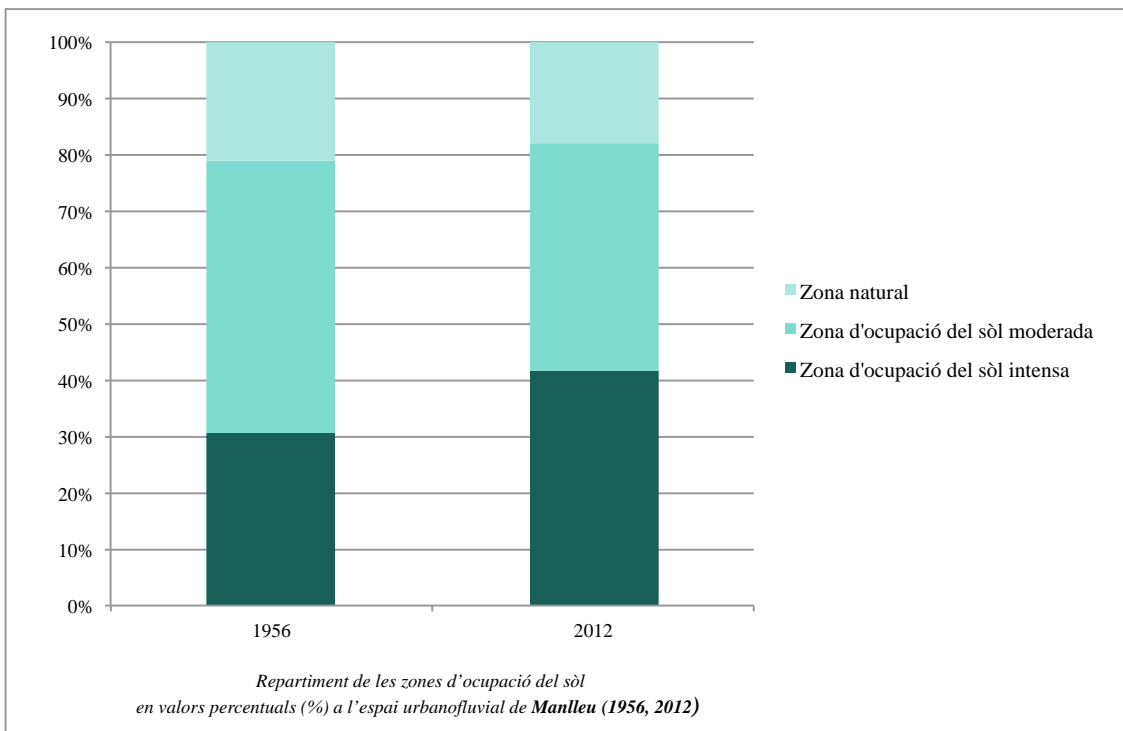


Gràfic 4.2: Gràfic de sectors corresponent al repartiment de les classes d'ocupació del sòl (Manlleu, 2012). Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de canvi d'ocupació del sòl.



Gràfic 4.3: Diagrama de barres agrupades corresponent a la repartició de les classes d'ocupació del sòl (Manlleu, 1956 i 2012).

Font: Elaboració pròpia a partir d'estudi de canvi d'ocupació del sòl.



Gràfic 4.4: Diagrama de barres apilades corresponent a les zones d'ocupació del sòl en valors percentuals (Manlleu, 1956 i 2012), dividint-lo entre zona natural (ZN: categories de superfície d'aigua i vegetació de ribera), zona d'ocupació del sòl moderada (ZOM: zona agrícola i espai verd, esportiu i d'oci) i zona d'ocupació del sòl intensa (ZOI: zona urbanitzada i infraestructura de comunicació).

Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de canvi d'ocupació del sòl.

CAPÍTOL

5

TERRASSA

L'EXEMPLE DE CIUTAT-RIERA



El Parc de Vallparadís, vist des del pont del Passeig

Font: Arxiu propi (agost de 2014)

5.1 Contextualització historicogeogràfica del cas d'estudi



Figura 5.1: Relació dels principals cursos amb tipologia de *torrent* existents a la ciutat de Terrassa, amb l'inclusió de l'antic traçat de la riera del Palau i de la referència a diferents llocs d'interès amb la riera de les Arenes –objecte principal d'estudi de canvi d'ocupació del sòl.

Font: Elaboració pròpia a partir de la modificació de mapa topogràfic original a 1:10.000 (©OpenStreetMap). Les fotografies són d'arxiu propi, preses entre el setembre i el desembre de 2013.

Terrassa és un dels casos d'estudi que més es diferencia de la resta de municipis analitzats. No aborem, *stricto sensu*, una ciutat fluvial tal i com podem plantejar, d'entrada, a la resta de casos. Rementent-nos a allò que indicàvem al capítol metodològic (vegeu apartat 3.1), podem qualificar Terrassa com a *ciutat-riera*: per bé que els cursos d'aigua que travessen la ciutat són torrencials –i, per tant, no porten cabal la major part de l'any–, la seva història urbana es troba íntimament lligada al fet fluvial. Per contextualitzar Terrassa en el pla històric i geogràfic, hem de parlar de tres trets que caracteritzen la ciutat: d'una banda, el seu origen urbà, diferenciat en dos nuclis i

relacionat directament amb un dels seus torrents, el de Vallparadís; en segon lloc, la complexitat hidrogràfica que sempre l'ha definit, amb múltiples cursos torrencials que travessen el seu territori; i, finalment, creiem que és important, per al nostre cas d'estudi, fer referència a l'evolució demogràfica que experimenta la ciutat a partir de la segona meitat del segle XX i les conseqüències desastroses de la riuada de 1962. Aquests tres trets historicogeogràfics són els que, en última instància, ens interessa incloure i considerar en la nostra recerca.

L'origen urbà de Terrassa cal anar a cercar-lo al naixement de dos nuclis diferenciats. D'una banda, el que es forma al llarg del segle IX al voltant del castell-palau de Terrassa, que amb el transcurs del temps funciona com a població medieval a l'entorn de l'actual Plaça Major. Aquest primer nucli es trobava entre el traçat original de la riera del Palau i l'antic torrent del Palau –que, tal i com afirma Verdaguer (2000), seguia el traçat dels actuals carrers de l'Església i dels Gavatxons. D'altra banda, el nucli d'Ègara –d'origen ibèric però conegut, en la documentació històrica, com a Sant Pere d'Ègara, substituït per Sant Pere de Terrassa a partir del segle X¹ neix al contrafort flanquejat pel torrent de Vallparadís (Òmnium Cultural de Terrassa, 1973). Segons Ferran (2001:12), “aquesta llenca allargada de terreny o esperó proporciona una situació estratègica enlairada i dominant que facilita l'aparell defensiu d'una forma natural que, per exemple, podria haver comportat l'emplaçament dels primers pobladors ibèrics”, i afegeix que “cal ressaltar també la presència de corrents d'aigua continuada, torrents, fonts que faciliten la vida en aquest indret”. Per tant, parlem d'un origen centrat en dos nuclis diferenciats que, en una mesura major o menor, basen el seu emplaçament originari en la proximitat al recurs hídic i en una posició estratègica a l'hora de controlar el territori circumdant. L'origen de Terrassa, doncs, no es pot deslligar de l'aigua.

Com a *ciutat-riera*, Terrassa ha presentat històricament una xarxa hidrogràfica potent, de règim torrencial, manifestada en uns cursos d'aigua visibles només després de les

¹ Sant Pere de Terrassa és annexionat l'any 1904, de forma repartida, als termes municipals de Terrassa i Sabadell. Entre finals del segle XIX i principis del segle XX, Terrassa va registrar unes significatives transformacions urbanístiques: a banda de l'annexió de Sant Pere, va superar una de les barreres físiques tradicionals de la ciutat, el torrent de Vallparadís, amb la construcció del pont del Passeig (1896), i va dur a terme el cobriment de part de la riera del Palau i la urbanització de la rambla d'Ègara (1902). Per tant, podem dir que aquest període històric fou clau per a la superació de barreres físiques i administratives que barraven el pas del creixement urbanístic (Institut Municipal per a la Salut i la Qualitat de Vida de Terrassa, 1987).

pluges de primavera i de tardor.² Aquesta xarxa, configurada històricament per un gran nombre de petites rieres distribuïdes al llarg del terme municipal, recull l'aigua provinent de dues subunitats destacades de la Serralada Prelitoral, Sant Llorenç del Munt i Serra de l'Obac, i la deriva envers les valls dels rius Llobregat i Ripoll (Arisó, 1982).³

Tal i com afirma Verdaguer (2000), aquesta multiplicitat en nombre de cursos torrencials a Terrassa –gairebé dos-cents, per bé que la majoria han estat transformats en carrers i avingudes–⁴ es deu a la particularitat geogràfica que conforma el pla inclinat de nord a sud en el qual es troba immersa la ciutat i que, encerclat per diverses serralades,⁵ ha acollit històricament les aigües que el travessen i que conformen una variada tipologia de rieres, rierols i torrents. Un dels nostres objectius en el present capítol és estudiar l'evolució urbanística de les tres principals rieres: la riera del Palau i el seu transvasament, el torrent de Vallparadís i la riera de les Arenes.⁶

A tal propòsit, és de vital importància repassar, abans de procedir a l'anàlisi de la planificació urbanística, un dels fets històrics que més ha marcat l'urbanisme de la ciutat: la gran inundació de 1962. Si bé al llarg dels últims vint-i-cinc anys Terrassa ha

² Actualment, el torrent de Vallparadís, que es gestiona com a parc urbà, presenta de forma regular i al llarg de l'any una làmina d'aigua que prové, en la seva major part, de les derivacions d'aigua del sector nord del municipi (Oliveres, 2001) i d'un sistema propi de bombament que en permet la seva reutilització i oxigenació (Chueca, 2001). Això explica, de fet, l'origen de les aigües de les diferents intervencions urbanístiques que hi han tingut lloc –entre elles, la piscina-llac del sector central de Vallparadís.

³ De fet, la majoria de rieres i torrents del terme municipal de Terrassa aboquen les seves aigües al riu Llobregat, amb la única excepció dels torrents de la Betzuca i de la Grípia, que ho fan al riu Ripoll i que, per tant, formen part de la conca del Besòs (Valls, 2012).

⁴ El tècnic expert entrevistat per al present cas d'estudi, el Sr. Pere Montaña i Josa, explica el procés històric de canalització i urbanització que han sofert la majoria de rieres i cursos torrencials de Terrassa. Vegeu, al respecte, l'*Entrevista núm. 2* (Annex I).

⁵ Al nord, les serralades de Sant Llorenç i l'Obac i la serra de les Pedritxes; a l'oest, les serres de coll Cardús i de Can Costa; al sud-oest, les serres de les Martines i de Galliners; i a l'est, la carena divisòria entre les conques del Llobregat i el Besòs per la qual discorre el camí dels Monjos (Verdaguer, 2000).

⁶ De tots tres cursos torrencials, la riera de les Arenes és el que presenta una major capacitat d'erosió. Segons l'Informe Ambiental de l'últim Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Terrassa (2003), això és degut al fet que la llera de la riera de les Arenes circula a una alçada major que la de torrents com la riera del Palau i d'altres de secundaris (com el torrent de la Grípia i el de la Betzuca). Això provoca que “resulti particularment perillosa durant les riuades, ja que es desborda amb facilitat, té una enorme capacitat erosiva (mobilitzant el sediment de fons fins a profunditats importants) i vessa aigües a les dues conques hidrogràfiques (la riera del Palau i la mateixa riera de les Arenes al Llobregat; els torrents de la Grípia i la Betzuca desguassen al Besòs).” (Gerència Municipal d'Urbanisme de Terrassa, 2003:7). Aquesta gran capacitat d'erosió, que forma part intrínseca de la geografia fluvial de Terrassa, també és mencionada a l'*Entrevista núm. 2* (Annex I).

sofert una desena d'inundacions (Valls, 2012),⁷ la que tingué lloc durant la nit del 25 de setembre de 1962 fou, amb diferència, la que va tenir unes conseqüències més tràgiques per a la ciutat, per a diverses comarques i per al conjunt de Catalunya.

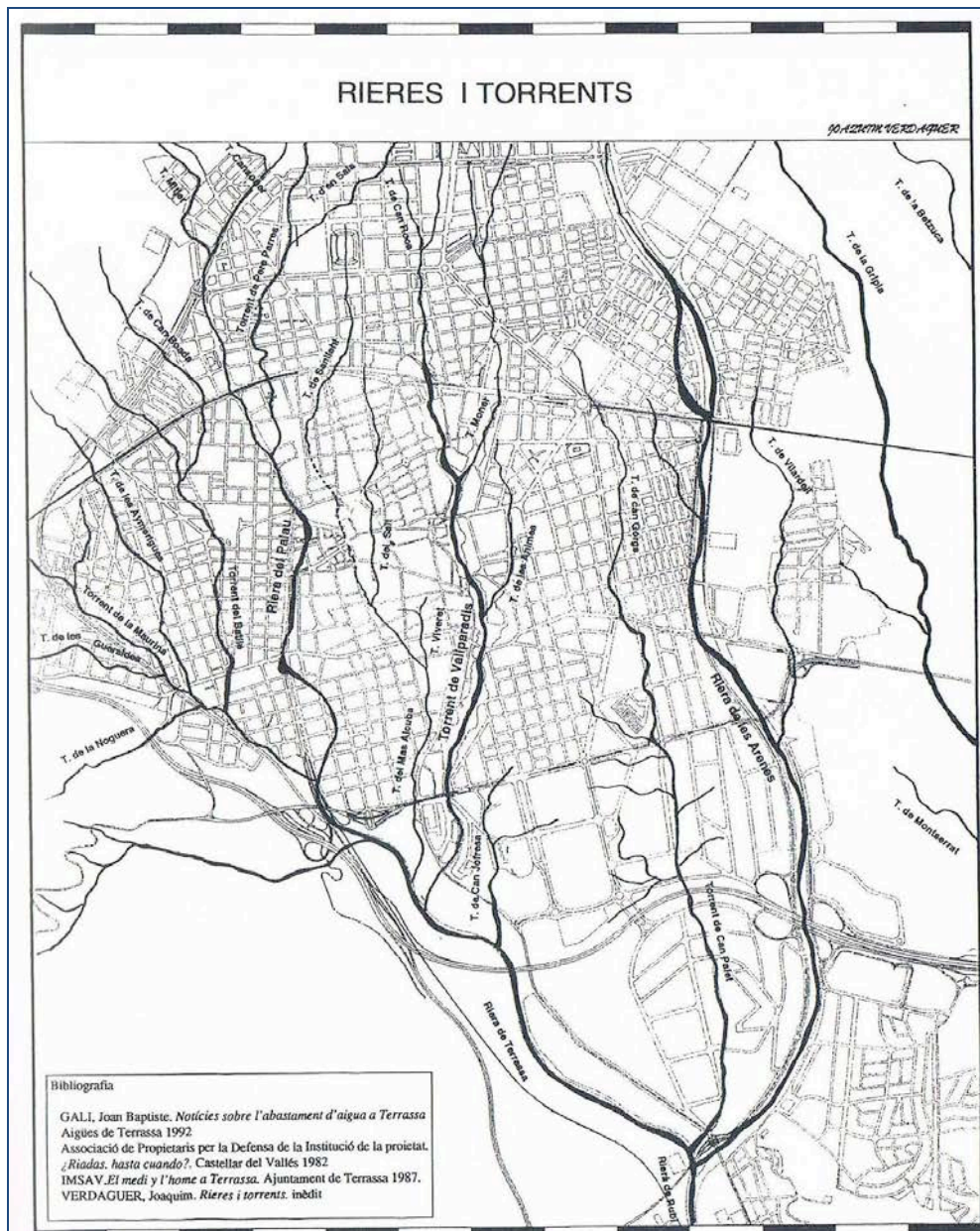


Figura 5.2: Relació completa de la xarxa hidrogràfica present a Terrassa. Hom pot observar que, històricament, Terrassa no només ha comptat amb tres principals cursos torrencials (la riera del Palau, el torrent de Vallparadís i la riera de les Arenes), sinó que presenta un gran nombre de torrents que, progressivament, han anat canalitzant-se i urbanitzant-se i, per tant, desapareixent.

Font: Joaquim Verdaguer (2000).

⁷ Amb anterioritat, cal fer notar que les inundacions del 25 de febrer de 1944 foren particularment rellevants: amb una precipitació de 289 l/m², la resclosa de l'antic pantà de la Xoriguera va cedir, fet que va comportar una gran crescuda de la riera de Gaià (Institut Municipal per a la Salut i la Qualitat de Vida de Terrassa, 1987). Aquest fet afectà particularment la ciutat de Terrassa, ja que era una de les seves principals instal·lacions d'abastament d'aigua.

L'origen meteorològic de la crescuda fou una gran precipitació (de més de 200 l/m²) que afectà diverses comarques catalanes de llevant –principalment, el Vallès Occidental; però també en patiren els seus efectes les comarques del Vallès Oriental, el Baix Llobregat i el Maresme. Aquestes grans precipitacions, concentrades en un període de tres hores, van provocar una crescuda excepcional dels cabals de cursos fluvials com la riera de les Arenes, el riu Ripoll i el riu Besòs. Les conseqüències d'aquestes inundacions foren, per tant, multilaterals: si bé Terrassa fou una de les principals ciutats damnificades –es parla del voltant d'uns quants centenars de morts (Valls, 2012), altres municipis com Rubí, Sabadell, Montcada i Reixac o Sant Adrià del Besòs també en van resultar afectats –i, lògicament, també foren objecte de correlatives transformacions urbanístiques posteriors.

Els grans damnificats per la riuada de 1962 foren el conjunt de famílies d'escassos recursos econòmics que, per causa de l'autorització de l'administració franquista (Arisó, 1982; Sales & Sales, 2012), havien anat instal·lant-se als terrenys inundables dels cursos torrencials de Terrassa –principalment, a la riera de les Arenes, però també en d'altres barris fluvials al sud de la ciutat, com al torrent de la Maurina (Rovira, 2010), el Poble Nou a la capçalera del torrent del Palau o el sector conegut com Can Boada al torrent del Batlle– i havien conformat, amb el pas del temps, una ciutat dispersa formada per barriades suburbials que havien anat guanyant espai a la zona agrícola (Serra & Montaña, 1992; Nasarre & Badia, 2006); unes barriades desconnectades urbanísticament de la Terrassa històrica però amb un risc evident, en la mesura que ocupaven els llits inundables de les rieres de la ciutat. Es tractava de famílies senceres vingudes d'arreu d'Espanya, però principalment d'Andalusia, que l'any de la inundació representaven més del 63% de la població de Terrassa (Valls, 2012). Autors com Comellas & Montoliu (1989)⁸ i Sales & Sales (2012)⁹ són particularment durs amb

⁸ “*Y si no hay que buscar culpables de los fuertes aguaceros, causa última de todo el desastre, sí que habría de averiguarse por qué las rieras se salieron de madre. Y hay que responsabilizar, sobre todo, a los que hicieron que el accidente se convirtiera en tragedia al permitir que los ciudadanos más pobres tuvieran que habitar en las zonas más peligrosas. No deben, pues, eludir su responsabilidad los que, especulando con los terrenos, vendieron solares en campos sin urbanizar. Y mucho menos deben eludir la las autoridades que lo permitieron*” (Comellas & Montoliu, 1989: 102).

⁹ “L'aparell del règim s'enfrontà amb els voluntaris, els sacerdots i fins i tot amb el poder local. Qualsevol excusa era vàlida: l'assistència als damnificats o la distribució d'ajudes. Allò que el règim volia era actuar en solitari. Els agents de l'*aparell blau* –Sección Femenina i Falange– desitjaven treballar sense oposició, i sobretot sense l'obligació de rendir comptes a ningú, ignorant el parer dels veïns, ajuntaments, voluntaris o Església. Aquest enfrontament constitueix l'episodi més controvertit de la *riuada de Franco*, ja que en alguns moments arribà a parilitzar l'assistència. Tot i que la campanya d'ajuda (i després, la de reconstrucció) acabarien controlades pel règim, els enfrontaments agreujaren les

l'administració franquista, a la qual responsabilitzen directament del desgavell urbanístic i de les víctimes que provocà la inundació. A més, consideren que l'administració convertí aquesta tragèdia en una campanya publicitària a favor del règim, se n'aprofità a nivell especulatiu i les ajudes econòmiques que oferí foren selectives, desiguals i partidistes –amb un entramat complex en el qual es mesclaren les lluites intestines pel control del poder. Un gran nombre d'autors coincideixen a afirmar que les conseqüències de la tragèdia de 1962 foren, en gran part, provocades per la visió “desarrollista” del règim franquista, que considerava la “zona urbanitzable com a territori sobrant, com a negatiu de l'urbà” (Institut Municipal per a la Salut i la Qualitat de Vida de Terrassa, 1987). En tot cas, les inundacions de 1962, a partir de l'aprovació dels anomenats *plans d'urgència*, impulsaren una reconfiguració urbanística de la fesomia urbana de la ciutat. Objecte nostre serà, doncs, estudiar amb detall aquests canvis i transformacions al llarg de les properes pàgines.

diferències entre el franquisme i les organitzacions socials, eclesiàstiques i populars” (Sales & Sales, 2012: 131).

5.2 L'anàlisi de la planificació urbanística de Terrassa

5.2.1 El Pla General d'Ordenació Urbana de 1951 o *Pla Baldrich*. El torrent de Vallparadís, parc i eix urbà

L'octubre de 1951 l'arquitecte Manuel Baldrich Tibau acabà de redactar l'anomenat Plan General de Ordenación de Tarrasa y Matadepera. Tot i així no s'arriba a aprovar mai, fet comú en la història de l'urbanisme de Terrassa,¹⁰ perquè el consistori el considera un document exagerat i utòpic (Boix, 1983d).¹¹ Finalment, l'Ajuntament es compromet a oferir a la població una contraproposta, que no arriba fins set anys després de la mà de l'arquitecte Jordi Alsius i Masgrau, el 1958. Malauradament, tampoc s'acaba aprovant.

La primera particularitat del Pla General de 1951 és que el seu escenari d'ordenació no es limita tan sols a la ciutat de Terrassa, sinó que també inclou el nucli de Matadepera. Es procedeix a l'estudi conjunt d'ambdós municipis perquè “*el núcleo urbano de Matadepera, cuyo municipio linda al norte con el de Tarrasa, invade hoy, de hecho, el territorio de dicho término municipal*”.¹² De la mateixa manera, també es considera que el nucli de les Fonts ha d'ésser inclòs a les previsions del Pla perquè es situa al seu límit amb Terrassa.

¹⁰ La història de la planificació urbanística a Terrassa és, malauradament, la d'un gran desencert. Abans de la democràcia, només dos plans generals acaben tenint validesa oficial: el Pla General de 1933 – l'artífex del qual fou l'arquitecte Melchor Viñals i Muñoz– i el Pla General d'Ordenació Urbana de 1965 o *Pla Baca* –també s'aproven els plans d'urgència de 1962 i 1963, de resultes de la gran inundació, però a efectes normatius no tenen pas caràcter de pla general. Així doncs, des de l'any 1878 –any en què s'aprova el primer Pla General, conegut com a *Plan Curet*, amb unes determinacions per a una Terrassa d'11.000 habitants (Boix, 1983a)– han de passar exactament cinquanta-cinc anys perquè s'aprovi un Pla (1933) –amb una Terrassa de 41.000 habitants (Boix, 1983c)–, i entre aquest primer document i el següent a tenir validesa oficial han de tornar a passar una trentena d'anys. Aquest desgavell urbanístic ha donat peu a profundes crítiques per part d'urbanistes com Josep Boix, que constata que “*los dos –sólo dos– únicos Planes de Ordenación aprobados en el curso de toda la historia de Terrassa tampoco han posibilitado cambios positivos y favorables*” (Boix, 1983b:1). Aquest autor es lamenta que “*sin planos de ordenación vamos mal y con planes aprobados no vamos mejor*” (Boix, 1983b:1), i assenyala que Terrassa es mereix el qualificatiu de “*ciudad-collage*” (Boix, 1983b:1). Boix també certifica, finalment, que “*todos o casi todos los terrasenses estamos de acuerdo en que Terrassa es una ciudad absurdamente urbanizada*” (Boix, 1983b:1).

¹¹ Tot i que es considera un pla exagerat, previsions com l'evolució demogràfica acabaran demostrant que, fins i tot, és massa conservador: l'horitzó de 160.000 habitants, que el pla considera que s'assolirà l'any 2000, Terrassa el supera trenta anys abans del previst (1977). Cal tenir en compte que la població de Terrassa era d'aproximadament 60.000 habitants l'any en què es redactà el Pla; d'aquesta població, un deu per cent era immigrada d'altres indrets d'Espanya (Boix, 1983d). A partir de la dècada dels seixanta, la població immigrada es dispara fins assolir la inusitada xifra de 90.000 persones.

¹² Pla General d'Ordenació Urbana (1951). *Primera parte. Información urbanística. Prólogo*, p. 1.

El pròleg ja fa referència a les particularitats fluvials de Terrassa. Si bé es diu que “no encontramos ningún curso de agua permanente que recorra el territorio”, es destaca que la riera de les Arenes “constituye a modo de un eje geográfico que une los tres núcleos de Les Fonts, Tarrasa y Matadepera”. El pròleg deixa entreveure els grans reptes del Pla, dos dels quals –la creació d’espais lliures (majoritàriament verds i esportius) i la nova planificació de l’esquema viari– incideixen directament en l’ordenació de les rieres. Assolir el primer repte es considera de vital importància per a complir amb la normativa llavors vigent, que considera que els espais lliures han de representar com a mínim un 10% del conjunt d’àrea urbana.¹³ Tal i com explicita el Pla, Terrassa disposava, l’any 1951, de 2,74 ha d’espais lliures –que representaven un 0,75% d’àrea urbana i un 0,45 m² per habitant,¹⁴ una xifra clarament inferior al mínim requerit per la legislació vigent.¹⁵ Per aquest motiu, un dels criteris rectors del Pla és capgirar aquesta situació;¹⁶ de manera que s’estableix un horitzó clar per a l’any 2000: Terrassa ha d’assolir una xifra de 120 ha d’espais lliures –concretament, 90 ha de zona verda i 30 de zona esportiva–,¹⁷ xifra que supera el mínim establert per la legislació i que representa una mitjana de 7,5 m² per habitant. En aquest sentit, es considera que la projecció de nous espais verds i públics és del tot necessària en una ciutat com Terrassa, abocada, per la seva condició de ciutat industrial, a una qualitat de vida mediocre per als seus habitants: “Hoy Tarrasa no cuenta con más realidad que el paseo central de La Rambla, careciendo en absoluto de un parque público. Este hecho es doblemente lamentable, pues una ciudad intensamente industrial precisa de unas cortinas de aislamiento que separen las áreas industriales de las residenciales y necesita, si cabe,

¹³ Pla General d’Ordenació Urbana (1951). *Segunda parte. Ordenación urbana y rural. Necesidades a cumplir en la ciudad de Tarrasa*, p. 176.

¹⁴ Pla General d’Ordenació Urbana (1951). *Primera parte. Información urbanística. La ciudad de Tarrasa*, p. 75.

¹⁵ Si bé l’any d’aprovació del Pla Baldrich, el 1951, encara faltaven cinc anys per l’aprovació de la primera Llei del Sòl (1956), ja n’existia un primer esborrany (*Borrador de Anteproyecto de Ley de Régimen del Suelo y de Ordenación Urbana*), el qual ja incorporava, entre moltes altres previsions, les determinacions d’espai verd per a la ciutat (Bassols, 2006; Martín, 2010). Això reforça, des d’una altra perspectiva, la voluntat innovadora i actualitzadora del Pla Baldrich.

¹⁶ El Pla explicita la importància de la creació d’espais lliures com a justificació suficient per a l’aprovació del Pla: “Queda latente la solución del capítulo de espacios verdes y zonas deportivas de la futura Tarrasa, capítulo que por sí solo justifica un Plan de Ordenación” (Pla General d’Ordenació Urbana de 1951. *Primera parte. Información urbanística. La ciudad de Tarrasa*, p. 76).

¹⁷ El Pla inclou, també dins l’horitzó de l’any 2000, una previsió de 108 ha destinades a espais d’ús públic i comercial i de 252 ha per a vialitat.

*más que otra, los espacios libres de uso público donde puedan hallar recreo y descanso sus ciudadanos a la salida del trabajo”.*¹⁸

a) El proyecto de *vía-parque*

El torrent de Vallparadís és, sens dubte, l'eix fluvial que aglutina els dos grans reptes del Pla respecte als espais lliures i la problemàtica viària. Amb la proposta de *vía-parque*, un projecte de connexió viària transversal que aprofita la ribera fluvial com a àrea verda,¹⁹ es creu que es podrà assolir una bona part dels dos grans objectius del Pla i que “*si se ejecuta con acierto puede ser motivo de orgullo para los tarrasenses*”.²⁰

El projecte de *vía-parque* està pensat per l'horitzó de l'any 2000; per tant, es tracta d'un parc urbà que ha de satisfer les necessitats d'espai lliure i de mobilitat urbana de 160.000 persones. Es tracta d'una *red primaria de primer orden*,²¹ que comparteix protagonisme viari amb l'actual Rambla d'Ègara (en aquell moment coneguda com a Avenida del Caudillo).

El principal objectiu de Baldrich amb aquest projecte és que l'eix que representa el torrent de Vallparadís esdevingui una de les artèries principals de nord a sud de la ciutat, que faciliti la comunicació directa entre nuclis com Rubí i Matadepera i que resolgui l'accés de la carretera de Sant Cugat. Tot i que aquesta funció és pensada per a resoldre la mobilitat urbana de Terrassa, l'arquitecte no planteja en cap cas una infraestructura de connexió viària de grans dimensions ni tampoc projecta cap zona d'aparcament (ni en superfície ni soterrada).

Tal com afirma Ribas Piera (1992), “la mentalitat d'aquell temps, quan la viabilitat rodada no havia encara mostrat la cara amenaçadora i antiurbana que avui tots coneixem, va fer que Baldrich parlés d'una via-parc per antonomàsia, tot al llarg dels

¹⁸ Pla General d'Ordenació Urbana (1951). *Segunda parte. Ordenación urbana y rural. Ordenación de la ciudad de Tarrasa*, p. 217.

¹⁹ La proposta de *vía-parque* funciona, també, com un intent de *ciutat-jardí* al bell mig de Terrassa, de manera que no només hem de considerar-la com una proposta d'àrea verda. Trobem particularment interessants les consideracions que fa el Sr. Pere Montaña i Josa sobre aquest aspecte, a l'entrevista feta amb motiu d'aquesta recerca (vegeu *Entrevista núm. 2*, Annex I).

²⁰ Pla General d'Ordenació Urbana (1951). *Primera parte. Información urbanística. Prólogo*, p. 6.

²¹ Pla General d'Ordenació Urbana (1951). *Segunda parte. Ordenación urbana y rural. Ordenación de la ciudad de Tarrasa*, p. 188.

dos quilòmetres i mig del torrent”. Baldrich, però, es troba davant un obstacle tècnicament força complex: els passos a nivell urbans, que considera que cal suprimir. De la mateixa manera, i aprofitant que els marges del torrent de Vallparadís són espais considerablement més ensotats, Baldrich proposa que el traçat de la nova via tingui una rasant inferior a la de les zones contigües. Quant a les línies ferroviàries, afectades per la nova *vía-parque*, es proposa el seu soterrament (en el cas dels Ferrocarrils Catalans) o bé una modificació de la rasant (en el cas de la línia de la RENFE).

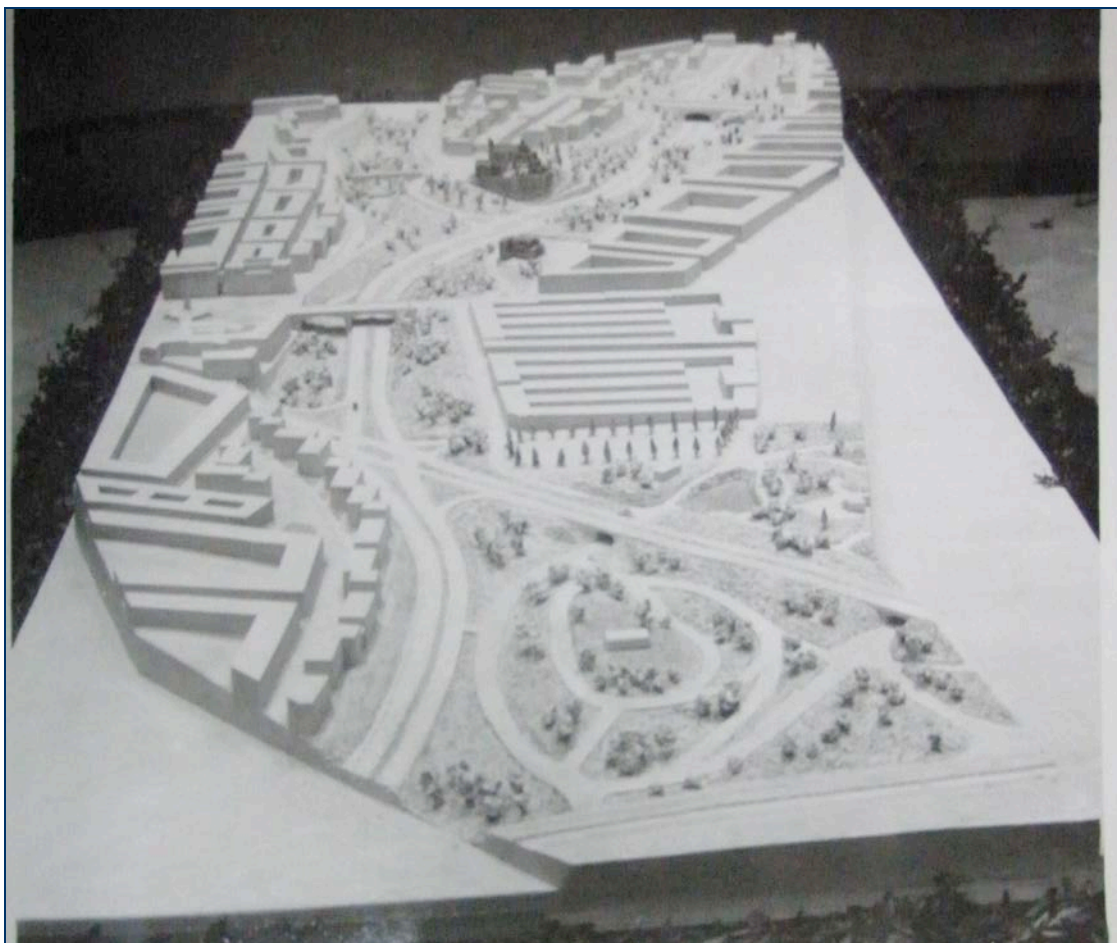


Figura 5.3: Maqueta del projecte de *vía-parque* de l'arquitecte Manuel Baldrich Tibau.

Font: Pla General d'Ordenació Urbana de Terrassa (1951)

La funció de parc del projecte esmentat es resol mitjançant l'adopció d'una sèrie de consideracions prèvies que denoten una clara sensibilitat pel fet fluvial. Primerament, es vol intervenir als marges del torrent “*manteniendo en la máxima integridad posible las formaciones arboladas que hoy existen en el fondo y en las laderas*”.²² D'altra banda, el

²² Pla General d'Ordenació Urbana (1951). *Primera parte. Información urbanística. Prólogo*, p. 6.

traçat de la via s'adapta a les sinuositats del torrent, amb l'objectiu de potenciar el “paisaje monumental”²³ que forma el conjunt de les esglésies prerromàniques, l'hospital i el Castell Cartoixa de Vallparadís. De fet, Baldrich considera amb molta cautela l'arquitectura urbana que ha de marcar aquest projecte.

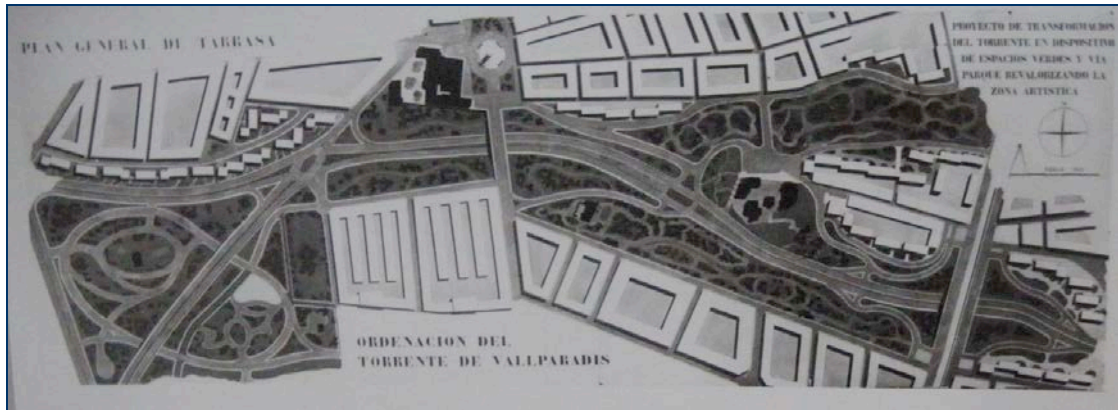


Figura 5.4: Projecte de *vía-parque* de l'arquitecte Manuel Baldrich Tibau. Al mapa hom pot llegir el seu nom complet, “*Proyecto de transformación del torrente en dispositivo de espacios verdes y vía-parque revalorizando la zona artística*”.

Font: Pla General d'Ordenació Urbana de Terrassa (1951).

Davant el valor historicofluvial del conjunt prerromànic i el risc de desfiguració paisatgística que pot comportar la construcció d'edificis paral·lels als marges de la *vía-parque*, el Pla considera que cal “*un estudio completo de la arquitectura que ha de enmarcarla, a fin de mantener los elementos urbanos existentes de señalado interés e introducir todos aquellos que puedan valorar la panorámica que enmarca a derecha e izquierda la nueva avenida y que deseamos ofrezca variadas perspectivas en su recorrido*” (Boix, 1977). Per tant, el Pla Baldrich té com a referent un paisatge urbà respectuós amb l'entorn existent i amb un clar objectiu de regulació de l'edificació en altura, a més d'una connexió amb l'àrea urbana circumdant que permeti fer arribar les zones arbrades i els jardins a la calçada, i que disposi d'escalinates per als peatons i de rampes per als vehicles motoritzats per a de salvar els desnivells. Baldrich acaba sentenciant que “*Vallparadís se convertirá en una vía-parque y constituirá una nota de modernismo, sin parangón posible en otras ciudades catalanas, que habría de llenar de*

²³ Pla General d'Ordenació Urbana (1951). *Segunda parte. Ordenación urbana y rural. Ordenación de la ciudad de Terrasa*, p. 190.

orgullo a todos los hijos de Tarrasa”.²⁴ Malauradament, aquesta recomanació del Pla no serà finalment respectada a Vallparadís, i “aquí tenim, consentit i tolerat, l’edifici de la Mútua i uns quants més d’heterogènia verticalitat, desfigurant l’íntima grandesa d’aquest incomparable torrent” (Boix, 1977).

b) La riera de les Arenes: hortes, suburbis i conflictes

Per bé que el Pla Baldrich centra la seva atenció en el desenvolupament urbanístic del projecte de *vía-parque* al torrent de Vallparadís, la seva anàlisi ens permet fer una sèrie de constatacions, de diferent tipus, sobre el curs torrencial físicament més destacat de la ciutat: la riera de les Arenes.

La primera constatació que volem fer és que la riera de les Arenes es considera, des de l’òptica del Pla, com el límit del desenvolupament urbanístic de la ciutat de Terrassa: *“Las condiciones geográficas del territorio de Tarrasa ponen determinados límites al polígono sobre el que ha de producirse el desarrollo de la ciudad. Efectivamente, al este de la población, la riera de las Arenas constituye un límite natural [...]. Entre tales límites naturales, fácil resulta configurar el área de desarrollo de la ciudad futura.”*²⁵ Evidentment, hom pot observar que aquest límit ja s’ha vist notablement superat en l’actualitat. No obstant això, cal subratllar la gran visió de conjunt que caracteritza la proposta de Baldrich (en un Pla que, recordem una vegada més, es planteja a principis dels anys cinquanta): identifica com un dels principals reptes de futur no només el creixement urbanístic de l’est de la ciutat fins a la riera de les Arenes, sinó també la creació d’una zona verda als seus marges (*“reserva de una zona verde a lo largo de la riera de las Arenas”*²⁶) i l’ordenació general dels serveis urbans en previsió del creixement de la població en aquesta zona –ordenació que implicava la posada en marxa d’un nou sistema de sanejament i evacuació d’aigües negres i pluvials, derivant-les, tanmateix, cap a la pròpia riera i al torrent de Vallparadís. D’aquí neix la segona consideració, que fem tot seguit.

²⁴ Pla General d’Ordenació Urbana (1951). *Segunda parte. Ordenación urbana y rural. Ordenación de la ciudad de Tarrasa*, p. 190.

²⁵ Pla General d’Ordenació Urbana (1951). *Segunda parte. Ordenación urbana y rural. Criterio rector del Plan*, p. 182.

²⁶ Pla General d’Ordenació Urbana (1951). *Segunda parte. Ordenación urbana y rural. Ordenación de la ciudad de Tarrasa*, p. 217.

L'anàlisi del Pla ens permet considerar un segon fet sobre la riera de les Arenes: constatem que s'ha produït un cercle "viciós" de degradació ambiental i urbanística d'aquest espai que involucra tres processos diferents. D'una banda, el Pla considera la riera de les Arenes com un dels principals abocadors d'aigües residuals de la ciutat, fet que ajuda a mantenir constant un cabal d'aigua, evidentment de molta mala qualitat: "*La importancia que para el regadío tarrasense tienen las aguas residuales se puede observar como en la propia riera de las Arenas, el más largo curso de agua que cruza Tarrasa, tiene muy poca riqueza de aguas freáticas*".²⁷ Aquesta circumstància condueix a l'aparició de tota una sèrie de zones hortícoles de regadiu, de caràcter espontani, al llarg del seu curs però concentrades al sud de la ciutat, en la confluència amb altres rieres: "*Donde es más extenso el regadío es en la riera de la Maurina y en su continuación, después de la confluencia con la riera de las Arenas. Aquí es donde van a parar el mayor número de aguas residuales de la ciudad*".²⁸ Aquest estat de les coses, al seu torn, impulsa la creació i persistència de petits edificis prefabricats, que ben aviat es consoliden en una zona suburbial.²⁹

De fet, el Pla considera que aquests nous suburbis són, principalment, un resultat directe del gran creixement de població immigrant i de la consegüent dificultat de trobar habitatge a Terrassa. Aquesta població acaba desplaçant-se a la perifèria, on topa amb el límit fluvial i el nucli de Les Fonts: "*Consecuencia de ello es sin duda el crecimiento junto a la carretera en su lado derecho y al pie de la riera de las Arenas de un pequeño centro de viviendas aisladas [...], síntomas alarmantes a tener en cuenta como punto de partida por ser la iniciación de un grupo suburbano anárquico que sería lamentable que se produjera en un paraje de la naturaleza del descrito*".³⁰ La manca d'ordenació legal d'aquesta zona, conjuntament amb la consideració que el propi torrent ha de

²⁷ Pla General d'Ordenació Urbana (1951). *Primera parte. Información urbanística. El territorio*, p. 54.

²⁸ Pla General d'Ordenació Urbana (1951). *Primera parte. Información urbanística. El territorio*, pp. 53-54.

²⁹ El Pla identifica les principals zones suburbials de Terrassa: Can Boada, Can Orell, el sector situat vora la carretera d'Olesa i l'adjacent a la riera de les Arenes. S'explica, a grans trets, el tipus de suburbi que representen, afectat sobretot per la manca de serveis urbans: "*Son barrios o núcleos suburbanos, totalmente anárquicos, que si bien no pueden clasificarse como suburbios de chozas, carecen de los servicios urbanos más indispensables (agua, luz, pavimentación y evacuación de aguas residuales)*" (Pla General d'Ordenació Urbana de 1951. *Primera parte. Información urbanística. La vivienda*, p. 100). S'acaba dient, amb contundència, que de no "extirpar-se", poden fructificar i crear problemes de gran importància a l'Ajuntament de Terrassa.

³⁰ Pla General d'Ordenació Urbana (1951). *Primera parte. Información urbanística. La vivienda*, p. 101.

funcionar com a dipositari d'aigües negres, afavoreixen que aquesta situació es consolidi i es converteixi en un fet molt recurrent a partir de la dècada dels anys cinquanta a Terrassa. La falta de normativa acaba fomentant altres situacions, com un petit conflicte d'usos al marge dret de la riera: “*En la misma margen de la riera se ha instalado, últimamente, un club de tiro de pichón, mal comunicado por un camino más o menos acondicionado por el paso de turismo*”.³¹ La riera de les Arenes és, doncs, un exemple en aquestes dates de zona deprimida i marginal, tant a nivell ecològic com social i urbanístic.

5.2.2 El Pla General d'Ordenació Urbana de 1958. La “contraproposta” al Pla Baldrich

Davant de les dificultats per a aprovar el Pla Baldrich, l'Ajuntament de Terrassa encarrega als arquitectes Jordi Alsius i Josep Pratmarsó la redacció d'una “contraproposta” per tal d'introduir les “*enmiendas que hicieran más factible su realización*”.³² Es tracta del preat document de consens que l'Ajuntament busca per acostar posicions amb els propietaris privats i així poder aprovar finalment un pla urbanístic al gust de tothom: “*La realización del Plan debe hacerse sobre la marcha, haciendo compatible y coexistente el intento organizador y el respeto por los intereses privados hasta donde esto sea posible*”.³³ Alsius i Pratmarsó acaben presentant una “contraproposta”, però Terrassa encara haurà d'esperar set anys per a començar a veure-la materialitzar.

La Memòria del Pla fa una dura crítica del Pla Baldrich: diu que no és realista; que no es pot compartir ni la proposta ni el desenvolupament de les expropiacions que planteja, i que la ciutat necessita un document més tècnic quant a l'aspecte econòmic. En aquest sentit, el Pla de 1958 dedica gairebé tots els seus esforços a les reformes urbanes interiors, que tracta de simplificar, com també la proposta final de zonificació. Tot i

³¹ Pla General d'Ordenació Urbana (1951). *Primera parte. Información urbanística. El territorio*, p. 42.

³² Pla General d'Ordenació Urbana (1958). *Consideraciones generales. Memoria*, p. 1.

³³ Pla General d'Ordenació Urbana (1958). *Consideraciones generales. Memoria*, p. 12.

així, quant al projecte de parc a Vallparadís, se segueix la mateixa filosofia que a la proposta de *vía-parque* de l'anterior Pla.³⁴

Les tres funcions de via de comunicació de nord a sud, zona verda i zona d'interès històric es mantenen (“*Es un auténtico parque natural, y la tendencia lógica del Ayuntamiento ha de ser revalorizarlo*”³⁵), i s’assenyala com a fet positiu que el projecte de parc a Vallparadís no inclou expropiacions de gran importància. S’introdueix tan sols un petit canvi en les solucions a diferent nivell –per motius tècnics i econòmics–, i els marges dels torrents reben una nova qualificació més protectora sobre el paper: les “*zonas verdes*” del Pla Baldrich passen a dir-se “*zonas verdes de protección*”, com també “*protección de los monumentos históricos*” tot el conjunt prerromànic de les esglésies i el Castell Cartoixa de Vallparadís³⁶. Probablement, aquest canvi de nomenclatura es deu a l’entrada en vigor de la Llei del Sòl de 1956, que explicita categories de protecció paisatgística, entre d’altres. El Pla fa poques referències a la resta de torrents de la ciutat, per bé que diu que “*deben considerarse como futuras zonas verdes las de protección de la Riera de Las Arenas*”, proposta que ja apareixia al Pla Baldrich.

Així doncs, tot i voler ser una contraproposta de consens, el Pla de 1958 manté el projecte de *vía-parque* del Pla Baldrich sense introduir cap modificació substancial. Malauradament, tot i tractar-se d’un Pla molt respectuós amb la propietat privada, tampoc s’acaba posant en pràctica, fet que engreixa, un cop més, la llarga llista de desencerts urbanístics de la ciutat.

5.2.3 Els plans d’urgència de 1962 i 1963. La destrossa econòmica de les riuades

El greu episodi de riuada de l’any 1962, que afectà tot el Vallès Occidental i que perjudicà especialment Terrassa, fou un revulsiu per a l’urbanisme de la ciutat. Si bé la planificació urbanística anterior a aquesta data tingué seriosos problemes per a ésser

³⁴ El Pla General d’Ordenació Urbana de 1958, en referència al projecte de parc a Vallparadís, fa ús de la versió en anglès de “*park-way*” enlloc de *vía-parque*.

³⁵ Pla General d’Ordenació Urbana (1958). *Consideraciones generales. Memoria*, p. 10

³⁶ Les obres de restauració del Castell Cartoixa de Vallparadís començaran un any més tard, el 1959.

aprovada, l'Ajuntament de Terrassa, per raó de la destrossa econòmica i social provocada per la riuada, hagué d'aprovar a correuita dos plans d'urgència (el primer, el mateix any de la riuada, el 1962, i el segon un any més tard) per tal de restablir l'ordre a la ciutat i aconseguir un mínim de qualitat de vida per als seus habitants. En aquest context, el consistori dedicà un pressupost de gairebé 328 milions de pessetes (és a dir, gairebé 2 milions d'euros)³⁷ a actuacions destinades principalment a la reparació i construcció de conduccions d'aigua (col·lectors pluvials i residuals), la reconstrucció i la millora de la pavimentació, la urbanització de certs sectors molt afectats i també la reparació de diversos béns municipals malmesos.



Figura 5.5: Plànol antic de la ciutat de Terrassa on, manualment, es van marcar les zones més afectades per la riuada de 1962. Evidentment, coincideixen amb el curs fluvial de les tres principals rieres de la ciutat.

Font: Documentació cartogràfica annexa als plans d'urgència de 1962 i 1963.

Tot i així, les intervencions més destacades, i incloses també en aquest pressupost d'urgència, són les que afecten els principals cursos fluvials de la ciutat i que, amb la finalitat de protegir els seus habitants, en canvien totalment la fisonomia. Els plans d'urgència de 1962 i 1963 són els responsables dels canvis més grans a nivell fluvial i a nivell urbà, de Terrassa. L'objectiu del consistori en aquell moment fou, sens dubte, assegurar que les greus conseqüències de la riuada no es poguessin tornar a repetir.

³⁷ A aquesta quantitat cal afegir l'ajuda econòmica del Govern espanyol, segons Boix (1977).

Plans urbanístics d'urgència	Actuacions urbanístiques	Pressupost desglossat Ptes. (€)
Pla d'urgència de 1962	Plans parcials de primera necessitat (entre els quals cal incloure actuacions a la Riera de les Arenes, al Torrent de Vallparadís i a la seva zona d'influència)	1.207.112 (7.254,89)
	Reparació i construcció de conduccions d'aigua (col·lectors pluvials i residuals)	88.415.000 (531.384,85)
	Pavimentacions i obres públiques (reconstruccions i millores)	44.184.470 (265.554,01)
	Urbanitzacions (reconstruccions i millores)	18.875.000 (113.441,03)
Pla d'urgència de 1963	Reparació i reconstrucció de béns municipals	8.810.798,27 (52.953,96)
	Reparació i construcció de conduccions d'aigua (col·lectors pluvials i residuals)	21.604.659,81 (129.846,62)
	Pavimentacions i obres públiques (reconstruccions i millores)	57.328.465,25 (344.551,01)
	Urbanitzacions (reconstruccions i millores)	87.440.000,00 (525.524,98)
Pressupost total del Pla d'urgència de 1962		152.681.582 (917.634,79)
Pressupost total del Pla d'urgència de 1963		175.183.923,33 (1.052.876,58)
Pressupost total destinat a intervencions d'urgència		327.865.505,33 (1.970.511,37)

Taula 5.1: Quadre-resum explicatiu de les principals partides de pressupost d'urgència dedicades a la millora urbanística de Terrassa, en pessetes i en euros.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades econòmiques dels plans d'urgència de Terrassa de 1962 i 1963.

La principal mesura que es va prendre –la canalització de les aigües provinents de les pluges– fou dràstica però suficient per a calmar els ànims de la població. La riera de Les Arenes, la riera del Palau i altres torrents locals foren canalitzats ràpidament el mateix any de la riuada. L'any següent, el 1963, es va dur a terme una altra gran actuació que transformà notablement el sector nord-occidental de la ciutat: el transvasament de la riera del Palau. L'operació va permetre posar en relleu, en el cas de Terrassa, la condició de *límit* que presenten els cursos fluvials (siguin rius, rieres o torrents). Boix (1977) explica que “els suburbis de les Arenes, *Pueblo Nuevo*, Can Boada, *Las Latas* o *La Isla Perdida* van quedar, arran d'aquests encotillaments aquosos, a l'altra banda, bastant separats de la ciutat”; un resultat que, intencionat o no, també posa en evidència la rapidesa amb què es prenen les decisions després d'un episodi tràgic com el que ens ocupa.

5.2.4 El Pla General d'Ordenació Urbana de 1965 o *Pla Baca*. Una hipoteca per a la ciutat

Tres anys després de la fatídica riuada, l'Ajuntament de Terrassa encarregà al llavors arquitecte municipal, Joan Baca i Reixach, l'elaboració d'un nou Pla General d'Ordenació Urbana. Tal com hom haurà vist fins ara, per a Baca els últims referents de Pla General eren el projecte de l'arquitecte Manuel Baldrich de l'any 1951 i la corresponent “contraproposta” de l'any 1958, feta pels arquitectes Alsius i Pratmarsó, que mai no s'arribaren a aprovar.³⁸

Davant d'aquest desordre a nivell de planificació urbanística, i amb un repte demogràfic sense precedents –en deu anys, la població de Terrassa s'havia doblat arran dels fluxos migratoris procedents de la resta de l'Estat espanyol³⁹– Baca projecta un pla substancialment diferent als anteriors. Presenta un document breu, de caràcter

³⁸ Tal i com hem comentat, l'Ajuntament de Terrassa escull finalment a l'arquitecte Joan Baca, i no a Josep Pratmarsó, per a dur a terme un nou projecte de Pla. Segons Boix (1977), “*Pratmarsó estaba literalmente cansado, aburrido mejor dicho, de un infructuoso trabajar por una ciudad imposible*”.

³⁹ El mateix Pla explica que el *boom* demogràfic a Terrassa havia provocat un creixement urbanístic desordenat i sense unes directrius de planificació clares. Com a mostra d'aquest desgavell, Baca arriba a comparar el perímetre de Terrassa, ciutat mitjana, amb el de Saragossa: “*En la actualidad desbordada por el crecimiento de sus construcciones e instalaciones en sentido horizontal que la clasifica en dimensión de perímetro urbano a las que alcanza Zaragoza, circunstancia que en gran parte provoca su Plan General de Ordenación*” (Pla General d'Ordenació Urbana de 1965. *Estudio económico-financiero para la realización del Plan General de Tarrassa. Objeto del Plan en el emplazamiento de la ciudad*, p. 3).

notablement tècnic i focalitzat en l'aspecte econòmic, amb l'objectiu de “*fixar la capacitat econòmica del Ayuntamiento para financiarlo y la de la población de Terrassa que, al vivir de la renta de la ciudad y su término, será la que deberá soportar el gasto en el transcurso del desarrollo del Plan General de Ordenación de la misma*”.⁴⁰ Baca proposa un pressupost total de 418.590.042,31 pessetes –que equival a una mica més de 2,5 milions d’euro–, una partida dividida en vuit quinquennis que caldrà que l’Ajuntament pagui a quaranta anys vista, cosa que equival a fer front a un pressupost anual de 10.464.751,05 pessetes.

Pla urbanístic	Actuacions urbanístiques	Pressupost desglossat Ptes. (€)	Pes percentual respecte al pressupost total %
Pla Baca (1965)	Pavimentació, clavegueram i sistemes d’il·luminació dels carrers	302.712.448 (1.819.338,45)	72,32 %
	Renovació del carrer de Consell de Cent	5.551.066,30 (33.362,58)	1,33 %
	Renovació del centre urbà	56.930.009,76 (342.156,25)	13,60 %
	Urbanització de la <i>vía-parque</i> de Vallparadís	53.396.518,25 (320.919,54)	12,75 %
Pressupost total (destinat a actuacions urbanístiques)		418.590.042,31 (2.515.776,82)	100 %

Taula 5.2: Quadre-resum explicatiu de les partides de pressupost del Pla Baca (1965) dedicades a la millora urbanística de Terrassa, en pessetes i en euros.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades econòmiques del Pla Baca (1965).

El Pla Baca dedica una gran part del seu pressupost total a la urbanització de Vallparadís, que veu com a “*necesaria*”, i que inclou la “*creación de la avenida de*

⁴⁰ Pla General d’Ordenació Urbana (1965). *Estudio económico-financiero para la realización del Plan de Ordenación General de Tarrasa. Objeto del Plan en el emplazamiento de la ciudad*, p. 1.

tráfico norte-sur como elemento de enlace entre las carreteras de penetración de Tarrasa, entre sí”, i comprèn “el proyecto de jardinería y plantación de arbolado en las laderas del torrente”.⁴¹

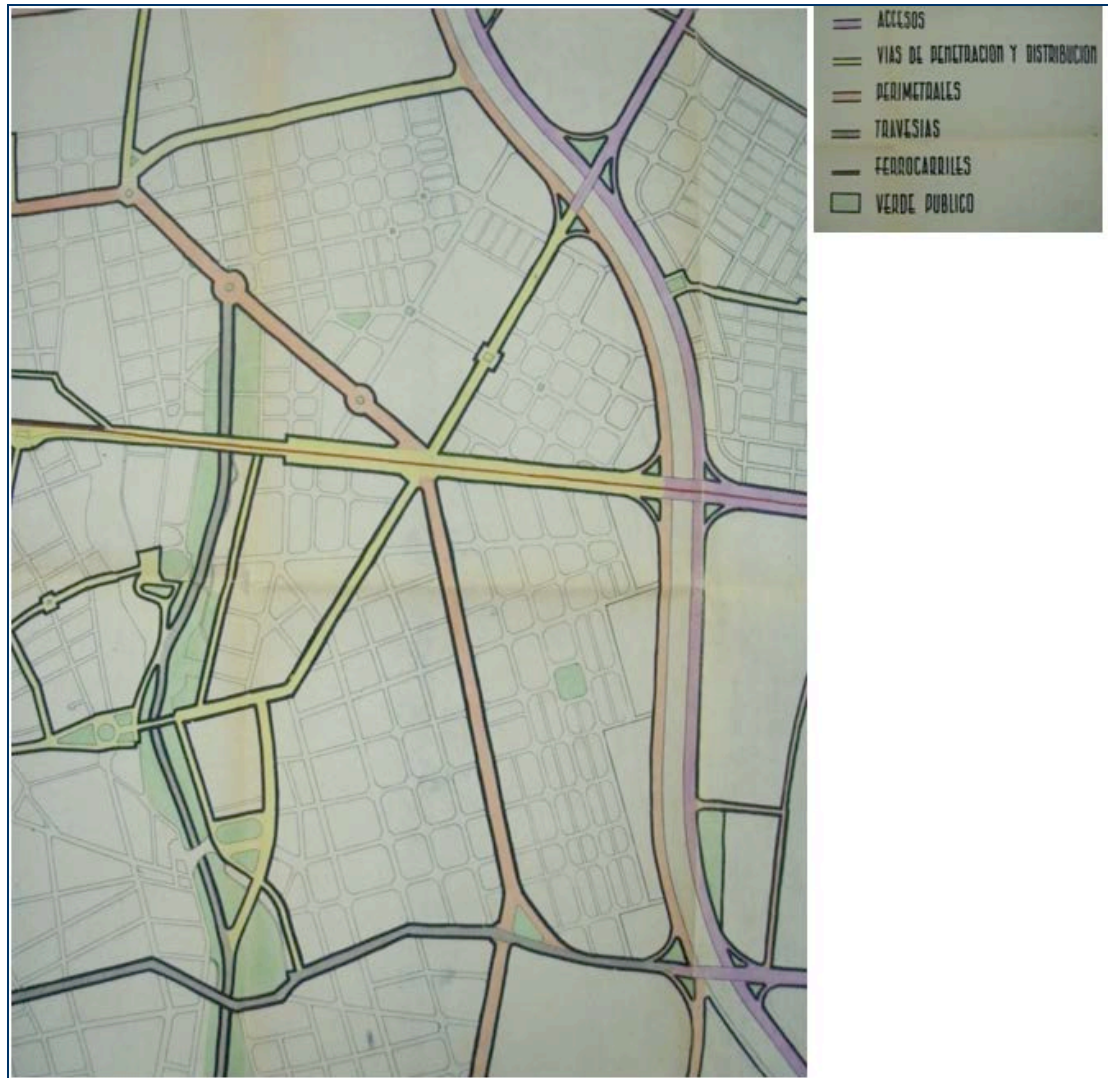


Figura 5.6: Zoom selectiu de les principals vies de comunicació de Terrassa i les noves propostes de connexió. Hom pot observar el contrast urbanístic entre els marges fluvials del torrent de Vallparadís, (*esquerra*) destinats a travessia urbana i zona verda pública, i els de la riera de les Arenes (*dreta*), considerats com a zona d'accessos i vies de comunicació perimetrals. Les dues rieres comuniquen Terrassa de nord a sud, però al torrent central se li aplica una solució urbanística que comporta el reconeixement dels seus valors socials i estètics.

Font: Pla General d'Ordenació Urbana de Terrassa (1965).

Aquesta urbanització inclou, també, la ubicació subterrània dels ferrocarrils. Per tant, es tracta de la consecució del projecte de *vía-parque* plantejat per Baldrich (1951).

⁴¹ Pla General d'Ordenació Urbana (1965). *Estudio económico-financiero para la realización del Plan de Ordenación General de Tarrasa. Objeto del Plan en el emplazamiento de la ciudad*, p. 2.

Concretament Baca hi destina gairebé un 13% del pressupost, xifra que representa al voltant de 54 milions de pessetes (o sigui, gairebé 321.000 euros). Es plantegen dues fases per a la materialització d'aquest projecte: la primera, que correspon a la urbanització de l'avinguda nord-sud, s'ha de dur a terme durant el segon quinquenni de l'execució del pla; la segona, la pròpia de la plantació d'arbrat i la vegetaltzació dels marges de ribera, es deixa per al tercer i quart quinquenni.

Així doncs, la regeneració urbana del torrent de Vallparadís es considera de vital importància; una consideració al nivell de la renovació del centre urbà (13,6% del pressupost total), que inclou la reforma de la plaça Vella i l'eixamplament del carrer de la Font Vella. Tot i així, la major part del pressupost (un 72,32%) es destina a la pavimentació, la instal·lació de sistemes de clavegueram i d'il·luminació dels carrers, en un exercici de millora urbana de totes les parts de la ciutat que, afectades per una demografia expansiva i un creixement urbanístic sense aturador, necessiten serveis urbans d'urgència.

El Pla Baca s'acaba aprovant, i es converteix en el segon Pla General d'Ordenació Urbana que passa el tamís de l'Ajuntament i dels interessos dels grups influents.⁴² Tot i aquest èxit, la crítica que es fa al present Pla és doble. Per una banda, la projecció econòmica a quaranta anys vista es pot considerar agosarada, tenint en compte que la revisió d'un Pla se sol fer, de mitjana, cada deu anys.⁴³ Tot i així, això podria explicar-se sobre la base de les dificultats internes de l'Ajuntament a l'hora d'aprovar definitivament un Pla, i de l'interès de tenir un document renovat que substitueixi les anteriors previsions i que duri un llarg nombre d'anys. D'altra banda, la segona crítica que es pot fer al Pla Baca és que, tot i les previsions, la seva execució en vuit quinquennis no s'acaba complint (Boix, 1983d).

⁴² Recordem que, abans del Pla Baca, l'Ajuntament de Terrassa només havia pogut arribar a aprovar un document, el Pla Viñals de 1933. Per tant, Terrassa passa més de trenta anys sense una renovació de la seva planificació urbanística, enmig d'un boom demogràfic sense precedents i un creixement urbanístic caòtic.

⁴³ Sembla ser que les previsions "agosarades" del Pla són criticades també en els aspectes que concerneixen el desenvolupament urbanístic proposat. Arisó (1982:106) afirma que el Pla Baca "preveia una oferta de sòl urbanitzable destinat a acollir els nous desenvolupaments urbans i industrials molt superiors a les necessitats reals de la població" i que a la dècada dels vuitanta "ens trobem amb una gran extensió de conreus abandonats, que han estat ocupats molt parcialment".

5.2.5 El Pla General d'Ordenació Urbana de 1983. La voluntat de “superar les barreres físiques”

Tal com hem apuntat anteriorment, entre el Pla General de 1965 i el de 1983, que analitzem a continuació, l'Ajuntament de Terrassa fa l'intent d'aprovar una revisió (1971) i un pla de caràcter plurimunicipal (1979) conjuntament amb d'altres consistoris, però no se n'acaba sortint.⁴⁴ Tot i així, uns anys després s'acaba enllestint un nou document, el Pla General de 1983, que finalment s'acaba aprovant gràcies a la determinació de la Gerència Municipal d'Urbanisme, creada a principis dels vuitanta, i a la situació general del país, immers en una democràcia incipient.

Un dels punts forts del Pla de 1983 és la seva diagnosi. Abans de presentar els seus objectius fa tota una sèrie de crítiques al planejament urbanístic històric de Terrassa, amb la intenció de trobar-ne els punts febles i justificar-ne la situació actual. Volem destacar-ne especialment dues. La primera gran crítica que fa el present document és que l'urbanisme terrassenc s'ha mogut força temps en el descontrol i la manca de previsió, amb decisions a contratemps que han propiciat una evolució improvisada de la ciutat: “La realització urgent (1963) dels marges de protecció de la riera de les Arenes i del transvasament de la riera del Palau, com a conseqüència de les catastròfiques inundacions de 1962, va posar en relleu la manca de previsió i control sobre el territori, en relació al creixement urbà de la ciutat”.⁴⁵

En segon lloc, i amb el mateix esperit crític, el Pla observa tendències erràtiques en l'ocupació del sòl, entre les quals destaca la “invasió dels erms abandonats i dels llits torrencials pels horts familiars”, dels quals en diu que “es localitzaven en llits buits de rieres i torrents, però quan s'ha saturat l'espai s'ha començat a roturar la vegetació de ribera” i que es tracta de “petites barraques per aixoplugar-se i guardar les eines, que poden acabar esdevenint una residència”.⁴⁶ En definitiva, es tracta de la situació que ja

⁴⁴ L'única diferència de la revisió de 1971 respecte a l'anterior planificació històrica de la ciutat és la reorientació de les previsions urbanístiques del Pla Baca (1965): preveu el creixement de tipus residencial al nord-oest de Terrassa, per primer cop més enllà d'una barrera física com és el transvasament de la riera del Palau. Aquest primer intent acaba representant l'origen de la gran proposta del Pla General d'Ordenació Urbana de 1983: “superar les barreres físiques” que comporten les rieres i els vials de comunicació.

⁴⁵ Pla General d'Ordenació Urbana (1983). Síntesi urbana i territorial del municipi de Terrassa. El medi urbà, p. 19.

⁴⁶ Pla General d'Ordenació Urbana (1983). Síntesi urbana i territorial del municipi de Terrassa. Les tendències en l'ocupació del sòl, p. 55.

descrivia el Pla Baldrich (1951): el *barraquisme* que l'urbanisme terrassenc no va saber resoldre degudament i a temps.

El Pla planteja tota una sèrie d'actuacions relacionades amb la gestió de les rieres. L'anàlisi dels seus objectius urbanístics⁴⁷ ens permet diferenciar entre tres grans grups d'intervencions: la proposta de solucions concretes per a la superació de les barreres inherents als trams de ferrocarril i les rieres, la definició d'un nou sistema de parcs urbans i, finalment, la renovació de la gestió de les aigües residuals de Terrassa mitjançant la proposta de localització d'una depuradora. A continuació en destaquem certs detalls.

La principal proposta d'intervenció del Pla és la previsió ordenada del creixement i expansió de Terrassa gràcies a través de la “superació de les barreres físiques”, expressió que es va repetint al llarg del document i que arriba a constituir-se pròpiament com el primer i principal objectiu del Pla. Les “barreres físiques” a què es refereix el Pla són “elements de soldadura de diferent caràcter” com “la riera de les Arenes, el transvasament, el torrent de Vallparadís, els Ferrocarrils Catalans, la Rambla i les carreteres”⁴⁸. Es tracta de “barreres físiques històriques no superades (torrents, rieres, ferrocarrils)”, de les quals, malauradament, “l'única que es va superar amb èxit va ser la riera del Palau amb la construcció de la Rambla”⁴⁹. Per superar aquests límits, el Pla proposa dues actuacions principals: d'una banda, la millora de les connexions existents entre marges fluvials i la creació de catorze ponts nous (sis sobre la riera de les Arenes, set sobre el transvasament de la riera del Palau i un sobre el torrent de Vallparadís) i, de l'altra, el soterrament de la línia de ferrocarril, una de les demandes més populars. Heus aquí la filosofia del Pla: enlloc de superar les barreres físiques eliminant-les sense més ni més (com va ser el cas, per exemple, del desviament de la riera del Palau), el que es pretén és aconseguir el mateix efecte tot embellint-les i convertint-les en nous eixos de centralitat i de zona verda.

⁴⁷ Pla General d'Ordenació Urbana (1983). Objectius de la revisió del Pla General de Terrassa. Objectius urbanístics de la revisió, p. 120.

⁴⁸ Pla General d'Ordenació Urbana (1983). Síntesi urbana i territorial del municipi de Terrassa. El medi urbà, p. 25.

⁴⁹ Pla General d'Ordenació Urbana (1983). Síntesi urbana i territorial del municipi de Terrassa. El medi urbà, p. 31.

La segona gran proposta del Pla és la concreció d'un nou sistema de zona verda. El Pla defineix cinc *sistemes estructurants*⁵⁰: el sistema viari, el sistema ferroviari, el sistema d'infraestructures tècniques, el sistema d'equipaments i el sistema de parcs i rieres. Aquest últim, d'interès per a la nostra recerca, comprèn les principals rieres de Terrassa i els seus marges de ribera. El que definitivament pretén el Pla General de 1983 és recuperar la vella idea del Pla Baldrich (1951): considerar els marges fluvials de totes les rieres, i en els propis del torrent de Vallparadís –que defineix com a “reserva natural”⁵¹– i de la riera de les Arenes, com a grans àrees de concentració de zona verda.⁵² No es té la intenció, doncs, de soterrar les rieres ni d'urbanitzar-les, sinó de convertir-les en nous eixos de centralitat urbana: “No es tracta en absolut de fer passar un vial de trànsit pel mig del torrent [de Vallparadís], sinó de definir en el Pla la millor solució possible perquè el torrent [de Vallparadís] sigui un element de relació entre les parts de la ciutat i tingui un accés fàcil des de l'exterior, sense que es deteriorin les seves bones condicions ambientals per la seva utilització col·lectiva”.⁵³ El Pla també destaca la necessitat d'elaborar i aprovar un hipotètic *Pla Especial del Parc de Vallparadís*, per gestionar-ne els accessos, el procés d'urbanització, les noves edificacions i les seves zones d'influència. En aquesta línia, s'acaba afirmant que “la reconversió de l'actual torrent en parc urbà es converteix en la possibilitat més clara de construir un sistema estructurant a nivell de ciutat”.⁵⁴

Finalment, la tercera actuació que planteja el Pla es focalitza en la higienització del sistema de sanejament de Terrassa. A banda de proposar la compleció de la xarxa de col·lectors per a diferents tipus d'aigües residuals –aigües negres domèstiques, pluvials i d'origen industrial–, el Pla planteja la creació d'una depuradora a la confluència entre

⁵⁰ Pla General d'Ordenació Urbana (1983). Característiques del Pla, criteris i bases del seu contingut. Els sistemes estructurants, p. 158.

⁵¹ Pla General d'Ordenació Urbana (1983). Característiques del Pla, criteris i bases del seu contingut. Els sistemes estructurants, p. 186.

⁵² De fet, el segon capítol del Pla ja fa esment a la feblesa de les propostes d'espais verds a Terrassa fetes per la majoria dels plans urbanístics històrics. El Pla constata que les zones verdes que s'han traçat han estat projectades de forma massa “dispersa”, exceptuant la zona del Parc de Vallparadís (Pla General d'Ordenació Urbana de 1983. Síntesi urbana i territorial del municipi de Terrassa. El medi urbà, p. 20).

⁵³ Pla General d'Ordenació Urbana (1983). Objectius de la revisió del Pla General de Terrassa. Consideracions tècniques sobre els temes exposats a les compareixences, p. 113.

⁵⁴ Pla General d'Ordenació Urbana (1983). Descripció i justificació detallada del contingut del Pla. Definició del sistema de parcs, p. 235.

la riera de les Arenes i la riera de Rubí, acció que “permetrà que la riera de Rubí deixi de ser un col·lector a cel obert, amb problemes sanitaris importants, i la utilització de les aigües per a regadius en millors condicions higièniques”.⁵⁵



Figura 5.7: Visió general de les propostes de Plans Parciais (en gris), Plans Especials (en rosa) i Unitats d'Actuació (en blau) que proposa el Pla de 1983. Hom pot observar que l'únic curs fluvial que rep un tractament integral sota la forma de proposta futura de Pla Especial és el torrent de Vallparadís, situat al centre de la ciutat.

Font: Pla General d'Ordenació Urbana de Terrassa (1983).

Tot i així, aquest criteri higienista no s'aplica als trams anteriors a la depuradora: tant el transvasament de la riera del Palau com la mateixa riera del Palau i la riera de les Arenes se segueixen concebant com a canals (naturals o artificials, segons el cas) que han de rebre les aigües residuals i les han de portar fins a la depuradora. Fins i tot s'arriba a plantejar el cobriment d'una bona part del transvasament de la riera del Palau per eliminar-ne la insalubritat: “Si és tècnicament possible, el Pla proposarà el seu cobriment sectorialment [el transvasament de la riera del Palau], dins el que sigui

⁵⁵ Pla General d'Ordenació Urbana (1983). Descripció i justificació detallada del contingut del Pla. Sistema d'infraestructures tècniques, p. 257.

econòmicament viable”.⁵⁶ Per tant, es tracta d’una renovació parcial del sistema de sanejament, i és potser una de les principals crítiques que hom pot fer al PGOU de 1983.

El present Pla acaba representant un dels pocs èxits de la història de l’urbanisme terrassenc. No només s’aprova, sinó que una bona part de les seves grans propostes, tot i que algunes amb cert retard, s’acaben traduïnt a la realitat. El soterrament de la línia de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) acaba fent-se efectiu el 1987, any en què s’aprova inicialment el Pla Especial del torrent de Vallparadís, document que compleix la previsió del Pla de 1983. La voluntat de regenerar urbanísticament els marges fluvials del torrent, proposta nascuda amb el Pla Baldrich, també acaba materialitzant-se l’any 1999. Tot i així, la intenció de superar les barreres físiques no acaba tenint el resultat global esperat: ni la riera del Palau, ni el seu transvasament ni tampoc la riera de les Arenes no s’acaben convertint en zones verdes de caràcter lineal. Se superen les barreres físiques, però les rieres no acaben formant part d’un paisatge integrat.

5.2.6 El Pla Especial del Parc de Vallparadís (1989). El pas definitiu per al torrent central de la ciutat

El 29 de juny de 1989 s’aprova definitivament l’anomenat Pla Especial del Parc de Vallparadís, elaborat per un equip professional i pluridisciplinari d’arquitectes (Carme Ribas i Seix), biòlegs (Margarida Parès i Rifà i Maria Antònia Llabrés i Bernat) i advocats (Tomàs Pou i Viver), sota la batuta de Manuel Ribas i Piera, arquitecte. Tal com s’esmenta a la Memòria, el present Pla Especial “es redacta complint el Pla General d’Ordenació Urbanística del municipi de Terrassa [...] les normes urbanístiques del qual (art. 90) preveuen la necessitat de redactar-lo”.⁵⁷ Per tant, es tracta del Pla que, previst pel PGOU de 1983, ha de concretar l’urbanització del Parc de Vallparadís –que disposa d’un total de 3,5 quilòmetres de llargada i una superfície de 400.000 m²–, a més de regular-ne els accessos i de definir la seva capacitat edificatòria.

⁵⁶ Pla General d’Ordenació Urbana (1983). Objectius de la revisió del Pla General de Terrassa. Consideracions tècniques sobre els temes exposats a les compareixences, p. 103.

⁵⁷ Pla Especial del Parc de Vallparadís (1989). Memòria. Delimitació del present Pla Especial, p. 2.

El present Pla s'encarrega de definir el futur urbanístic de tres sectors: el *sector nord* –entre el pont del Passeig i els dos llits dels torrents que circumden el conjunt d'esglésies de Sant Pere–, el *sector central* –entre la carretera de Montcada i l'avinguda Jacquard– i el *sector sud* –entre l'avinguda Santa Eulàlia i la carretera de Montcada.

Abans de precisar les intervencions que es volen dur a terme, és particularment curiosa la diagnosi que el Pla fa de la situació d'aleshores de tots tres sectors: del *sector nord*, en diu que “és avui dia un sector agrícola fins al pont del Cementiri Vell, i d'allí cap al nord, sobre terrenys en bona part de propietat municipal, presenta l'aspecte d'una densa boscúria, amb horts sobre les terrasses del marge dret”,⁵⁸ del *sector central*, que “és aquest sector el que ja actualment assumeix majorment la funció de parc”,⁵⁹ i del *sector sud*, que “és avui un sector totalment ocupat per horts d'explotació familiar, i per tant obert i gairebé sense arbres”.⁶⁰ Per tant, *sector nord* i *sector sud* comparteixen un ús agrícola, aquest últim amb la presència d'hortos familiars que troben el seu origen al barraquisme dels anys cinquanta. En canvi, el sector central ja desenvolupa funcions semblants a les de parc, tot i que sense cap infraestructura important de suport fins llavors.

Els objectius del Pla s'acaben traduint, des del nostre punt de vista, en cinc grans línies d'actuació (o *critèris generals*), que descrivim a continuació, conjuntament amb les intervencions que es volen dur a terme:

- a) *La potenciació del recorregut nord-sud*. Es tracta, sens dubte, d'una de les pretensions originals de la *vía-parque* de Baldrich: que l'àrea verda no només servís com a esponja entre diferents espais urbans, sinó que també en resultés útil per a la seva connexió. El projecte modern de Vallparadís neix amb aquesta intenció: fer de frontissa entre el nord i el sud de la ciutat a partir de l'aigua com a principal element connector: “L'eix vertebrador N-S quedarà potenciat, a més, amb la recuperació d'aigua sobre l'actual llit del torrent; aquest va a morir a la zona més ampla, on dona lloc a un llac artificial, dissenyat als plànols”,⁶¹

⁵⁸ Pla Especial del Parc de Vallparadís (1989). Memòria. Descripció per sectors, p. 13.

⁵⁹ Pla Especial del Parc de Vallparadís (1989). Memòria. Descripció per sectors, p. 15.

⁶⁰ Pla Especial del Parc de Vallparadís (1989). Memòria. Descripció per sectors, p. 12.

⁶¹ Pla Especial del Parc de Vallparadís (1989). Memòria. Critèris generals, p. 8.



Figura 5.8: Visió general de les propostes del Pla especial del Parc de Vallparadís al seu sector central, entre el pont del Cementiri Vell i la carretera de Montcada. Hom pot observar les parcel·les originals i la nova ordenació que proposa el Pla.

Font: Pla especial del Parc de Vallparadís (1989).

b) *La potenciació dels focus d'atracció.* Per tal d'assegurar l'èxit del parc, es pretenen consolidar diferents punts que contribueixin a generar activitat, com la creació

depistes esportives a l'aire lliure al sector sud, la creació d'un llac artificial al sector central i la millora del pas i de l'accés al conjunt prerromànic al sector nord;

- c) *La diversitat paisatgística.* De forma intel·ligent, els autors del projecte proposen que el Parc no sigui un “tot homogeni”, sinó que combini els elements naturals i artificials al llarg dels diferents espais que el constitueixen (masses boscoses, àrees obertes enjardinades, esplanades, horts, peces d'aigua, etc.);



Figura 5.9: Detall d'una de les tres zones projectades com a àrea d'aparcament per a vehicles, al sector sud del Parc de Vallparadís.

Font: Pla especial del Parc de Vallparadís (1989).

- d) *La definició exacta dels límits i de l'accessibilitat al parc.* Els autors consideren que definir els límits constitueix un dels elements clau per al seu èxit: “És aquest un objectiu principal del Pla especial de Vallparadís, ja que l'èxit de la solució a l'interior del Parc depèn totalment de resoldre prèviament la relació amb la ciutat”.⁶² I constaten que és de vital importància “procurar la màxima interacció del Parc amb la ciutat, sobretot a la seva riba dreta o de ponent, al llarg de la qual s'estén el centre

⁶² Pla Especial del Parc de Vallparadís (1989). Memòria. Criteris generals, p. 9.

històric”.⁶³ De la mateixa manera, es proposen una sèrie d'intervencions relacionades amb l'ordenació vial als carrers paral·lels al Parc a fi de donar resposta a possibles problemàtiques incipients d'accés. Per tant, definir-ne els límits i el recorregut perimetral, a més de l'accessibilitat per als vianants i el trànsit rodat, és un dels clars objectius que, d'entrada, pretén abordar el Pla.⁶⁴

- e) *L'equilibri entre les formes naturals preexistents i la nova “funcionalitat” de Vallparadís.* Els autors proposen dur a terme diferents intervencions, com la consolidació d'una selecció d'espècies vegetals feta amb criteris ambientals, la construcció de murs de contenció en zones de gran desnivell i inestabilitat –com als torrents Monner i de les Bruixes– i el tractament del relleu amb talussos suaus, a més de la canalització de les aigües brutes en diferents punts del parc. El que busquen, en tot moment, és una artificialitat que respecti, a grans trets, les formes generals del paisatge fluvial de Vallparadís, per bé que són conscients que es tracta d'una intervenció directa sobre aquest espai.⁶⁵

⁶³ Pla Especial del Parc de Vallparadís (1989). Memòria. Criteris generals, p. 10.

⁶⁴ De fet, la problemàtica dels accessos a Vallparadís s'ha convertit en un dels objectius a llarg termini del Parc, ja que no només s'han hagut d'atendre les necessitats de vianants o del trànsit rodat, sinó que també s'han hagut d'oferir solucions a d'altres tipus d'usuaris, com els discapacitats físics (Chueca, 2003).

⁶⁵ Precisament l'anomenat *Estudi ecològic del Torrent de Vallparadís*, annex al Pla Especial, neix amb aquest objectiu: intentar trobar fórmules d'equilibri entre els elements naturals i artificials del nou Parc. Per aquest motiu, i des d'una òptica totalment possibilista, i tenint en compte que “des d'un punt de vista ecològic, el seu valor [el del torrent de Vallparadís] no és especialment remarcable” (Pla Especial del Parc de Vallparadís, 1989. Annex. Conclusions de l'Estudi ecològic del torrent de Vallparadís, p. 1), l'estudi proposa diferents actuacions, com són la conservació de petites comunitats relictiques per tal de tenir constància del seu paisatge fluvial històric; la potenciació de la vegetació autòctona des d'un punt de vista estètic; l'eliminació de petits camins creats pels terrassencs i la direcció del seu pas per uns camins expressament dissenyats per a aquest ús; l'eliminació dels antics abocadors, ja que “és probable, a més, que la població terrassenca abandoni l'hàbit que té d'usar el torrent com a abocador en el moment en què aquest sigui dignificat al transformar-se en parc” (Pla Especial del Parc de Vallparadís, 1989. Annex. Conclusions de l'Estudi ecològic del torrent de Vallparadís, p. 2); l'evacuació d'aigües pluvials o la plantació d'espècies autòctones resistents a malalties i que comportin un estalvi econòmic, com avellaner (*Corylus avellana*), boix (*Buxus sempervirens*), cirerer de la Mare de Déu (*Crataegus monogyna*), olivereta (*Ligustrum vulgare*), boneter europeu (*Euonymus europaeus*), sanguinyol (*Cornus sanguinea*) o aranyoner (*Prunus spinosa*). En tot cas, l'estudi proposa que és imprescindible l'aigua com a element fonamental del parc, perquè “el manteniment i l'establiment de la presència de l'aigua superficial al Parc en determinades àrees és interessant per a de mantenir el seu protagonisme en el conjunt del torrent i per assegurar l'abastament hídric dels animals” (Pla Especial del Parc de Vallparadís, 1989. Annex. Conclusions de l'Estudi ecològic del torrent de Vallparadís, p. 6).

Sectors definits pel Pla especial	Propostes a desenvolupar
<p>Sector nord (630 m)</p> <p><i>Entre el pont del Passeig i els afluents del torrent de Vallparadís</i></p> <p>A executar en la 1a etapa</p>	<p>1.1 Conservació i restauració de les connexions entre la ciutat i el parc amb la construcció de nombrosos camins, passeres i escales d'accés.</p> <p>1.2 Busca d'un acord amb l'arquebisbat de Barcelona per fer més accessible l'espai enjardinat de les esglésies visigòtiques i romàniques.</p> <p>1.3 Construcció de terrasses amb murets als dos afluents que conformen el torrent de Vallparadís, amb l'objectiu de fer més expressiu el nucli vell de Sant Pere.</p> <p>1.4 Tractament urbanístic de les cases entre el carrer de Sant Antoni i la fàbrica Guardiola i previsió d'un nou ús com a aparcament. També es vol construir un aparcament amb accés des del passeig de 22 de juliol.</p> <p>1.5 Adequació de l'esplanada sota el pont del Passeig per a concentracions cíviques i festives.</p> <p>1.6 Posada en marxa d'un sistema de recollida d'aigües a l'esplanada de sota el pont del Passeig mitjançant la construcció d'un canal, que mor al sector central.</p>
<p>Sector central (730 m)</p> <p><i>Entre la carretera de Montcada i l'avinguda Jacquard</i></p> <p>A executar entre la 2a i 3a etapa del Pla</p>	<p>2.1 Adequació de les entrades principals al Parc amb la creació d'un nou passeig i una escalinata.</p> <p>2.2 Tractament del bosc existent al nord del pont del Cementiri Vell, amb la reconversió de les antigues fàbriques presents a la riba esquerra com a nous equipaments urbans.</p> <p>2.3 Construcció d'un llac navegable a dos nivells (<i>llac gran</i> i <i>llac petit</i>), alimentat per aigua del torrent de Vallparadís i de la xarxa urbana de subministrament.</p>
<p>Sector sud (800 m)</p> <p><i>Entre l'avinguda de Santa Eulàlia i la carretera de Montcada</i></p> <p>A executar entre la 4a i 5a etapa</p>	<p>3.1 Adequació de l'accés principal al carrer de Santa Eulàlia i a la carretera de Montcada, i d'accessos per a vianants al marge dret amb rampes i escales.</p> <p>3.2 Construcció de dues entrades per a trànsit rodat i un aparcament per a 60 automòbils.</p> <p>3.3 Construcció d'un <i>jardí de barri</i> al marge esquerre.</p> <p>3.4 Construcció de pistes esportives al fons del torrent.</p>

Taula 5.3: Quadre-resum explicatiu de les principals propostes a desenvolupar als tres sectors definits pel Pla especial del Parc de Vallparadís (*sector nord, sector central i sector sud*).

Font: Elaboració pròpia a partir de dades existents a la Memòria i l'Estudi economicofinancer del Pla especial del Parc de Vallparadís (1989).

L'*Estudi economicofinancer i pla d'etapes* que adjunta el Pla especial pressuposta un total de 2.200 milions de pessetes (més de 13 milions d'euros) per al total d'actuacions

urbanístiques que es volen dur a terme; una xifra molt elevada que és difícil que el consistori pugui abordar sense endeutar-se en excés. Per aquest motiu, el Pla determina que les obres s’han de fer seguint un pla de cinc etapes:⁶⁶ “El desenvolupament del Pla especial del Parc de Vallparadís requereix, atesa la importància de les despeses d’inversió que genera, la delimitació d’unes fases o etapes diferenciades que permetin afrontar les esmentades inversions de forma progressiva”.⁶⁷ A més, el Pla també avisa que la consecució final del Parc comportarà tota una sèrie de despeses de manteniment a les quals caldrà fer front si es volen assolir uns nivells elevats de qualitat: “Cal incloure els costos de manteniment dels jardins i equipament urbà divers, seguretat i vigilància del parc així com subministres de llum, aigua i altres despeses diverses”.⁶⁸ Convertir un torrent en un parc és, sens dubte, un objectiu que exigeix un esforç econòmic considerable. Sobretot si, tal com ocorre finalment, es crea una estructura administrativa a partir de la creació amb una Oficina del Parc; una previsió que es recull en l’anomenat Pla Director del Parc de Vallparadís (1999), aprovat deu anys més tard que el Pla especial i que estableix unes pautes de funcionament intern per al Parc.

Tot i que inicialment es pressuposten 13 milions d’euros, la inversió acaba augmentant fins a superar els 18 milions.⁶⁹ Cal destacar, però, que és una ajuda econòmica provinent del Fons de Cohesió Europeu la que solventa de forma immediata l’any 1996 una gran part del pressupost –concretament, 1.185 milions de pessetes, que equivalen a 7,1 milions d’euros. Aquesta ajuda permet, entre el 1996 i el 1999, l’execució de bona part de les obres del tram central. El 1997, una injecció econòmica provinent del *Fondo Estatal de Inversión Local* (FEII) aporta 4,1 milions de pessetes (aproximadament, 25.000 euros). Tanmateix, l’Ajuntament de Terrassa aconsegueix durant tot el procés de construcció del parc altres ajudes, com la del *Fondo Estatal por la Ocupación y la Sostenibilidad Local* (FEOSL), que destina l’any 2010 una xifra lleugerament superior a 5 milions d’euros per finançar la cinquena etapa (Ajuntament de Terrassa, 2010). Per

⁶⁶ Tal com s’esmenta a la Taula 5.3, la urbanització del sector nord correspon a la primera etapa, la del sector central a la segona i tercera, i finalment la del sector sud a la quarta i cinquena.

⁶⁷ Pla Especial del Parc de Vallparadís (1989). Estudi economicofinancer i pla d’etapes, p. 13.

⁶⁸ Pla Especial del Parc de Vallparadís (1989). Estudi economicofinancer i pla d’etapes, p. 19.

⁶⁹ “Terrassa acabarà el pulmó verd del parc de Vallparadís després de 20 anys d’obres” [Jordi Alemany], *El Punt-Avui*, 08/08/2010 [disponible a <<http://www.elpuntavui.cat/elpati-noticia/article/-/6-urbanisme/203974-terrassa-acabara-el-pulmo-verd-del-parc-de-vallparadis-despres-de-20-anys>> (consultat el 11/05/2015)].

tant, la determinació del consistori durant els vint anys que ha durat la construcció inicial del parc i el seu eixample sud ha estat vital per d'anar aconseguint fons i no endeutar-se en excés.

Pla urbanístic	Actuacions urbanístiques	Pressupost desglossat Ptes. (€)	Pes percentual respecte el pressupost total %
Pla especial del Parc de Vallparadís (1989)	Adquisicions de terrenys	102.844.000 (618.104,89)	4,67 %
	Obres d'urbanització del parc i jardí urbà	1.708.035.000 (10.265.497,10)	77,63 %
	Actuacions singulars	389.423.000 (2.340.479,37)	17,7 %
	a) Passeigs, passarel·les i actuacions similars	213.395.000 (1.282.529,78)	
	b) Construcció del llac gran	51.200.000 (307.718,20)	
	c) Construcció del llac petit	13.728.000 (82.506,94)	
d) Construcció del pont nou	105.000.000 (631.062,71)		
e) Construcció del canal	6.100.000 (36.661,74)		
Pressupost total (destinat a actuacions urbanístiques)		2.200.302.000 (13.224.081,36)	100 %

Taula 5.4: Quadre-resum explicatiu de les partides de pressupost del Pla especial del Parc de Vallparadís (1989) dedicades a la seva urbanització, en pessetes i en euros.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Estudi economicofinancer del Pla especial del Parc de Vallparadís (1989).

El projecte de parc de Vallparadís, capitanejat per l'arquitecte Manuel Ribas i Piera –tot i que, en el seu origen, es correspon amb una vella idea recollida al Pla General d'Ordenació Urbana de 1951– és dut a terme gràcies a la perseverància del consistori terrassenc i l'oportunitat que brinda, de nou, el Pla General d'Ordenació Urbana de 1983 a l'hora de posar damunt la taula aquesta proposta. Si bé el resultat final es pot

considerar tot un èxit de la ciutat de Terrassa, no es tracta pas d'un projecte exempt de crítiques⁷⁰.



Figura 5.10: *Imatge esquerra:* Aspecte de la piscina-llac de Vallparadís un cop acabades les obres d'aquest sector (probablement, es tracta d'una imatge de finals dels noranta). *Imatge dreta superior:* Vista a vol d'ocell del parc de Vallparadís, de 1999, amb la piscina-llac en primer lloc i el pont del Passeig al fons. *Imatge dreta inferior:* Imatge de la dècada dels seixanta de Vallparadís: més que un parc lúdic i social, era un parc d'horts urbans.

Font: *Imatge esquerra:* Present a Oliveres (2001) [disponible a <<http://www.publicspace.org/es/obras/a009-recuperacio-del-torrent-de-vallparadis>> (consultat el 08/08/2015)]. *Imatge superior dreta:* Arxiu Municipal de Terrassa. *Imatge inferior dreta:* Arxiu Municipal de Terrassa, autoria de Jaume Amat [ambdues imatges disponibles a <http://www.joaquimverdager.blogspot.com.es/2014/08/parc-de-vallparadis-hortes-dels-frares_13.html> (consultat el 08/08/2015)].

5.2.7 El Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de 2003. “Estendre per integrar”

L'any 1998 l'Ajuntament de Terrassa inicia els tràmits per elaborar una revisió de l'últim Pla General d'Ordenació Urbana (1983), amb la voluntat d'actualitzar-ne les seves propostes i previsions tenint en compte les reformes en l'ordenament jurídic

⁷⁰ Sanllehí (2005) en critica la seva gran dilatació en el temps (tal i com hem esmentat anteriorment, la seva construcció dura 20 anys) i la seva artificialitat, ja que “la completa substitució dels sistemes naturals del parc per uns de pseudonaturals, en favor d'una accessibilitat i usabilitat màximes, implica que aquests no funcionin per si mateixos i calgui un intensiu treball de manteniment” (Sanllehí, 2005:97).

urbanístic a Catalunya amb l'aprovació, un any abans, de la Llei 2/2002, de 14 de març, d'urbanisme.

El Pla fixa quatre línies estratègiques per al desenvolupament futur de la ciutat, de les quals ens n'interessen particularment dues –que incideixen directament en la gestió de l'espai urbà i fluvial a Terrassa. Les dues grans estratègies que no abordarem específicament en aquesta anàlisi són, en primer lloc, la relativa a l'adopció d'un nou plantejament de model de desenvolupament urbà –regit pels principis de sostenibilitat i de garantia del dret a l'habitatge– i la diversificació i innovació del model productiu de la ciutat –basat en la potenciació de les noves tecnologies i el món de la comunicació. Tot i així, certes actuacions urbanístiques sí que presenten una relació, si més no tangencial, amb alguns d'aquests objectius estatègics.

Les dues línies estratègiques que volem analitzar s'insereixen del tot en el plantejament d'un nou projecte futur, global i urbanístic de Terrassa, i de la gestió de les seves rieres (uns termes –urbanisme i fet fluvial– que, una vegada més, queda clar que no es poden tractar separatament). D'una banda, el projecte de ciutat basat, a banda de la renovació del teixit viari, en la “reorganització de les grans infraestructures hidràuliques, construïdes com a conseqüència directa dels aiguats del 62, i la correcció del seu impacte tant decisivament negatiu per a la configuració urbana dels barris de l'oest de la ciutat”;⁷¹ i, de l'altra, la gestió dels espais lliures i la seva sistematització, amb l'objectiu de “disposar d'una trama verda composta per àrees i itineraris relacionats i connectats, de tal forma que tot actui com un sistema de relacions jerarquitzades [...] i on sigui possible una transició entre la ciutat compacta i el territori natural de l'entorn no urbanitzat, actuant com un connector més i no com una barrera imposada al creixement de la ciutat”.⁷² Sens dubte, aquestes dues línies estratègiques plantegen un dels reptes més grans de l'urbanisme a Terrassa: la solució *intramurs* a la desfeta urbanística conseqüència de la riuada de 1962, i l'expansió *extramurs* del sistema d'espais lliures, incorporant un extens territori com a nou parc metropolità.

⁷¹ Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Terrassa (2003). Memòria. Les línies estratègiques del nou Pla. Projecte d'infraestructures de ciutat, p. 27.

⁷² Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Terrassa (2003). Memòria. Les línies estratègiques del nou Pla. Preservació i integració del sòl lliure i de l'entorn natural, p. 34.

La primera línia estratègica proposa dur a terme la regulació, renovació i millora del sistema hidràulic corresponent al transvasament de la riera de Palau. Amb aquest objectiu, el Pla planteja, en un horitzó màxim de 10 anys, el *cobriment total* del seu traçat entre els barris del Poble Nou, Can Boada, la Maurina i la Cogullada, amb la finalitat de crear “un gran eix urbà configurat com un veritable passeig que permetrà relligar els barris i vertebrar la ciutat, i generarà la presència de nous fronts d’activitat urbana en tot el seu recorregut”,⁷³ una intervenció que s’acaba coneixent com a “Actuació Eix Ponent”. El cobriment del transvasament es configura, doncs, com una solució urbanística de primer ordre per tal d’integrar, compactar i fer créixer la ciutat cap al sud,⁷⁴ amb la intenció de crear nous pols de centralitat en allò que actualment respon més aviat a perifèria urbana. De forma específica, es proposa com a primer pas l’*ordenació del tram sud de la riera del Palau*, que ha de duplicar de l’extensió de la Rambla d’Ègara cap al sud, convertint-la en un dels nous i grans eixos de comunicació transversals de la ciutat, ja que es planteja la seva vertebració fins a la confluència amb la riera de Rubí –a tocar, doncs, del barri de les Fonts. Aquesta nova ordenació se centra en el desenvolupament productiu de tres àrees –“Nou Portal”, “Àrea Central” i “Àrea Sud i Can Guitard”– que, en conjunt, representen 283.985 m² de sòl nou destinat a activitats terciàries i 242.283 m² a activitat industrial, que al seu torn representen respectivament el 67,46% i el 38,63% del còmput total de la proposta de desenvolupament per a tot Terrassa.⁷⁵ Finalment, també es proposa com a actuació complementària l’*eixamplament del parc de Vallparadís* en aquesta mateixa direcció sud, entre els barris de Can Palet i Segle XX, amb un còmput d’aproximadament 10 noves hectàrees que s’haurien de sumar a la superfície actual. Aquest conjunt

⁷³ Pla d’Ordenació Urbanística Municipal de Terrassa (2003). Memòria. Les línies estratègiques del nou Pla. Projecte d’infraestructures de ciutat, p. 27.

⁷⁴ La màxima que fa servir el Pla per a definir aquesta estratègia és “estendre per integrar”, una expressió que resumeix molt bé els grans objectius de creixement i compactació al sud de Terrassa. Tot i així, abans de les pròpies intervencions urbanístiques, el Pla adverteix de que “prèviament a l’inici de la redacció del projecte caldrà disposar de les dades definitives sobre els càlculs hidràulics de la conca de la riera del Palau, actualment en fase de determinació, per part de l’Agència Catalana de l’Aigua (ACA), dins el Pla de Conques que està elaborant i al qual cal condicionar el tràmit de qualsevol dels projectes de desenvolupament” (Pla d’Ordenació Urbanística de Terrassa de 2003. Programa d’Actuació Urbanística Municipal. Programació de les actuacions estratègiques contemplades en el programa, p. 67). Per tant, sotmet a aquesta primera anàlisi hidrològica tota la intervenció urbanística posterior.

⁷⁵ Al “Nou Portal”, el POUM hi planteja una remodelació de les autopistes que comporti la creació d’un nou centre d’activitat terciària de serveis, oficines i usos hotelers, i que integri també nous equipaments com els jutjats de Terrassa i una nova estació de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. A l’“Àrea Central”, el Pla preveu l’edificació i la implantació de nous sectors tecnològics al voltant de la Rambla. Finalment, a l’“Àrea Sud i Can Guitard” s’hi preveu un ús majoritàriament de caràcter industrial.

d'intervencions conformen el que el Pla planteja per a abordar el creixement, dignificació i potenciació meridional de la ciutat, que bateja amb el nom de *Porta Sud*.

Dins aquesta primera línia estratègica del Pla, la renovació, millora i creació d'infraestructures viàries –a banda de les hidràuliques– també hi té un pes fonamental. Les quatre grans intervencions que es volen dur a terme són la construcció de l'autovia orbital (o també anomenada *quart cinturó*), l'ampliació de l'autopista C-58, la infraestructura d'enllaç entre aquestes dues mateixes vies i, finalment, la reordenació dels accessos de la sortida de l'autopista dels túnels de Vallvidrera. Tot i així, també es plantegen actuacions complementàries, com el cas de la remodelació de l'avinguda Vallès, que concerneix pròpiament els marges fluvials de la riera de les Arenes. En aquest cas, el que es planteja no és pas el cobriment de la riera, sinó la “reurbanització de l'actual vialitat; així com la construcció de nous nusos i ponts al llarg de tot el seu traçat, per tal de millorar la permeabilitat a ambdós costats de l'Avinguda i, també, la connexió viària amb els eixos transversals de la ciutat”.⁷⁶ Es pretén, doncs, la renovació dels vials en un horitzó màxim de 12 anys per a millorar la comunicació entre barris –com el de Ca n'Anglada, Montserrat, Torre-sana, la Grípia i Ègara–, i es deixa com a pendent la definició de la proposta de tractament de les línies aèries d'alta tensió i la gestió de la llera i dels murs de protecció. Es planteja, doncs, la dignificació definitiva de la riera de les Arenes com a eix de comunicació.

Tal com hem esmentat anteriorment, la segona gran línia estratègica del Pla és la gestió, preservació i integració d'un nou sistema d'espais lliures. Conjuntament amb el seu caràcter productiu, patrimonial, cultural, universitari i tecnològic, el Pla presenta Terrassa com la *ciutat del parc natural*: “La posició de la ciutat i el seu entorn en relació a la presència del Parc Natural de Sant Llorenç del Munt i Serra de l'Obac, el seu caràcter de ciutat amb façana al sistema natural de la Serralada Prelitoral i l'especial qualitat paisatgística dels terrenys intermedis entre la ciutat i el parc defineixen unes condicions distintives dins del context metropolità en termes del binomi ciutat/natura”.⁷⁷ En aquest sentit, hom pot observar que l'objectiu del Pla no és tan sols la integració

⁷⁶ Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (2003). Programa d'Actuació Urbanística Municipal. Programació de les actuacions estratègiques contemplades en el programa. Remodelació de l'Avinguda del Vallès, p. 72.

⁷⁷ Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Terrassa (2003). Memòria. Context territorial del Pla. Les potencialitats de Terrassa dins el sistema de ciutats, p. 14.

d'un sistema d'espais lliures *urbans*, sinó també *periurbans*: es planteja, d'una banda, l'increment d'un 20% de l'extensió funcional del Parc Natural de Sant Llorenç del Munt i Serra de l'Obac, a fi d'acostar-ne els límits a la ciutat de Terrassa; i de l'altra, es proposa la construcció d'un nou gran parc d'àmbit metropolità de gairebé set-centes hectàrees entre el sòcol de Sant Llorenç del Munt i la Serra de Galliners, que es bateja amb el nom de *Parc territorial dels torrents de la Grípià i de la Batzuca*.⁷⁸

La tercera gran línia estratègica del Pla centra en la participació ciutadana. El 31 de març de l'any 2000 es va crear el Consell Consultiu per a la Revisió del PGOU de Terrassa, amb l'objectiu de “generar debats sobre les possibles alternatives de planejament presentades per l'Oficina del Pla i per les diferents associacions i col·lectius integrats al Consell” (Báguena, 2003). Es van recollir múltiples opinions, suggeriments i al·legacions, repartides entre la primera i la segona fase d'exposició pública –concretament, 159 per a la primera i 535 per a la segona. També es van dur a terme nombrosos actes, presentacions, reunions i fins i tot muntatges documentals destituïts entre cinc grups de treball –“transformació de la ciutat consolidada”, “carrers”, “desenvolupament de la ciutat”, “noves infraestructures” i “sistema d'espais lliures i de lleure”–, amb l'objectiu de fer públiques les propostes del Pla.

En aquest punt, ens interessa fer esment dels temes que es posen sobre la taula des de la societat terrassenca en relació a l'ordenació urbanística de parcs i rieres que proposa el Pla. Sobre la riera de les Arenes, es demana una bona gestió dels seus marges (“es considera que encara que no sigui possible el seu cobriment, sí que ha de ser possible un acurat tractament de les seves vores, dels elements de mobilitat i de les línies d'altatensió”⁷⁹) i superar-ne la *barrera física* que constitueix fent-la més accessible (“falten ponts i rotondes per tal de fer més fàcil l'accessibilitat del barri de les Arenes i que els vehicles no hagin de passar pel mig del barri per accedir als vials de l'Avinguda del Vallès”⁸⁰). De la riera del Palau, preocupa sobretot la proposta de nou cobriment i la

⁷⁸ Aquests parcs periurbans són els que, en última instància, formen l'Anella Verda de Terrassa. El tècnic expert entrevistat per al cas que ens ocupa, el Sr. Pere Montaña i Josa, explica l'estructura i la importància d'aquest projecte per a la Terrassa del futur (consulteu *Entrevista núm. 2*, Annex I).

⁷⁹ Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Terrassa (2003). Procés d'informació i participació ciutadana corresponent a l'avanç. Resum de les intervencions realitzades en la segona fase de participació dels grups de treball, p. 19.

⁸⁰ Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Terrassa (2003). Procés d'informació i participació ciutadana corresponent a l'avanç. Resum de les intervencions realitzades en la segona fase de participació dels grups de treball, p. 19.

consegüent desviació de les aigües (“l’actual transvasament ja es va fer per desviar les aigües de la Rambla i pot ser perillós tornar-les a desviar”⁸¹), a banda de la necessitat d’una intervenció important de neteja i manteniment de la seva llera. I respecte a la gestió dels nous parcs, en resposta a una opinió favorable a la creació d’un consorci entre la Generalitat, la Diputació, l’Ajuntament i els propietaris de finques dins l’àmbit dels parcs proposats al Pla, s’evidencia que l’objectiu de l’Ajuntament és gestionar-lo conjuntament amb altres entitats de l’Administració i els diferents propietaris privats existents, ja que “l’Administració arribarà un moment que no podrà abastar tot el manteniment del Parc de Sant Llorenç” i “caldrà pensar mecanismes nous que permetin noves fórmules de gestió i d’intervenció comptabilitzant al màxim l’acció pública amb la dels propietaris de finques incloses a l’interior del parc”.⁸²

Sens dubte, el debat constitueix el rovell de l’ou d’una de les grans problemàtiques entorn de la gestió dels parcs –fluvials i de qualsevol tipus–: el seu manteniment i la seva gestió un cop han estat creats. Aquestes opinions, emeses pels propis ciutadans, conjuntament amb la majoria d’al·legacions i suggeriments presentades al llarg del procés d’elaboració del Pla, fan aflorar les grans qüestions presents en tota *ciutat-riu*.

El POUM de 2003 és un document que afronta amb valentia les principals problemàtiques que afecten a Terrassa. En aquest sentit, no deixa cap sector orfe d’un projecte futur i d’uns objectius clars. Amb el Parc de Vallparadís acabat d’enllestir, el Pla es dedica a reorganitzar i potenciar els límits de la ciutat, tant els urbans com els periurbans. Hom se n’adona, però, que el que suposava un límit en l’anterior Pla (1983), ara ja no ho és: la riera de les Arenes⁸³ i el transvasament de la riera del Palau ja formen

⁸¹ Pla d’Ordenació Urbanística Municipal de Terrassa (2003). Procés d’informació i participació ciutadana corresponent a l’avanç. Resum de les intervencions realitzades en la segona fase de participació dels grups de treball, p. 20.

⁸² Pla d’Ordenació Urbanística Municipal de Terrassa (2003). Procés d’informació i participació ciutadana corresponent a l’avanç. Resum de les intervencions realitzades en la segona fase de participació dels grups de treball, pp. 18-19.

⁸³ L’Ajuntament de Terrassa, tot i tenir representades les seves grans línies d’actuació urbanística a través del POUM de 2003, destina una part del seu pressupost públic anual a projectes que es decideixen de forma participativa –és allò que es coneix com a *pressupostos participatius*–, amb un clar objectiu d’acostar l’urbanisme a la ciutadania. Un cas molt il·lustratiu és el projecte de restauració paisatgística consistent en la creació d’un camí paral·lel a la riera de les Arenes entre l’avinguda Font i Sagué i la carretera de Matadepera, un tram que se situa justament a la sortida nord de Terrassa, fora del seu límit urbà. Aquesta intervenció paisatgística –encarregada a l’estudi Albert Bestard Paisatgistes, duta a terme durant l’any 2008 i amb un pressupost de 457.386€– s’engloba dins un projecte de major envergadura, l’anomenat *Parc agroforestal de Terrassa*, un espai de propietat privada de 318,97 ha integrat en l’Anella Verda de la ciutat (Ajuntament de Terrassa, 2007).

part del cos *intramurs* de la ciutat, i per això es plantegen operacions urbanístiques de gran envergadura com la remodelació dels marges de la primera i el cobriment total del segon –proposta que contrasta força amb les intervencions dutes a terme en ciutats com ara València, que ha optat per l'enjardinament de l'antiga llera del riu Túria.

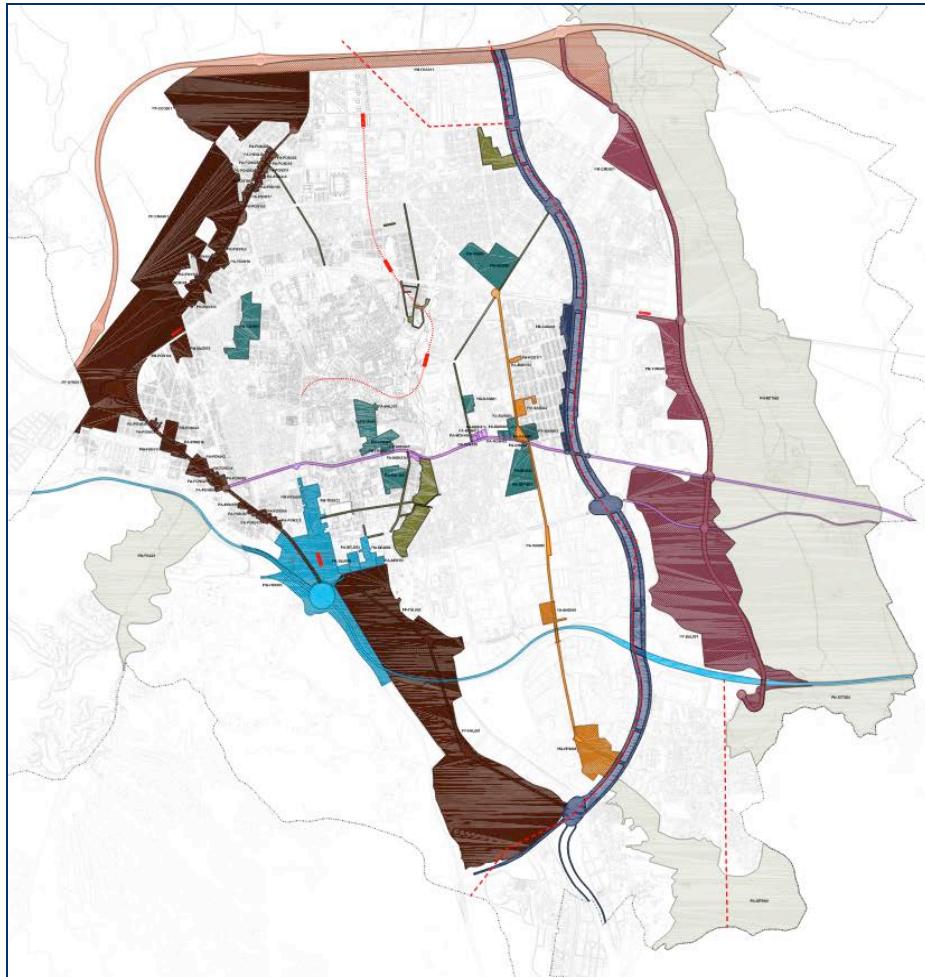


Figura 5.11: Sector central del plànol temàtic corresponent a les principals actuacions estratègiques del POUM de 2003. S'observa, en color marró fosc, el projecte "Eix Ponent" –que correspon al cobriment del transvasament de la riera del Palau–; en color blau fosc, la remodelació de l'avinguda Vallès –que correspon a la reurbanització dels marges fluvials de la riera de les Arenes– i, en color groguenc verdós, l'ampliació que es preveu del Parc de Vallparadís. D'altra banda, també cal destacar la gran remodelació urbanística a la Porta Sud –en color blau clar–, l'eixample que es vol dur a terme a l'est de la ciutat –en color magenta– i els nous espais lliures periurbans –en color verd molt clar.

Font: Plànol d'ordenació corresponent a la relació d'actuacions estratègiques del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Terrassa (2003).

Les dues rieres per antonomàsia de Terrassa ja no representen una perifèria en sentit estricte, però tampoc no arriben a tenir el tractament urbanístic de què ha gaudit el torrent de Vallparadís al centre de la ciutat. Probablement, això explica el seguit d'actuacions dutes a terme per l'Ajuntament de Terrassa des de l'aprovació del POUM

fins a l'actualitat per adecentar i agençar els espais naturals i marges fluvials de les rieres i torrents *extramurs*.

5.3 L'estudi del canvi d'ocupació del sòl a l'espai urbanofluvial de la riera de les Arenes a Terrassa

5.3.1 Consideracions prèvies

Prèviament a la presentació, anàlisi i lectura global dels resultats de l'estudi d'ocupació del sòl a l'espai urbanofluvial de la riera de les Arenes a Terrassa, considerem important fer una sèrie de puntualitzacions metodològiques. Són les següents:

- a) El cas d'estudi de Terrassa és, sens dubte, un dels més complexos a nivell metodològic. Si bé existeixen tres grans cursos torrencials –la riera del Palau i el seu transvasament, el torrent de Vallparadís i la riera de les Arenes–, constatem que l'estudi d'aquest últim és el que ens ofereix un major interès científic, ja que es tracta de la riera de major presència física i la clara protagonista, en última instància, de la història urbana de Terrassa durant les últimes dècades –per bé que no sigui una de les “barreres físiques” tradicionals de la ciutat i no hagi estat, tampoc, objecte d'una operació de regeneració urbana com el torrent central de Vallparadís;
- b) La comparació ortofotogràfica centrada en la riera del Palau i el torrent de Vallparadís presenta unes dificultats tècniques evidents, que expliquem a continuació. En el primer cas, hem de tenir en compte que a partir de la tràgica inundació de 1962 se'n féu una derivació –l'anomenat *transvasament de la riera del Palau*– que, a la pràctica, ens va emmanar a haver de comparar dues àrees diferents: d'una banda, la que corresponia al traçat de la riera l'any 1956; de l'altra, el nou curs del transvasament si prenem l'ortofotografia de l'any 2012. Per tant, es tracta de dues realitats físiques diferents: no es corresponen al mateix escenari urbà i no resulten, a fi de comptes, la base més idònia per a la comparació de les ocupacions de sòl. L'exemple del torrent de Vallparadís és substancialment diferent: si bé representa un cas interessant per la seva evolució urbanística i la seva empremta en la planificació històrica, no és un curs fluvial amb una entitat física prou considerable per fer-ne una anàlisi ortofotogràfica amb garanties suficients. La seva estructura, condicionada per una gran estretor, conjuntament amb la presència abundant de bosc de ribera a l'ortofotografia de 1956 –que difumina el límit entre les possibles categories d'ocupació–, en dificulta considerablement les possibilitats d'estudi. Per aquests

motius s'ha optat per analitzar, de forma individual, la riera de les Arenes al nivell de l'ocupació del sòl;

- c) El tram estudiat de la riera de les Arenes comprèn l'espai fluvial entre el pont de Can Petit, al nord de la ciutat –i una interfície clara entre l'*urbà* i el *rural*– i la infraestructura de comunicació pròpia de la C-58, al sud-est de la ciutat –i límit amb el nucli de les Fonts, que si bé forma part del terme municipal de Terrassa, és un escenari amb unes particularitats urbanístiques que caldria abordar des d'una altra perspectiva d'estudi.

Els resultats corresponents a l'estudi del canvi d'ocupació del sòl els dividim entre un primer quadre de resultats numèrics (Quadre 5.1), un quadre d'anàlisi específica (Quadre 5.2), diversos gràfics d'anàlisi (Gràfics 5.1, 5.2, 5.3 i 5.4) i la cartografia (Mapa 5.1, 5.2, 5.3 i 5.4).

5.3.2 Quadre de resultats numèrics

Classes i subclasses d'ocupació del sòl	Superfície ocupada i classe/subclasse d'ocupació del sòl respecte a la superfície total				Diferència entre 1956 i 2012	
	1956		2012		ha	Creixement (%)
	ha	%	ha	%		
Zona urbanitzada	91,84	22,32	293,92	71,42	202,08	220,03
Teixit urbà continu	32,94	8,00	138,97	33,77	106,03	321,89
Teixit urbà discontinu	1,58	0,38	4,46	1,08	2,88	182,28
Zona industrial i comercial	5,2	1,26	133,42	32,42	128,22	2465,77
Grans zones d'aparcament	0	0	1,84	0,45	1,84	∞
Zones urbanes en construcció	26,4	6,41	4,54	1,10	-21,86	-82,80
Sòl nu per acció antròpica	25,72	6,25	10,10	2,45	-15,62	-60,73
Mur de protecció	0	0	0,59	0,14	0,59	∞
Infraestructura de comunicació	2,99	0,73	52,86	12,84	49,87	1667,89
Xarxa viària (i terrenys associats)	1,89	0,46	51,59	12,54	49,7	2629,63
Xarxa ferroviària (i terrenys associats)	1,10	0,27	1,27	0,31	0,17	15,45
Espai verd, esportiu i d'oci	0	0	12,6	3,06	12,6	∞
Grans parcs urbans	0	0	2,32	0,56	2,32	∞
Grans equipaments esportius i d'oci	0	0	10,28	2,50	10,28	∞
Zona agrícola	215,19	52,28	28,58	6,94	-186,61	-86,72
Vegetació de ribera	51,19	12,44	13,94	3,39	-37,25	-27,23
Superfície d'aigua	50,35	12,23	9,66	2,35	-40,69	-19,19
Superfície total	411,56	100	411,56	100		

Quadre 5.1: Quadre comparatiu de la distribució de l'ocupació del sòl a l'espai urbanofluvial de la riera de les Arenes a Terrassa entre els anys 1956 i 2012.

Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de canvi d'ocupació del sòl.

5.3.3 Quadre d'anàlisi específica

Classes i subclasses d'ocupació del sòl	Magnitud del canvi	Lectura específica de resultats
Zona urbanitzada	+++	Notable augment derivat, principalment, del creixement urbà relatiu a la construcció de nous barris.
Teixit urbà continu	+	Lleuger augment generat per la construcció de nous barris adjacents a la riera.
Teixit urbà discontinu	+++	Notable augment motivat per la construcció de nous barris adjacents a la riera.
Zona industrial i comercial	+++	Notable augment provinent de la construcció de polígons industrials, disseminats al llarg de la superfície estudiada, i presents en ambdós marges.
Grans zones d'aparcament	+	Augment derivat de la construcció de noves zones d'aparcament associades als barris circumdants.
Zones urbanes en construcció	- - -	Notable reducció atribuïble a la transformació definitiva en teixit urbà continu o discontinu.
Sòl nu per acció antròpica	- -	Reducció a conseqüència de la transformació d'aquests espais, inicialment relacionats amb franges riberenques sense una funció definida, en teixit urbà i en zona industrial.
Mur de protecció	+	Augment derivat de la construcció d'esculleres fluvials al llarg de la riera, concentrades especialment, a efectes de digitalització, al nord de la superfície estudiada.
Infraestructura de comunicació	+++	Notable augment a causa del creixement urbanístic a ambdós marges de la riera.
Xarxa viària (i terrenys associats)	+++	Notable augment derivat del desenvolupament urbanístic de l'Avinguda del Vallès –en ambdós marges fluvials– i els nous ponts i passarel·les que actuen com a enllaços amb els nous barris construïts al llarg de les últimes dècades.
Xarxa ferroviària (i terrenys associats)	+	Lleuger augment provocat per l'ampliació i modernització dels espais dedicats a la xarxa ferroviària.
Espai verd, esportiu i d'oci	+	Lleuger augment a causa de la creació d'instal·lacions esportives relacionades amb el desenvolupament urbà dels barris adjacents a la riera –mai, però, amb una transformació estratègica de l'espai urbanofluvial.
Grans parcs urbans	+	Lleuger augment derivat de la construcció d'un espai verd i amb usos socials (Plaça del Pla de la Corneta), vinculat al barri adjacent.
Grans equipaments esportius i d'oci	+	Lleuger augment atribuïble a la construcció d'instal·lacions esportives, públiques i privades, al llarg de la superfície estudiada.
Zona agrícola	- - -	Reducció gairebé total de les zones agrícoles (cerealícoles i oliveres) que es trobaven al llarg de la franja de ribera. Tan sols resten amb aquesta funció certes zones properes al veïnat de Torre-sana.
Vegetació de ribera	-	Reducció de la vegetació de ribera al llarg de tota la superfície estudiada: antigues franges denses de vegetació, que coexistien amb zones agrícoles, han estat transformades en teixit urbà.
Superfície d'aigua	-	Reducció de l'espai fluvial a causa de la canalització del torrent i la urbanització dels seus marges.

Quadre 5.2: Quadre d'anàlisi específica i esquemàtica dels resultats numèrics de l'estudi d'ocupació del sòl a l'espai urbanofluvial de la riera de les Arenes a Terrassa entre els anys 1956 i 2012.

Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de canvi d'ocupació del sòl.

5.3.4 Lectura global dels resultats

L'anàlisi del canvi d'ocupació del sòl ens permet arribar a una sèrie de conclusions de caràcter general i, en segon terme, a algunes interpretacions de major detall. A nivell estructural, la magnitud del canvi és sorprenent (Gràfics 5.1, 5.2 i 5.3): l'any 1956 domina, en primer lloc, la categoria de zona agrícola (52,29%), seguida de l'espai urbanitzat (22,32%) i la vegetació de ribera (12,44%). L'any 2012 s'inverteix aquest ordre: l'espai urbanitzat passa a ocupar el primer lloc (71,42%), entra en escena la categoria relativa a la infraestructura de comunicació (12,84%) i l'espai agrícola queda relegat a la tercera posició (6,94%). Les categories d'ocupació del sòl moderada (1956, 52,28%; 2012, 10%) i la zona natural (1956, 24,67%; 2012, 5,74%) queden àmpliament superades per les categories d'ocupació del sòl intensa (1956, 23,05%; 2012, 84,26%), fet que permet constatar la colonització urbana de la riera de les Arenes i la seva assimilació com a espai intrínsec del teixit urbà de la ciutat (Gràfic 5.4).

Els dos principals canvis que es desprenen d'una primera lectura de les xifres són el gran augment de la categoria de zona urbanitzada i, d'altra banda, la pèrdua general del caràcter rural de la superfície estudiada –dedicada, majoritàriament, al cultiu de cereals i oliveres. A un nivell més secundari, però en qualsevol cas important per a poder comprendre el desenvolupament d'aquesta franja urbanofluvial durant els últims cinquanta anys, és important assenyalar la reducció gairebé completa de la superfície ocupada per la vegetació de ribera i la pèrdua d'espai ocupat pel torrent com a conseqüència de la seva canalització l'any 1962. El canvi que sofreix la categoria d'espais verds, esportius i d'oci l'atribuïm, bàsicament, al desenvolupament d'equipaments als nous barris paral·lels als marges fluvials.

L'augment de la categoria corresponent a la zona urbanitzada és el resultat de dos processos principals: per una part, el creixement i el desenvolupament dels districtes VI, II i III de la ciutat com a resposta al creixement demogràfic (vegeu Mapes 5.1 i 5.2, E3) –al marge dret, i de nord a sud: Sant Pere Nord, Ègara, Ca n'Anglada i Xúquer; al marge esquerre, i de nord a sud: Sant Llorenç, les Arenes/la Grípià/Can Montllor, Torrensana i Montserrat– i, per altra, la instal·lació i l'expansió de polígons industrials, disseminats en ambdós marges (vegeu Mapes 5.1 i 5.2, E1 i E4) –al dret, i de nord a sud, els polígons industrials del Nord, Santa Eulàlia i Santa Margarida; i al marge esquerre, i de nord a sud, els de Can Petit i Els Bellots, als quals cal afegir el Sector

Montserrat, una àrea lúdica i comercial amb serveis de restauració i hipermercats, entre d'altres usos.

Quant a la infraestructura de comunicació, el creixement de la xarxa viària és la principal protagonista de l'augment del total de la categoria gràcies, també, a dos grans processos: d'una banda, la construcció de l'Avinguda del Vallès, que recorre tota la riera de les Arenes de nord a sud i que, per tant, funciona com un dels principals eixos de comunicació per al trànsit rodat i; de l'altra, l'obertura d'altres vials que inclouen ponts per a vehicles –el Pont de Can Petit, el Pont de Béjar, el Pont d'Almeria i el Pont de Montserrat, als quals cal afegir els dos principals ponts ja existents el 1956, el Pont de Sant Llorenç i el Pont de les Arenes, i dues passarel·les peatonals, la Passarel·la Sant Llorenç i la Passarel·la de l'Amistat.



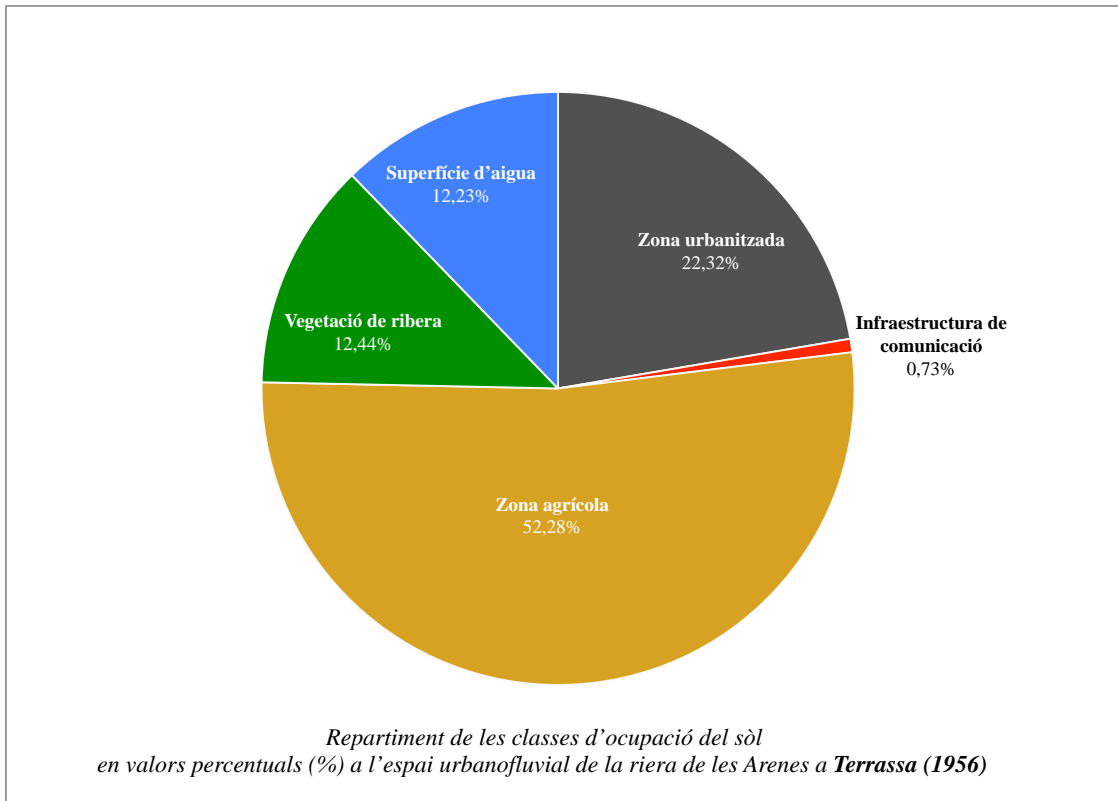
Figura 5.12: *Imatge esquerra.* Una de les activitats més connotades a la riera de les Arenes durant la primera meitat del segle XX: els terrassencs fan la bugada en les seves aigües poc abundants. *Imatge dreta.* L'estat actual de la riera de les Arenes: canalitzada i en un context marginal evident.

Font: *Imatge esquerra:* Arxiu Municipal de Terrassa, autor desconegut. *Imatge dreta:* Arxiu propi, setembre de 2013.

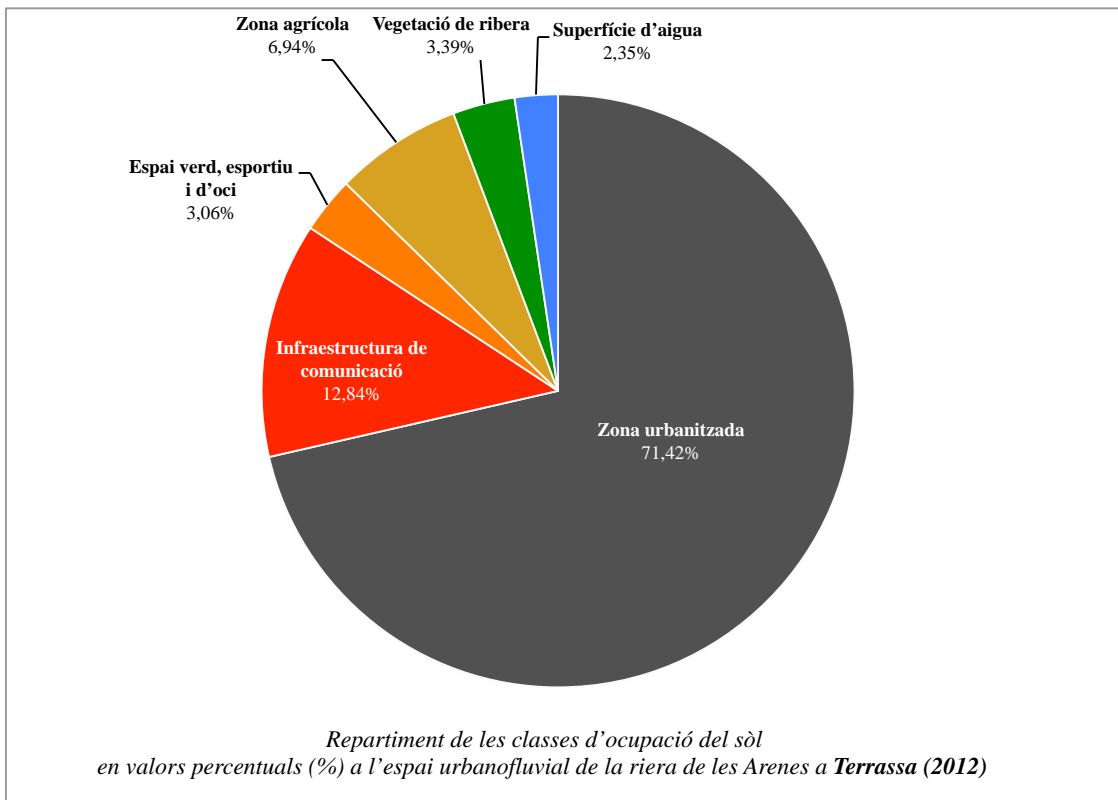
La creació d'espais verds, esportius i d'oci a la riera de les Arenes no ha estat un procés de regeneració urbana comparable al de casos com Lleida, Sant Adrià de Besòs o el del Parc de Vallparadís a la mateixa ciutat de Terrassa; més aviat ha estat el resultat del desenvolupament residencial adjacent als marges de la riera. Els grans equipaments esportius es concentren en ambdues riberes del torrent però sempre es troben vinculats a un teixit urbà continu d'ús residencial –de nord a sud, el camp de futbol de Sant Pere Nord, el poliesportiu i el camp de futbol de Sant Llorenç, el camp de futbol Joan XXIII i la piscina municipal de les Arenes, el poliesportiu de Ca n'Anglada, el camp de futbol del club Sant Cristòfor i, finalment, les instal·lacions esportives vinculades a l'Institut Mont Perdut. D'igual manera, l'únic parc urbà que pot considerar-se com a zona verda d'importància és la Plaça del Pla de la Corneta, un espai limítrof a l'anomenat Mercadal

de Martí l'Humà, una zona de comerç setmanal de més de tres-cents parades que, precisament l'any 2012, decideix canviar d'ubicació i traslladar-se al nord de la ciutat.

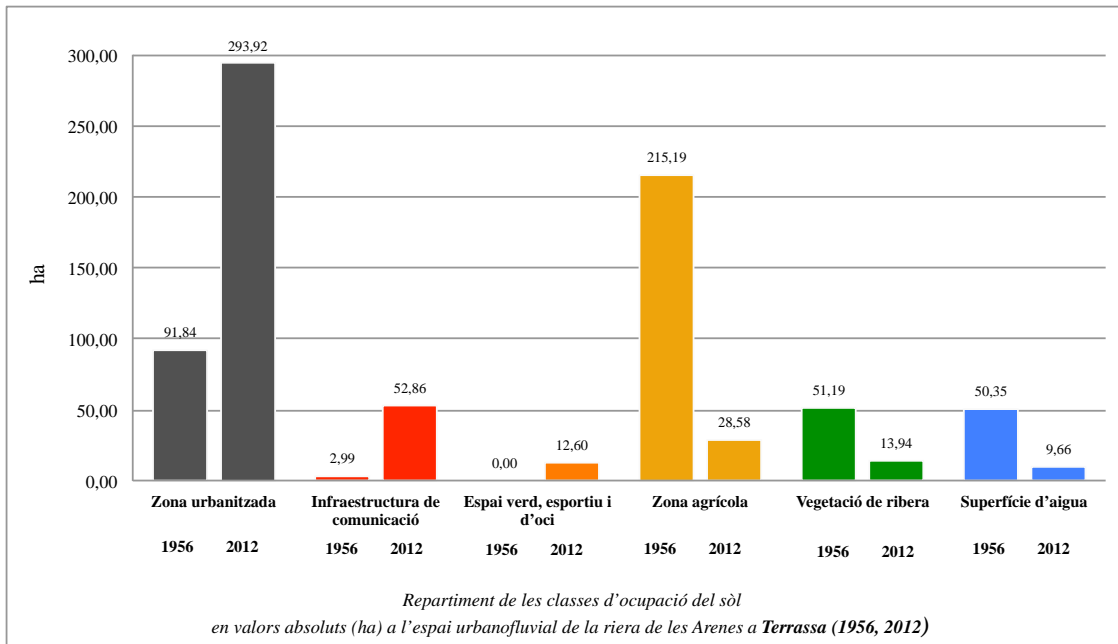
El canvi estructural de l'àrea estudiada corresponent a la riera de les Arenes respon, doncs, a una evident urbanització des dels anys cinquanta fins a l'actualitat, que ha tingut la seva principal raó de ser en la gran riuada de 1962. Els marges de la riera de les Arenes, protagonistes d'un paisatge fluvial dominat pels cultius cerealícoles i l'olivera, per sorral i per la presència de cases d'autoconstrucció –la major part d'elles aixecades per famílies nouvingudes d'altres parts d'Espanya– s'han convertit, arran de les intervencions urbanístiques dutes a terme pel consistori (com la canalització de la riera el mateix any de la gran riuada), en una zona completament urbanitzada –amb un ús predominantment residencial– i industrialitzada –convertint-se, així, en l'àrea de major concentració d'activitat industrial de tota la ciutat, amb conseqüències ambientals rellevants com ara la reducció dràstica de l'espai de llibertat del torrent (vegeu Mapes 5.1 i 5.2, E2) o la desaparició dels antics boscos de ribera i la seva substitució per vegetació d'escassa qualitat ecològica (vegeu Mapes 5.1 i 5.2, E1 i E5). Mentre que altres cursos fluvials presents a la ciutat han estat els vertaders protagonistes d'un canvi a nivell urbanístic que ha suposat una reconquesta social de l'espai –amb la creació del Parc de Vallparadís com a cas paradigmàtic–, els torrents perifèrics no han rebut aquest tractament i mai no han estat deixats de considerar com una barrera física que cal superar.



Gràfic 5.1: Gràfic de sectors corresponents al repartiment de les classes d'ocupació del sòl (Terrassa, 1956). Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de canvi d'ocupació del sòl.

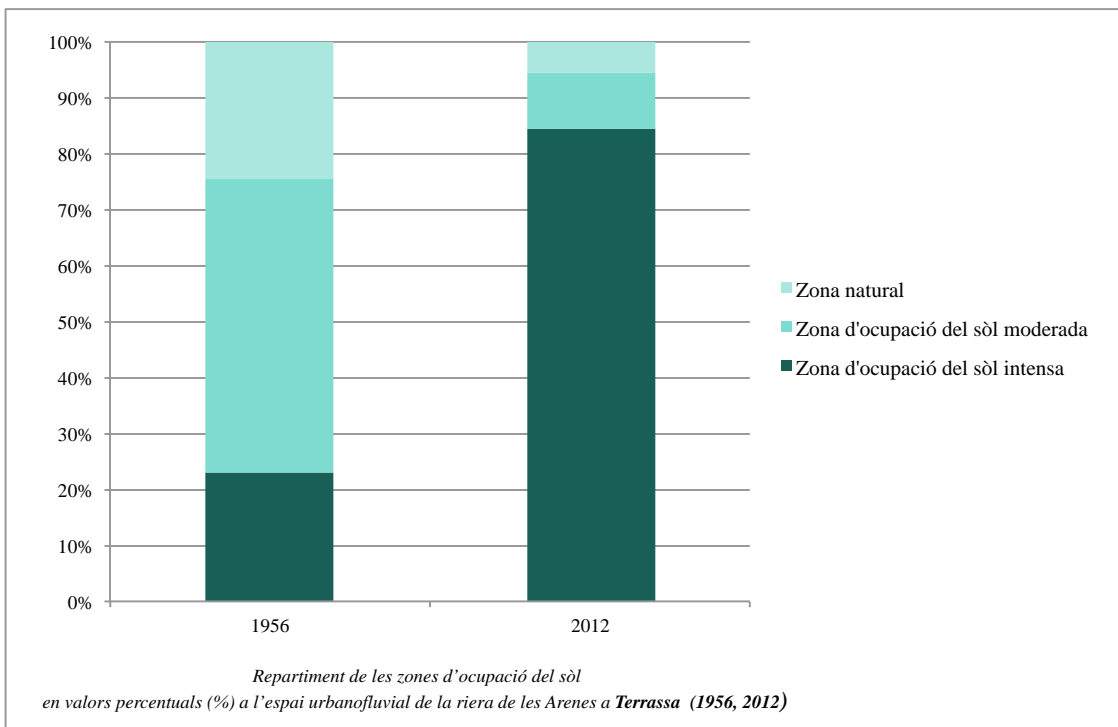


Gràfic 5.2: Gràfic de sectors corresponents al repartiment de les classes d'ocupació del sòl (Terrassa, 2012). Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de canvi d'ocupació del sòl.



Gràfic 5.3: Diagrama de barres agrupades corresponent a la repartició de les classes d'ocupació del sòl (Terrassa, 1956 i 2012).

Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de canvi d'ocupació del sòl.



Gràfic 5.4: Diagrama de barres apilades corresponent a les zones d'ocupació del sòl en valors percentuals (Terrassa, 1956 i 2012), dividint-lo entre zona natural (ZN: categories de superfície d'aigua i vegetació de ribera), zona d'ocupació del sòl moderada (ZOM: zona agrícola i espai verd, esportiu i d'oci) i zona d'ocupació del sòl intensa (ZOI: zona urbanitzada i infraestructura de comunicació).

Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de canvi d'ocupació del sòl.

CAPÍTOL

6

LLEIDA I EL SEGRE

L'EXEMPLE DE LA CAPITAL FLUVIAL D'INTERIOR



El Segre i el turó de la Seu

Font: Arxiu propi (juny de 2015)

6.1 Contextualització historicogeogràfica del cas d'estudi



Figura 6.1: Relació dels principals elements historicogeogràfics que conformen el paisatge del riu Segre a Lleida. Hom pot observar que es tracta d'una realitat plenament híbrida, amb elements tant naturals com artificials, de diferent transcendència històrica i patrimonial.

Font: Elaboració pròpia a partir d'ortofotografia a escala original 1:25.000 de l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya (ICGC). Les fotografies són d'arxiu propi, preses el juny de 2015.

La capital provincial de Ponent, Lleida, constitueix el nostre tercer cas d'estudi. La relació entre el Segre i Lleida ha estat estudiada des de diferents perspectives acadèmiques, sobretot a partir de la visió històrica –de la qual els acadèmics Josep Lladonosa i Joan Ganau en són els màxims exponents– i geogràfica i urbanística –autors com Joan Vilagrasa, Josep Maria Llop, Carles Llop, Ignasi Aldomà i Carme Bellet en són bons exemples, entre d'altres. El nostre principal objectiu, en aquest capítol, és oferir una visió general de l'evolució del planejament urbanístic a partir de l'anàlisi dels plans aprovats a partir de la dècada dels cinquanta. En tot cas, a l'hora d'abordar aquesta anàlisi és important aportar una sèrie de referències històriques i geogràfiques per emmarcar la nostra recerca. En aquest sentit, creiem convenient referir-nos a diferents elements que caracteritzen la façana fluvial del Segre, com l'origen urbà de *la Banqueta* o la importància històrica de l'horta, i també d'altres episodis de valor històric com les dues grans riuades que afecten al municipal llarg del segle XX i que, en última instància, són responsables de grans operacions i transformacions urbanístiques.

Lleida és la història d'un riu, el Segre, i un tossal, l'anomenat turó de la Seu. Amb aquesta simplicitat descriuen, d'entrada, la ciutat els viatgers i militars que al llarg del segle XVIII trobaven Lleida al seu pas per Catalunya i Espanya (Ganau, 1992). Aquest fet s'explica gràcies a l'origen de la ciutat: el primer assentament humà, anomenat *Iltirda*, fou fundat pels ilergets, un poble íber que s'instal·là al turó de la Seu, aprofitant la seva posició estratègica de control prop del riu. L'arribada dels romans, al voltant del segle II aC (Payà, 1996), augmentà el potencial estratègic de la ciutat, ja no tan sols a nivell urbà –amb la construcció de muralles al turó–, sinó a nivell regional: *Ilerda*, tal i com la van batejar els romans en Ilatí, va possibilitar el seu avanç cap a l'interior de la península Ibèrica i, posteriorment, la seva colonització (Lladonosa, 1980). Vilagrasa (1990), en la seva tesi doctoral (*Creixement urbà i agents de la producció de l'espai: el cas de la ciutat de Lleida, 1940-1980*), considera que el Segre i el turó de la Seu són els dos principals *elements invariablement estructuradors* de la imatge urbana de Lleida: “La ciutat s'estengué, al llarg dels segles entre el turó, part més elevada del pla de Lleida fins al riu i, només molt tímidament, arribà a traspasar l'espai entre la Seu i el Segre, i a créixer fora d'aquest àmbit” (Vilagrasa, 1990:149).¹

Paral·lelament a aquesta interpretació de la imatge urbana de Lleida, que centra en els dos principals elements de referència historicogeogràfica de la ciutat, Vilagrasa (1990) també fa referència a un autor, Serra Ràfols (1929), que defineix Lleida com “una horta, un pont i un castell”. L'*horta* és, sens dubte, un dels elements característics de Lleida –en representa més del 65% del seu terme municipal (Mestres, 1999)– i la seva regió: la ciutat ha sabut aprofitar els recursos del Segre i la planor dels seus marges fluvials per a

¹ L'autor també constata, però, que hi ha un tercer element modern, la via del ferrocarril al marge fluvial esquerre, que hom ha de considerar, també, com a element estructurador del creixement urbà: “El riu i la via cal contemplar-los, doncs, com a elements d'influència en l'estructuració morfològica de la ciutat en el seu creixement posterior, tant en les formes d'edificació com en la seva funcionalitat. Un i altre element, com en moltes altres ciutats, es constituïren en barreres que impediren la formació d'àrees urbanes assentades, i quan el creixement demogràfic, a partir de la postguerra, féu necessària l'aparició de noves àrees residencials, alguns barris sorgiren extrabarreres. El resultat fou la dificultat d'accés al centre urbà, una diferenciació social entre centre i perifèria, una manca d'urbanització i d'equipaments i també l'aparició d'assentaments urbans precaris” (Vilagrasa, 1990: 149-150). Aquesta visió urbana de Lleida es troba en plena consonància amb la de l'historiador Josep Lladonosa, que a la introducció història del Pla General d'Ordenació Urbana de 1952-1958 afirmava el següent: “*En Lérida, como en tantas otras ciudades, la topografía ayudada por las peadoras manos ferroviarias del hombre, ha determinado la estructura actual de la ciudad; el río Segre, las dos elevaciones del castillo principal y Santa María de Gardeny y la barrera ferroviaria con su estación, han sido los principales factores determinantes de su estructura en la margen derecha del río Segre*” (Pla General d'Ordenació Urbana de Lleida 1952-1958. Tomo II. Memoria y apéndices. La ciudad y su término, p. 50). Així doncs, el curs fluvial del Segre i la infraestructura ferroviària han funcionat, en certes circumstàncies històriques, com a autèntiques “barreres” per al creixement urbà de Lleida.

construir un paisatge fluvial de grans zones de regadiu que han aportat una gran riquesa a la ciutat i a la seva població. Si bé el clima d'aquesta regió catalana és sec i àrid, l'horta forma una part imprescindible del paisatge de Lleida, sense la qual no es pot comprendre l'evolució de la seva morfologia urbana.² En les últimes dècades, l'horta de Lleida, que ja havia sofert una transformació important a finals dels anys cinquanta amb la modernització de la tècnica agrícola i l'especialització global en la fruita,³ ha estat objecte d'un canvi urbanístic sense precedents (Aldomà, 2008, 2013), lligat a l'abandó de l'activitat agrària, una urbanització dispersa generalitzada i la posada en marxa de diverses operacions de nou sòl industrial, així com un "èxode rural" que ha comportat, al llarg del temps, un envelliment important de la població resident (Mayoral, 1993).



Figura 6.2: L'artista d'origen flamenc A. Van Der Wyngaerde dibuixa, durant la segona meitat del segle XVI, el que avui dia és el gravat més antic de Lleida que es coneix. Hom pot observar, a ponent (esquerra), el turó i castell de Gardeny; al centre de la imatge, el turó de la Seu Vella –on es pot observar la catedral i el castell del Rei (l'anomenada *suda de Lleida*)– i, comunicant el marges fluvials del Segre, el Pont Vell, que dona peu a un primer assentament al barri de Cappont.

Font: Kagan (1986).

Serra i Ràfols (1929) també esmenta el *pont* en la seva descripció de la imatge urbana de Lleida. Fa referència al pont de Lleida (l'actual *Pont Vell*), el pas de riu més antic de

² Ganau (1992) cita a un viatger, Antonio Ponz, que descriu així l'horta de Lleida de finals del segle XVI: "*Quisiera yo hacer un alto por un instante y comparar la ingeniosa industria de los pasados ilerdenses en buscar su utilidad violentando a los ríos para conseguirla, y horadando peñascos por donde corriesen las aguas con la flojedad de otros mil pueblos de España que, pudiéndose aprovechar de los suyos con menor trabajo que les costó a los de Lérida, dejan pasar a los ríos y arroyos por sus términos, sin sacar de ellos ningún provecho*". No cal, però, remuntar-nos al segle XVI per adonar-nos de la gran importància històrica i geogràfica de l'horta; a principis del segle XX aquesta circumstància també era evident: "el viatger que recorria aquestes contrades, només en apropar-se a la ciutat de Lleida podia reposar els ulls en una clapa de verd, que a banda i banda del Segre s'estenia de manera irregular i amb uns límits no massa precisos: fins a un màxim de mil metres pel marge esquerre i de quadre a cinc mil per la banda dreta" (Barrull, 1993: 11).

³ Feixa (1993) és particularment clarificador en aquest aspecte: "des del final dels cinquanta l'horta es transforma: la fruita substitueix progressivament els cereals, la mecanització del camp es completa, algunes torres es transformen en *xalets*, desapareixen les fires i els mercats tradicionals, els horts urbans, moltes de les velles festes i rituals. Amb el *boom* fruiter, Lleida es converteix en la *ciutat de les peres* [...] Tanmateix, la presència dels pagesos en la vida ciutadana es fa cada cop més fonedissa, i la ciutat torna a viure d'esquena a l'horta veïna" (Feixa, 1993: 57).

la ciutat –si bé fou reconstruït l’any 1944, la connexió ja existia en temps dels romans⁴ i ha sofert diverses transformacions al compàs de l’evolució de la ciutat. De fet, Ganau (1992) constata que, fins la construcció l’any 1860 del Pont del Ferrocarril, Lleida només disposava d’un sol pont, “l’únic per salvar el Segre al llarg de molts quilòmetres”, i “la porta d’entrada a la ciutat i lloc de recaptació de peatges i impostos diversos” (Ganau, 1992: 31).⁵ Paral·lelament a l’horta i al pont, Serra i Ràfols parla d’un castell. Si bé el turó de la Seu és un dels elements històrics i estratègics més importants de la ciutat, un altre tossal, el turó del castell de Gardeny, coronat per un conjunt monumental d’origen templer, contribueix a emmarcar la ciutat dins d’una lògica històricament defensiva.⁶

Tot i que la relació entre Lleida i el Segre ha estat històricament molt intensa, no és fins a finals del segle XVIII que s’acaba de construir *la Banqueta*, el primer carrer extramurs d’ús principalment residencial i protegit de les aigües del Segre per un mur de contenció. Al volum “Província de Lleyda” de la *Geografia General de Catalunya*, Ceferí Rocafort fa referència a un carrer de Lleida que es troba “formant passeig damunt la riba conegut amb lo popular nom de *la Banqueta*” (Rocafort, 1916:87). Hem de situar aquest primer carrer i mur guanyats al sorral del Segre amb l’actual traçat de l’Avinguda de Blondel. Tal i com constata Lladonosa, el governador i mariscal Louis de Blondel

⁴ Sobre l’origen del pont de Lleida, Lladonosa afirma que “*la necesidad de comunicar Tarraco con César Augusta dió origen a la construcción de un puente de piedra sobre el Segre y frente a Lérida, del cual ya da razón Lucano en el siglo I de nuestra era*” (Pla General d’Ordenació Urbana de Lleida 1952-1958. Tomo II. Memoria y apéndices. La ciudad y su término, p. 48-49).

⁵ L’arribada del ferrocarril l’any 1860 és un dels principals factors que contribueixen al creixement urbà de Lleida: un any més tard, el 1861, s’inicia el procés de demolició de les muralles romanes de la ciutat, fet que permet la seva expansió extramurs (Lladonosa, 1954). La unió entre ciutat i riu, aconseguida per l’eixample projectat, és el principal èxit de la consolidació urbana de Lleida. Fins la primera meitat del segle XX, però, Lleida afegeix un element d’alt valor històric –fins i tot bucòlic– a la seva façana: la presència constant de *rais*, és a dir, d’embarcacions fetes amb grans troncs de fusta provinents del Pirineu, que recorrien els rius Segre i Noguera Pallaresa custodiades pels *raiers*, amb l’objectiu de fer arribar aquesta matèria primera a les indústries relacionades amb la fusta que existien a la plana de Lleida, o bé, més endavant, continuant amb el trajecte per l’Ebre, a les de Tortosa. En aquest sentit, Aldomà (1993) constata que “fins a la segona meitat del segle XIX, que no comença a existir una xarxa de carreteres i s’implanta el ferrocarril, el transport de mercaderies resulta extremadament difícil. La via de transport de mercaderies més avinent de la ciutat de Lleida serà durant llargues èpoques històriques el riu Segre, per on sortiran fusta i grans i altres productes; però amb una operativitat limitada per l’estacionalitat dels cabals i les dificultats de navegació” (Aldomà, 1993:73).

⁶ Aquest fet reforça el que afirmàvem a l’inici d’aquest epígraf sobre el valor de la posició geogràfica de la ciutat de Lleida. Sobre aquest aspecte, Tort (1992) constata el següent: “La situació estratègica de Lleida és excepcional, i la topografia, en aquest terreny de terrasses fluvials, ha estat sempre utilitzada militarment, reforçant aquells punts que dominen la plana, els camins i els rius” (Tort, 1992: 135).

(1728-1797) és qui n'ordena la construcció,⁷ en una intervenció de millora urbana que s'integra en el marc d'una operació més ambiciosa de gestió de l'aigua a la ciutat: “Blondel construye el arrecife o paseo de la Banqueta para defender las casas contra las avenidas del río; se inaugura el moderno alcantarillado y se provee a la ciudad de un gran depósito de aguas para abastecerla del preciado líquido”.⁸ Fins aquell moment, el contacte urbà entre riu i ciutat sempre s'havia vist limitat per les muralles romanes. *La Banqueta* s'acaba convertint en el primer gran espai fluvial urbanitzat i, per tant, en l'origen d'una nova relació entre ciutat i riu: “Lleida, que sempre s'havia construït d'esquena al Segre, començava a donar-li la cara. Al mateix temps, aconseguia dominar-lo i deixar de viure a mercè dels seus capricis, que tantes destrosses havien causat. En segon lloc, s'iniciava una expansió, encara que tímida, fora de les muralles, tot guanyant espais amplis i oberts” (Ganau, 1992: 35).

Lleida és un clar exemple de ciutat fluvial que ha sabut aprofitar els beneficis i afrontar els riscos de la convivència amb el Segre. El desastre que ocasionà la gran inundació de 1982⁹ fou una oportunitat per al consistori de replantejar-se definitivament la relació de la ciutat amb el riu i dur a terme grans transformacions urbanístiques. Això va ocórrer de forma molt similar anys abans, el 1907, també amb motiu d'una important inundació –que arribà a registrar un cabal de 5.200 m³/s del Segre al seu pas per Lleida (Hijós-Bitrián, 1999). Tot i que amb greus conseqüències per a la ciutat, la inundació de 1907

⁷ Si bé la creació de *la Banqueta* es féu efectiva a finals del segle XVIII, la possibilitat d'urbanitzar part del sorral del Segre gràcies a la construcció d'un mur ja era prevista per les autoritats locals des del segle XV. De fet, tant a principis del segle XVII com durant el segle XVIII s'iniciaren més d'un cop les obres, que mai resultaren acabades a causa de diferents circumstàncies històriques (Ajuntament de Lleida, 2010a).

⁸ Pla General d'Ordenació Urbana de Lleida 1952-1958. *Tomo II. Memoria y apéndices. La ciudad y su término*, p. 56.

⁹ De resultes de les fortes pluges de tardor durant la nit del 8 de novembre de 1982 –una “potent depressió islandesa, combinada amb vents de sud-est” (Villaró & Gispert, 1992)–, es va incrementar el cabal arreu de la conca del Segre, fet que ocasionà el desbordament del riu en diverses ciutats, inclosa Lleida. S'arribaren a registrar precipitacions de més de 300 l/m² durant els tres dies que durà la situació meteorològica, i a la ciutat de Lleida es marcà un cabal màxim de 3.100 m³/s (Ajuntament de Lleida, 2012a). L'arquitecte expert entrevistat per a aquesta ocasió, el Sr. Josep Maria Llop, estigué al capdavant de l'equip de treball per afrontar l'emergència. Si bé els danys urbanístics foren importants, no es van registrar pèrdues de vides humanes. Llop-Torné *et al.* (2002) ho relaten de la següent manera: “*Los días después de la riada fueron de una gran actuación cívica de la población. Sin todos ellos aquella historia podría haber sido dramática, pero la previsión y la respuesta cívica redujeron los efectos de las aguas, los daños directos sobre el comercio, las viviendas, las industrias y los servicios públicos urbanos afectados por la inundación. No hubo daños a personas en la ciudad, sólo un señor que iba a trabajar, a primera hora de la mañana del día 9, y vio cómo la tierra (la acera de Blondel, delante de la Paeria) cedía bajo sus pies. La caída fue vista desde el balcón de la Paeria y se rescató rápidamente del agujero y del barro*” (Llop-Torné *et al.*, 2002:80).

va permetre la millora urbana dels anomenats Camps Elisis,¹⁰ la renovació de l'avinguda urbana de *la Banqueta* i la construcció d'un nou pont (Catllar & Armengol, 1987; Balasch *et al.*, 2007). A Lleida, la història fluvial es repeteix: grans inundacions es converteixen en noves oportunitats de canvi a nivell urbanístic.

La última gran renovació dels marges fluvials del riu Segre a Lleida, ja en període democràtic, s'aconsegueix gràcies a dues intervencions urbanístiques de gran importància: d'una banda, la canalització del riu, amb l'objectiu d'albergar un cabal potencial màxim¹¹ de 3.500 m³/s; de l'altra, la construcció d'un parc fluvial d'aproximadament dos quilòmetres i mig de longitud a tots els marges del Segre. Aquest parc s'inaugura l'any 1995, i es converteix ràpidament en la nova gran zona verda de la ciutat, apta per a tot tipus d'activitats a l'aire lliure (Ajuntament de Lleida, 2012b). Un altre dels aspectes que afavoreix l'èxit del parc és la construcció de ponts i passarel·les –en total, onze–, que faciliten el pas d'un marge fluvial a l'altre i, per tant, ajuden a superar la barrera física del riu. A la vegada, el barri de Cappont,¹² situat al marge esquerre, és millorat en totes les seves vessants: implementació de nous serveis urbans, creació de noves avingudes, construcció d'edificis singulars –com els del

¹⁰ Els Camps Elisis, situats al marge fluvial esquerre del Segre, són un dels parcs urbans històrics més importants de Lleida. Construïts i inaugurats l'any 1864, constitueixen una de les actuacions més valorades per la societat lleidatana de l'època: “[...] el parc dels Camps Elisis [...] va ser des del principi l'element urbà més apreciat pels lleidatans. Era l'obra més admirada del període de l'alcalde Manuel Fuster i constituïa el pulmó natural i vital de Lleida, el lloc de concurrència de tots els habitants de la ciutat, on es desenvolupava la vida social a l'estiu” (Ganau, 1992:63). Hom pot intuir que, abans de la construcció moderna del parc lineal de la canalització del Segre, l'element “verd” de referència era, sens dubte, el parc dels Camps Elisis –situat estratègicament, de fet, vora el riu.

¹¹ Segons dades oficials de la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre (CHE), el cabal interanual mitjà que transcorre per la canalització urbana del Segre és de l'ordre de 14 m³/s (punt A024, 2011-2016), si bé cal tenir en compte que el cabal pot arribar a uns mínims notables (per exemple, de 4 m³/s durant l'any 2015). La raó principal d'aquest flux tan limitat és, sens dubte, la desviació d'aigua per a l'aprofitament hidroelèctric del canal de Seròs: “[...] *el caudal del río es muy limitado (menos de 50 m³/s durante dos de cada tres días del año). Puesto que el Canal de Serós (construido por la “Canadiense” –Barcelona Traction Light and Power–, empresa fundada en Toronto, Canadá, el año 1911, para llevar el agua a la presa de Serós-Embalse de Utxesa) se lleva del río entre 50-60 m³/s, lo que libera un gran espacio urbano, de un cauce sin agua, que puede usarse como parque lineal*” (Llop-Torné *et al.*, 2002). De fet, Ganau (1992) afirma que aquesta desviació de cabal fou molt criticada en la premsa de l'època: “Des de 1910, quan el cabal del Segre va quedar reduït per la sagnia que produïa el canal de Seròs, les exclamacions per la pèrdua del riu van ser relativament freqüents en la premsa lleidatana. En els primers anys les crítiques anaven adreçades, fonamentalment, a la companyia constructora i al govern de la Paeria que havia permès la construcció de les comportes a l'entrada de la ciutat, en lloc d'ubicar-les aigües avall. Però la sensació constant fou que Lleida havia perdut el riu que durant segles li havia donat sentit, convertit ara, en les secades estivals, en una immensa tolla” (Ganau, 1992: 169-170).

¹² El desenvolupament del barri de Cappont i la colonització urbana del marge esquerre del Segre ja es projecta als plans urbanístics aprovats a la primeria del segle XX, com el Pla d'Eixample de 1922 (dut a terme pels arquitectes Adolf Florensa i Ricard Giralt, i conegut, per aquest motiu, com el *Pla de Florensa i Giralt*), i la seva progressiva densificació és un fet a partir dels anys setanta (Bellet, 1994).

Campus de Cappont de la Universitat de Lleida– i fins i tot nous espais de caràcter lúdic –com l’anomenada Illa de l’Oci de Cappont. Paral·lelament a la regeneració dels marges del riu, i gràcies a l’impuls inicial del Pla General d’Ordenació Urbana aprovat l’any 1995 (Llop-Torné *et al.*, 2002; Llop-Torné & García-Català, 2007), la gestió dels espais lliures i zones verdes a Lleida fixa la seva mirada a la Mitjana, una àrea de bosc de ribera d’aproximadament 90 hectàrees situada al nord-est del municipi –àrea que ja fou declarada com a zona d’interès natural l’any 1979. L’Ajuntament de Lleida aprova un projecte de recuperació ecològica i social d’aquest tram fluvial, amb l’objectiu de conservar-ne els valors naturals i potenciar el seu ús com a espai d’oci i de pràctica d’esports. Així doncs, l’actual façana fluvial de Lleida gaudeix de dues grans zones verdes: els trams canalitzats enjardinats i el Parc de la Mitjana com a principal atracció periurbana.

La façana fluvial de Lleida constitueix, doncs, un paisatge compost per diferents elements de transcendència històrica, als quals cal afegir, a més del parc lineal del Segre, el bosc de la Mitjana, el conjunt monumental de la Seu, el turó de Gardeny, el Pont Vell i el desenvolupament urbanístic de Cappont, com també altres elements de referència com el canal de Seròs –infraestructura de gran recorregut històrica destinada a l’aprofitament hidroelèctric del Segre, construïda el 1912 i amb 25 quilòmetres de longitud. De fet, la presa situada al nord-est de la ciutat –coneguda com a Presa del Salt de Seròs– és la principal responsable de la retenció dels sediments fluvials que s’han anat acumulant des de la seva construcció a principis del segle XX, i aquest fet ha afavorit la formació del bosc de ribera de la Mitjana, mencionat al paràgraf anterior. Aquest bosc funciona, alhora, com una infraestructura de “fre natural” de les avingudes del Segre. El paisatge fluvial de Lleida és, doncs, una realitat genuïnament híbrida, amb elements alhora naturals i artificials que, a la pràctica, han de ser entesos com un conjunt complex que neix de múltiples interaccions vinculades al curs del riu i manifestades al llarg de la seva història urbana.

6.2 L'anàlisi de la planificació urbanística de Lleida

6.2.1 El Pla General d'Ordenació Urbana de 1952-1958. Una visió arquitectònica de la façana fluvial

Tal com s'explica a l'*Atlas urbanístic de Lleida 1707-1995* (Llop-Torné, 1995), per Reial Decret de 31 de gener de 1947 es crea, sota la presidència del Govern Civil, la *Comisión Superior de Ordenación Urbana de la Provincia*. Aquesta comissió neix amb el principal objectiu d'estudiar un nou pla urbanístic per a la ciutat de Lleida. Tot i que la primera versió d'aquest pla va veure la llum l'any 1952, no fou fins sis anys després, concretament el 10 de gener de 1958, que se'n publicà l'aprovació definitiva al BOE, sota la forma d'un nou Pla General d'Ordenació Urbana (PGOU).¹³ L'autoria del Pla és de la *Ponencia Técnica del Plan General de Ordenación Urbana de Lérida*, composta per un president (l'arquitecte Adolfo Florensa), un secretari tècnic i deu vocals (la majoria d'ells arquitectes, enginyers i tècnics de diferents rams). No obstant això, l'Atlas anteriorment esmentat fa referència a dues persones que foren claus a l'hora d'elaborar i desenvolupar aquest Pla: el Sr. Emilio Larrodera, que anys més tard va ser director general d'urbanisme de l'Estat, i el Sr. Lluís Domènech, arquitecte municipal.

El criteri rector del Pla, basat en vuit eixos d'actuació principals en l'horitzó de l'any 2000¹⁴ (“Población”, “Industria”, “Agricultura”, “Ferrocarriles”, “Carreteras”, “Casco antiguo y ensanches”, “Valores estéticos” i “Nuevos ensanches”), és marcadament conservacionista en relació amb l'espai agrícola, que considera que cal protegir d'un possible creixement urbà descontrolat: “*la limitación de la ciudad por razones económicas y de funcionamiento, y la necesidad de conservar zonas de reserva agrícola, marcan el criterio de limitar la expansión de la ciudad [...] y de proteger el*

¹³ La literatura científica sobre la planificació urbanística de Lleida fa referència als seus plans històrics amb una forquilla d'anys que s'ajusta a diferents circumstàncies. Tal com acabem de constatar, el Pla General d'Ordenació Urbana de 1952-1958 pren aquest nom perquè el primer any, 1952, se'n féu una primera redacció, però no fou aprovat definitivament fins el 1958. D'altra banda, la resta de plans estudiats en aquest capítol (el Pla General Municipal d'Ordenació Urbana de 1979-1995 i el Pla General Municipal d'Ordenació Urbana i Territorial de 1995-2015) reben aquests noms per l'horitzó temporal que adopten, normativament, cadascun d'ells. Tot i que a la resta de casos d'estudi no operem d'aquesta manera, en el cas de Lleida considerem que és important respectar aquesta nomenclatura a fi d'adequar-nos a les referències acadèmiques existents.

¹⁴ El Pla, que adopta l'any 2000 com a horitzó temporal, també fa una previsió demogràfica per a aquesta data de 110.580 habitants; xifra calculada a partir de les taxes de creixement mitjà de la ciutat, i que s'ajusta molt a la que acaba esdevenint-se a la realitat (112.194 habitants l'any 2000, segons dades de l'IDESCAT).

campo contra la edificación concentrada y desordenada [...]”).¹⁵ Hom pot observar que la gran preocupació del Pla és la configuració d’un creixement urbà sostenible tant a nivell demogràfic com espacial. Dels principals vuit eixos esmentats, tan sols dos (“Carreteras” i “Valores estéticos”) són la base de noves projeccions a la façana fluvial del Segre. A diferència d’altres plans urbanístics d’aquesta dècada estudiats en el marc de la nostra recerca, com el cas del Pla General d’Ordenació Urbana de 1951 de Terrassa, el present Pla no concep el Segre com l’eix central de la seva ordenació ni com a element vertebrador d’un projecte urbanístic d’envergadura. Tot i així, el Pla no defuig de considerar-ne la seva gran importància a l’hora de definir geogràficament la ciutat i els límits de l’espai fluvial (quant al marge dret, “se considera de mayor importancia la margen derecha del Segre [...] limitada por una de sus cuerdas (El Segre) y rodeado por la cintura formada desde el río por la vía de ferrocarril, la segunda ronda, tangencial a la vía en su cruce con la carretera a Huesca y tangente al borde de Gardeny y la prolongación de esta ronda hasta El Segre”;¹⁶ i quant a l’esquerre, “queda apoyado en el Segre y limitado desde este por la vía del ferrocarril, el canal de Seròs y la variante de la CNII hasta el puente proyectado en prolongación de la Avenida de Cataluña”).¹⁷

La renovació i ampliació de la infraestructura de comunicacions viària és una de les prioritats del Pla. De fet, és evident que el document que ens ocupa acabarà resolent un problema d’enllaç viari els antecedents del qual es remunten a deu anys abans de l’aprovació del Pla, el 1942, quan la Jefatura de Obras Públicas en presentà l’avantprojecte. L’Ajuntament, respecte d’això, féu una sèrie de modificacions al projecte original (com la supressió del túnel que es projectava sota el Castell, i la desviació de les vies que, en aquell moment, responien a les denominacions de CN-230 i CN-240), que acabaren sent acceptades i incloses dins el projecte en qüestió. A banda de la nova xarxa de comunicació, el Pla també proposa, “convencidos de la necesidad de aumentar el enlace entre las dos orillas del río a fin de incorporar éste a la

¹⁵ Pla General d’Ordenació Urbana de Lleida (1952-1958). *Tomo II. Memoria y apéndices. Criterio rector del Plan*, p. 12

¹⁶ Pla General d’Ordenació Urbana de Lleida (1952-1958). *Tomo II. Memoria y apéndices. Ordenación de la ciudad*, p. 37.

¹⁷ Pla General d’Ordenació Urbana de Lleida (1952-1958). *Tomo II. Memoria y apéndices. Ordenación de la ciudad*, p. 37.

ciudad”,¹⁸ la creació de tres nous ponts: el “puente de la calle Luis Roca”, la “pasarela de peatones de la calle de Caballeros” i, finalment, el “puente de la Avenida de Cataluña”, aquest últim amb el gran objectiu de “limitar la ciudad en su desarrollo por la margen izquierda del río”.¹⁹

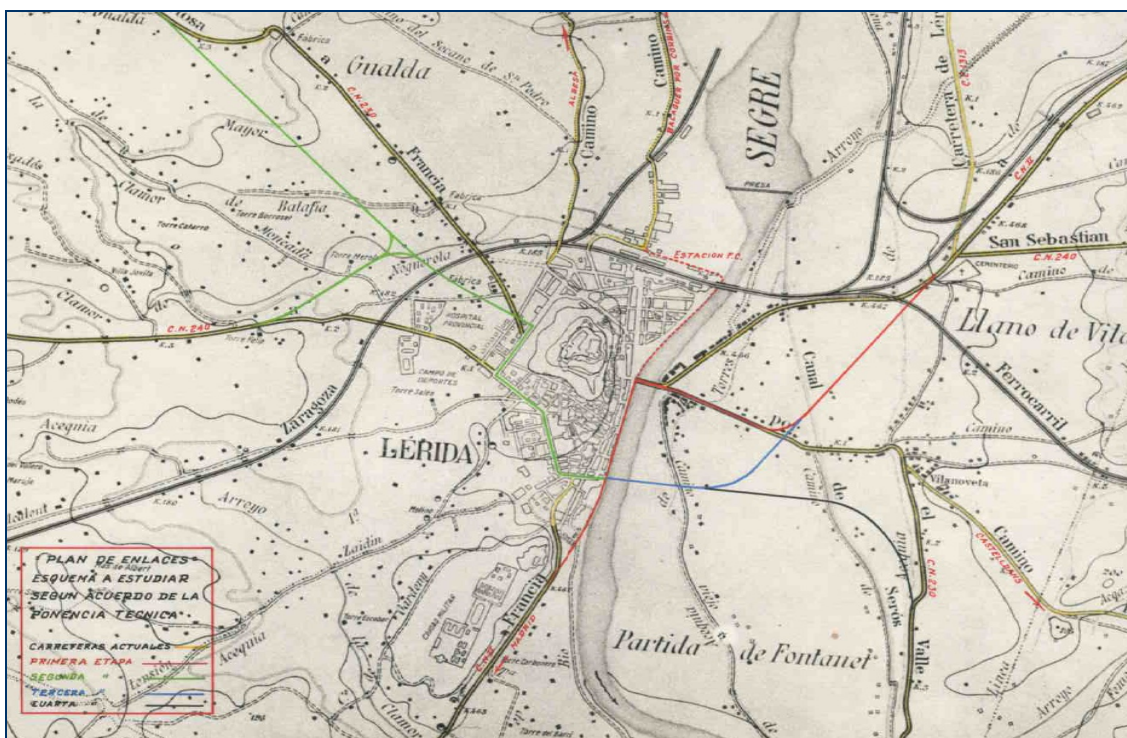


Figura 6.3: Projecte d'enllaç viari present a la documentació original del PGOU de 1952-1958. Es tracta d'una de les propostes més importants del Pla a nivell d'infraestructura de comunicació.

Font: Pla General d'Ordenació Urbana de Lleida (1952-1958).

Quant a la resta d'intervencions sobre la façana fluvial, a banda de les pròpiament relacionades amb la xarxa de comunicacions, cal fer tota una sèrie d'aclariments. Un dels fets més sorprenents del Pla és que no projecta cap superfície verda de gran envergadura a la façana fluvial, a excepció de la prolongació dels històrics Camps Elisis al marge esquerre –que respon a la denominació de *sector 2*, amb una superfície total de zona verda de 12,1484 hectàrees– i d'altres petits espais disseminats a la mateixa alçada del marge dret –en aquest cas, *sector 14*, amb un total de 0,7398 hectàrees de zona verda–, que representen poc més del 17% del conjunt total de 74,476 noves hectàrees de

¹⁸ Pla General d'Ordenació Urbana de Lleida (1952-1958). *Tomo II. Memoria y apéndices. Ordenación de la ciudad*, p. 38.

¹⁹ Pla General d'Ordenació Urbana de Lleida (1952-1958). *Tomo II. Memoria y apéndices. Ordenación de la ciudad*, p. 38.

superfície verda que es projecten –que signifiquen, al seu torn, un 11,98% de la superfície total projectada.

Tot i així, el que sí que inclou el Pla, a diferència de la resta de la planificació històrica consultada en aquesta tesi, és una normativa basada en la conservació dels anomenats “valores estéticos” presents al criteri rector, que es basen en “ordenanzas particulares destinadas a favorecer la conservación de los conjuntos, edificios y elementos de valor artístico, histórico o simplemente pintoresco que conserva la ciudad”.²⁰ En aquest sentit, els edificis presents a la façana fluvial de Lleida, des del Pont del Ferrocarril fins a l'alçada de l'actual Pont Nou, cal que es regeixin per una sèrie d'ordenances, “Parte 3ª (3000/-)” i “Apéndice 2ª (3200/-). Repertorio de valores estéticos y ordenanzas especiales”, que fixen normes específiques i graus de tolerància sobre la seva alçada, la seva composició especial i l'aparença estètica de les seves diferents parts (per exemple, es prohibeixen tota mena de “vuelos y salientes”). Aquesta normativa es vol aplicar tant al marge dret –dividit en tres sectors: “sector entre la calle Pearson y el puente del ferrocarril hasta Gobierno Civil”, “sector entre el actual puente del Segre hasta el proyectado en la Avenida de Cataluña” y el “sector desde la Avenida de Cataluña hasta el Instituto Nuevo”– com a l'esquerra (“sector entre los puentes de la carretera”).



Figura 6.4: Plànol que fa referència a l'ordenació de les alçades de certs edificis, dels quals una bona part es troben situats en ambdós marges fluvials del Segre.

Font: Pla General d'Ordenació Urbana de Lleida (1952-1958).

²⁰ Pla General d'Ordenació Urbana de Lleida (1952-1958). *Tomo II. Memoria y apéndices. Ordenación estética*, p. 83.

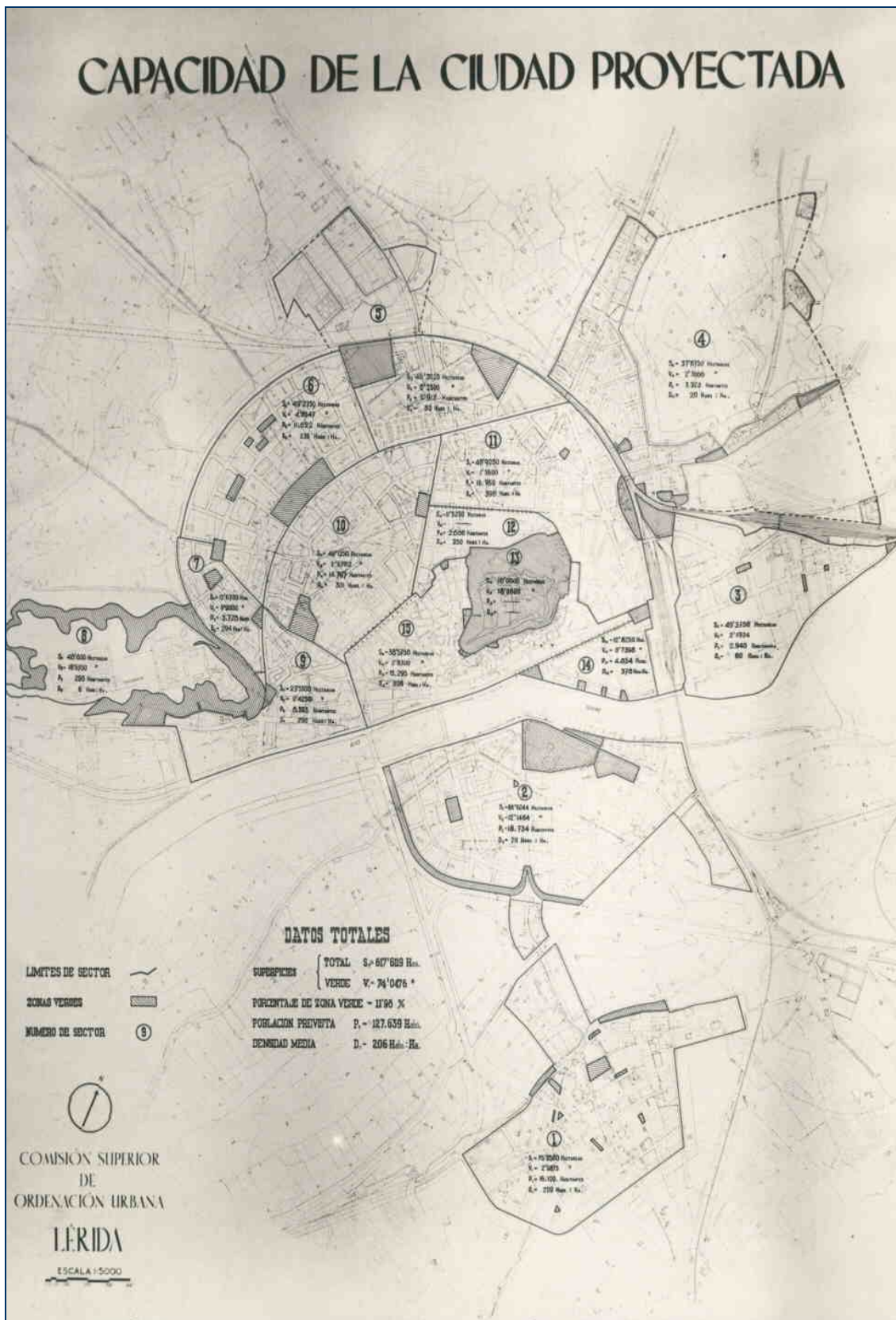


Figura 6.5: Plànol que inclou la nova superfície projectada a la ciutat de Lleida, on s’hi indiquen, per sectors, dades relatives a la superfície total projectada, la superfície de zona verda, la població prevista i la densitat mitjana.

Font: Pla General d’Ordenació Urbana de Lleida (1952-1958).

El PGOU de 1952-1958 és un document que, tot i tenir grans encerts com la síntesi historicourbanística que ofereix l'historiador Josep Lladonosa i Pujol (1907-1990),²¹ planteja a criteri nostre una visió excessivament arquitectònica de la façana fluvial del Segre, ja que se centra tan sols, a banda de les noves infraestructures de comunicació i connexió com ponts i passarel·les, en el valor estètic dels primers edificis existents a un marge i l'altre. Hi manca, a criteri nostre, una percepció unitària de la façana com a element urbà lineal i de continuïtat, que al document es concep fins i tot òrfena d'espais verds.

6.2.2 El Pla General Municipal d'Ordenació Urbana de 1979-1995. El bressol del “parc lineal” a Lleida

Per bé que la ciutat de Lleida presenta, a efectes pràctics, quatre plans d'ordenació al llarg del segle XX,²² els intents d'aprovar, de forma definitiva, diversos documents de revisió redactats per diferents grups d'arquitectes han estat un fet constant en la història de la planificació urbanística de la ciutat, sobretot a la dècada dels setanta (Llop-Torné, 1995). En aquest punt, volem centrar els esforços en el document que, oficialment, es coneix com el Pla General Municipal²³ d'Ordenació Urbana de 1979-1995,²⁴ i que tal i com indica el seu nom, planteja una sèrie de determinacions urbanístiques per a l'horitzó de l'any 1995, sobre la base d'una divisió temporal en quatre quadriennis.²⁵

²¹ Pla General d'Ordenació Urbana de Lleida (1952-1958). *Tomo II. Memoria y apéndices. La ciudad y su término*, pp. 46-88.

²² Tal com afirmen Llop-Torné & García-Català (2007), parlem del Pla Florensa i Giralt, de 1922; el PGOU de 1952-1958, que acabem d'analitzar; el Pla General Municipal de 1979-1995, al qual fem referència en aquest epígraf, i el Pla General de 1999-2015 (sense comptar el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal actualment en formació, i que preveu aprovar-se de forma definitiva a finals de 2016).

²³ El nom de *Pla General Municipal* apareix per primera vegada a la *Ley 19/1975, de 2 de mayo, de reforma de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana*. És un nom equivalent al de *Pla General d'Ordenació Urbana*, introduït per la primera Llei del Sòl (1956). Sembla ser que en el cas de Lleida, a diferència d'altres casos d'estudi, s'opta per aquesta primera denominació a partir de l'any 1975.

²⁴ Per a la revisió d'aquest document, hem consultat les dues versions reduïdes del Pla General Municipal d'Ordenació Urbana de Lleida (1979-1995) disponibles a l'Arxiu Municipal de Lleida. A efectes pràctics, es tracta d'un mateix document amb algunes correccions en l'apartat econòmic: la primera versió correspon al segon quadrienni del Pla, i la segona al quart i últim quadrienni.

²⁵ Concretament, parlem dels següents: 1979-1983 (primer quadrienni); 1983-1987 (segon quadrienni); 1987-1991 (tercer quadrienni), i 1991-1995 (quart quadrienni).

Redactat pels Serveis Tècnics Municipals d'Urbanisme de l'Ajuntament de Lleida –amb el Sr. Josep Maria Llop com a director–, té l'objectiu central de cercar “un equilibri necessari entre les operacions de creixement de la ciutat (planejament de zones de nova urbanització) i les destinades a reforma urbana (millora de la ciutat actual)”.²⁶ En aquest sentit, el Pla considera que són necessàries dues grans fites en la reforma urbana de Lleida: d'una banda, la millora de les infraestructures hidràuliques (com les ara dedicades al sanejament)²⁷ i de la infraestructura viària; de l'altra, la correcció dels dèficits de zona verda de la ciutat. Per tant, situa la qüestió de la necessitat d'espais verds com una de les prioritats a abordar a nivell urbanístic –fet que es reflecteix en la documentació econòmica del Pla; hi hem observat, en aquest sentit, que s'hi dedica el percentatge més alt de pressupost durant el primer quadrienni (vegeu Taula 6.1).

Aquests objectius es traslladen al Programa d'Actuació del Pla,²⁸ que considera vital aquest primer punt (“equilibrar la ciutat entre el centre i la perifèria”), conjuntament amb la necessitat de “fomentar el desenvolupament del marge fluvial esquerre” de la ciutat –per tant, colonitzant-lo a través de la seva urbanització– i, alhora, “protegir el sòl agrícola i el medi natural de l'horta”, a més d'altres objectius específics com la “recuperació del centre històric de la ciutat” i el “manteniment de l'activitat immobiliària i industrial”.

Els marges fluvials del Segre, gràcies al document que analitzem, recuperen un protagonisme que no tenien en l'anterior planificació: són objecte de creixement urbà i principals destinataris de nova zona verda. El Pla, a través de les seves previsions demogràfiques,²⁹ constata la seva voluntat de complir amb la normativa urbanística

²⁶ Versió reduïda del Pla General Municipal d'Ordenació Urbana de Lleida 1979-1995 (1986). Memòria general, p. 11.

²⁷ El Pla constata que “el fort creixement de la ciutat, especialment als anys seixanta, així com l'increment dels estàndards d'aigua i manteniment del medi ambient, han portat a l'aparició de dèficits importants en aquest àmbit, fonamental com a suport del creixement i de la millora en la qualitat de vida” (Versió reduïda del Pla General Municipal d'Ordenació Urbana de Lleida 1979-1995 (1986). Memòria general, p. 11). Per aquest motiu, considera que és de vital importància dur a terme tota una sèrie d'intervencions en aquest àmbit, com l'ampliació de la captació d'aigua, la millora en la regulació dels dipòsits i la millora en la qualitat de l'aigua. Si bé no es tracta d'una actuació concreta a la franja fluvial del Segre, sí que és un senyal de la necessitat que es percep de millorar el medi ambient urbà a través del sistema hidràulic de la ciutat.

²⁸ Versió reduïda del Pla General Municipal d'Ordenació Urbana de Lleida 1979-1995 (1986). Programa d'Actuació, p. 18.

²⁹ El Pla considera que l'any 1995, horitzó final de les seves determinacions urbanístiques, Lleida tindrà una població total de 150.000 persones (Versió reduïda del Pla General Municipal d'Ordenació Urbana de

existent –la *Ley 19/1975, de 2 de mayo, de reforma de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana*– i arribar a la xifra de 5 m² d’espai verd per habitant l’any 1995.³⁰ Amb aquesta finalitat, el Pla considera que cal dotar la ciutat d’una sistematització de l’espai verd,³¹ a través de *parcs urbans, jardins municipals, rambles i parcs lineals*;³² categories que concentra, en bona mesura, a la façana fluvial del Segre, a través d’actuacions com l’anomenat *Parc lineal de la xopera del riu i la Mitjana*, focalitzat en un primer moment al marge esquerre del Segre fins al bosc de la Mitjana –i no pas al marge dret, tal i com acabarà passant anys després amb motiu de la canalització del riu.

La versió reduïda del Pla de l’any 1992 constata la necessitat de dur a terme un estudi propositiu, en forma de Pla Especial, que permeti “incorporar la definició del tractament de l’eix del riu Segre com un parc lineal” i “resoldre els problemes de la urbanització de la vora de la canalització del riu”.³³ S’intueix el paper fonamental, però, que ha de tenir l’administració competent de l’aigua en el cas de Lleida, la Confederació Hidrogràfica de l’Ebre (CHE): “[...] finalment, la important obra de canalització del riu Segre, al seu pas per a la ciutat, pot ésser una realitat, si la CHE, de la qual depèn, executa les tres fases del projecte de construcció del mur del marge esquerre, entre les comportes i el pont nou, així com el tram d’escullera previst riu avall”;³⁴ projecte que necessita,

Lleida 1979-1995 [1986]. Programa d’Actuació, p. 14), una previsió que acabarà força per sota de (114.367 habitants l’any 1995, segons l’IDESCAT) i que encara avui no ha estat assolida (138.542 habitants el 2015).

³⁰ La *Ley 19/1975, de 2 de mayo, de reforma de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana* estableix, a l’article 9 ter 1 b, que els Plans Generals Municipals d’Ordenació contindran una “*estructura general y orgánica del territorio integrada por los elementos determinantes del desarrollo urbano y, en particular, los sistemas generales de comunicación y sus zonas de protección, los espacios libres destinados a parques públicos y zonas verdes en proporción no inferior a cinco metros cuadrados por habitante y el equipamiento comunitario y para centros públicos*”.

³¹ El Pla d’Espais Lliures de Lleida (1994), que analitzem al següent epígraf, constata que “el sistema d’espais lliures a través dels plans d’urbanisme es perfila per primer cop en el Pla General Municipal d’Ordenació de Lleida de 1979. S’estableix un *sistema de parques y jardines urbanos* dimensionat sobre la base de criteris bàsicament quantitativs a partir d’uns estàndards de referència mínims: *parques urbanos, 5 m²/hab*” (Pla d’Espais Lliures de Lleida, 1994. Estudis urbanístics del Pla d’Espais Lliures. Anàlisi dels elements i del sistema actual d’espais lliures, p. 17).

³² Els “parcs lineals” són descrits a les Normes Urbanístiques del Pla (art. 120) com “zones verdes de forma allargada, situats a la vora i a tot al llarg de certs elements urbans, tals com són el canal de Seròs, la senda del ferrocarril i el caixer del riu Segre” (Versió reduïda del Pla General Municipal d’Ordenació Urbana de Lleida 1979-1995 (1986). Normes urbanístiques, p. 75).

³³ Versió reduïda del Pla General Municipal d’Ordenació Urbana de Lleida 1979-1995 (1992). Memòria general, p. 16.

³⁴ Versió reduïda del Pla General Municipal d’Ordenació Urbana de Lleida 1979-1995 (1992). Memòria general, p. 12.

principalment, l'expropiació i requalificació de sòls per a dur-se a terme: "Cal que l'administració municipal acomodi els mitjans econòmics necessaris perquè, a través d'una adequada política d'adquisició dels sòls a expropiar, no deturi l'execució d'aquesta obra vital per a la recuperació del Segre, com a veritable parc lineal de la ciutat i com a element principal per a la requalificació definitiva del barri de Cappont".³⁵

Pla urbanístic	Actuacions urbanístiques	Pressupost desglossat M Ptes. (M €)	Pes percentual respecte al pressupost total %
Pla General Municipal (1979-1995)	Despeses d'adquisició de sòl per a equipaments i parcs urbans (zones verdes)	494.000 (2,9)	22,00 %
	Formació de patrimoni municipal de sòl	444.000 (2,7)	19,70 %
	Infraestructures hidràuliques i sanejament	425.000 (2,5)	18,90 %
	Urbanització de places, millora del sòl urbà i de la vialitat	231.000 (1,4)	10,30 %
	Urbanització de carrers i enllumenat públic urbà (vialitat)	313.000 (1,9)	13,90 %
	Obres de construcció i edificació de serveis municipals	292.000 (1,7)	13,00 %
	Contractes de serveis tècnics	50.000 (0,3)	2,20 %
Pressupost total (destinat a actuacions urbanístiques)		2.249 (13,5)	100 %

Taula 6.1: Quadre-resum explicatiu de les partides de pressupost del Pla General Municipal d'Ordenació Urbana 1979-1995, dedicades a la millora urbanística de Lleida (en pessetes i en euros).

Font: Elaboració pròpia a partir de dades econòmiques del Pla General Municipal d'Ordenació Urbana 1979-1995 de Lleida.

Finalment, i a banda de la previsió d'un Pla Especial que concreti la proposta de parc

³⁵ Versió reduïda del Pla General Municipal d'Ordenació Urbana de Lleida 1979-1995 (1992). Memòria general, p. 12.

lineal del Segre, també és important comentar que el Pla presenta un caràcter marcadament conservacionista respecte a les àrees d'interès natural, els cursos d'aigua i els camins històrics. Concretament, estableix una zona de protecció, variable segons el cas, en la qual “no es podran construir edificis o instal·lacions”, i que “queda definida per una línia a ambdós costats del jaç, vora exterior dels caixers, peu dels terraplens o coronament del desmunt, d'acord amb les següents distàncies: a) Riu Segre: 100 metres; b) Canal Aragó-Catalunya; canal d'Urgell, canal de Vallmanya i canal de Seròs: 50 metres; c) Altres cursos d'aigua: 10 metres”.³⁶

De la mateixa manera, la categoria d'àrees d'interès natural, comprèn “els sectors de sòl no urbanitzable (SNU) que, pels valors forestals, ecològics, paisatgístics o ambientals de caràcter singular, són objecte d'una preservació total, enfront de les activitats que poden transformar llurs condicions actuals”,³⁷ i preveu que hi quedi “expressament prohibit l'ús extractiu”,³⁸ i establert el requisit obligatori de llicència municipal per a qualsevol activitat que s'hi vulgui realitzar i la prohibició de la tala d'arbres, sempre que no entri amb contradicció amb plans d'explotació forestal previstos per l'administració competent. Precisament, la totalitat del bosc de la Mitjana s'integra dins d'aquesta categoria (vegeu Figura 6.6).

Tal i com hem afirmat anteriorment, una de les principals demandes del Pla General Municipal d'Ordenació Urbana de 1979-1995 és la posada en marxa del parc lineal del Segre. Precisament, en el curs de l'últim quadrienni del Pla és quan es comencen a moure fils respecte a aquesta qüestió. La col·laboració entre l'Ajuntament de Lleida, la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre (CHE) i el Ministeri d'Obres Públiques permet l'aprovació de l'anomenat *Proyecto de construcción del encauzamiento del río Segre en Lleida*, després d'una sèrie de modificacions del projecte inicial.³⁹ Aquest projecte

³⁶ Versió reduïda del Pla General Municipal d'Ordenació Urbana de Lleida 1979-1995 (1986). Normes urbanístiques, art. 329.

³⁷ Versió reduïda del Pla General Municipal d'Ordenació Urbana de Lleida 1979-1995 (1986). Normes urbanístiques, art. 323.

³⁸ Versió reduïda del Pla General Municipal d'Ordenació Urbana de Lleida 1979-1995 (1986). Normes urbanístiques, art. 324.2.

³⁹ Una de les modificacions substancials de la versió preliminar del projecte és, precisament, el canvi de la secció del canal, que passa d'ésser rectangular a trapezoïdal. Aquesta modificació, induïda per l'equip tècnic de l'Ajuntament de Lleida (Llop-Torné *et al.*, 2002), permet que una bona part dels marges del canal d'aigües baixes es pugui dedicar, finalment, a espai verd. Es passa, doncs, d'un projecte de canalització clàssica, sense possibilitats d'ús social, a una canalització plena d'oportunitats a nivell arquitectònic, lúdic, econòmic i ambiental. Hijós-Bitrián (1999) destaca aquest *dobte objectiu*, de caràcter

s'inicia l'any 1993 i s'acaba, en la totalitat de les seves fases, l'any 1996, després d'una inversió de més de 24 milions d'euros –concretament, 24.304.900 € (García-Espuche, 1996)–, en una actuació que afecta una superfície total de 450.000 m², i que té dos objectius principals: “*defender la margen izquierda de las riadas y como consecuencia dar un mayor valor urbanístico al sector, y equilibrar así el centro histórico de Lleida con el crecimiento residencial del barrio de Capponí*” i “*recuperar los espacios del río Segre y La Mitjana como dos grandes parques, uno urbano lineal y otro de área natural, respectivamente, que permitan la continuidad biológica del río*” (Llop-Torné et al., 2002:82).

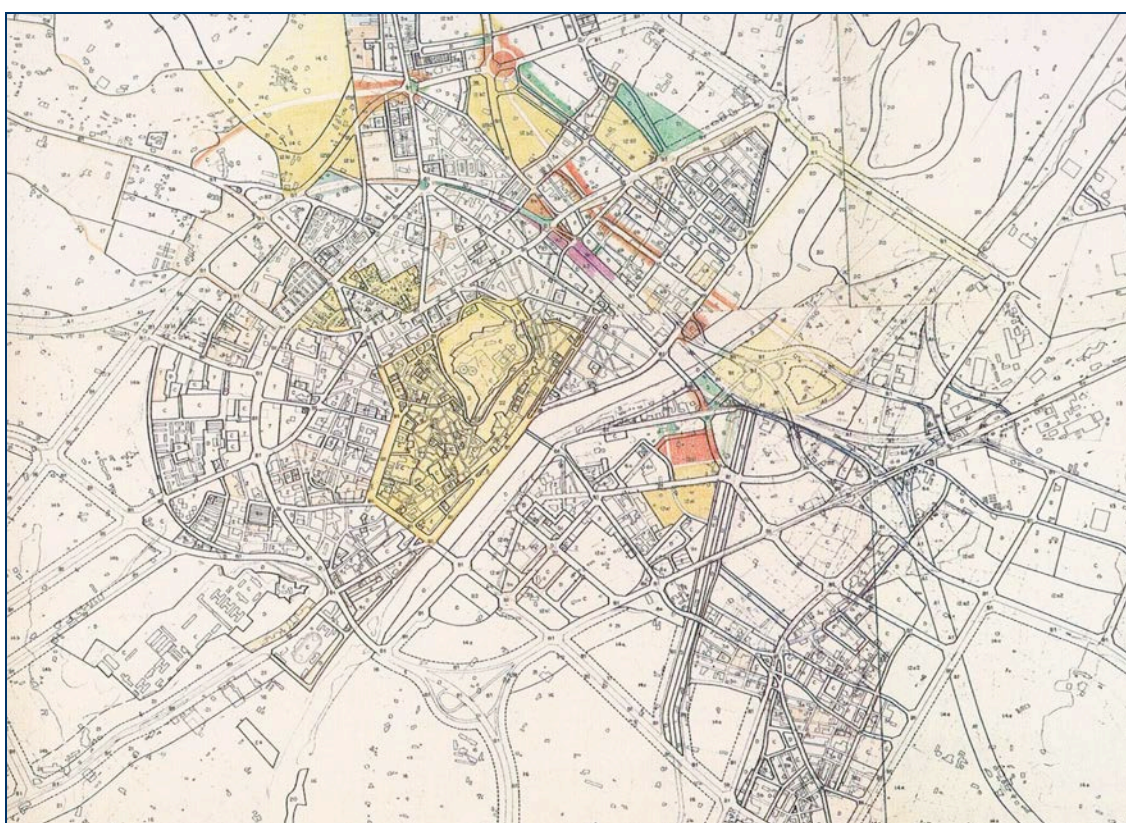


Figura 6.6: Detall del plànol general d'ordenació i qualificació urbanística del Pla General Municipal d'Ordenació Urbana de Lleida (1979-1995).

Font: Pla General Municipal d'Ordenació Urbana de Lleida (1979-1995) i Llop-Torné (1995).

enginyeril però també social, del projecte de canalització: “*El objeto de la transformación fue por ello doble y no se limitó a las obras necesarias para adecuar el cauce, sino que se pretendió generar unos espacios que de acuerdo con el planeamiento urbanístico del Ayuntamiento de Lleida pudieran usarse para actividades de esparcimiento de los habitantes y de la ciudad. De acuerdo con esto, la premisa básica era acercar y atraer el ciudadano al Segre, lo que estaba dificultado por la barrera que suponía el muro de la margen derecha. Con tal fin, el muro de la margen izquierda se redujo al mínimo para evitar el efecto de barrera urbanística y visual que pudiera originar, procurando dotar de la mayor accesibilidad posible al río. Para ello se trazaron cinco viales paralelos al cauce y a diferentes alturas, así como sus conexiones.*” (Hijós-Bitrián, 1999:56).

En el transcurs i desenvolupament d'aquest projecte, però, l'equip tècnic de l'Ajuntament de Lleida prepara un nou Pla que, de forma integral, connecti les actuacions dutes a terme al Parc del Segre amb la resta d'espais verds existents, tant urbans com periurbans. Es tracta de l'anomenat Pla d'Espais Lliures de Lleida (1994), que analitzem a continuació.

6.2.3 El Pla d'Espais Lliures de Lleida (1994). El Segre: *riu, ciutat i territori*

A partir de tota una sèrie de treballs anteriors,⁴⁰ l'any 1994 es publica l'anomenat Pla d'Espais Lliures de Lleida, redactat per un equip tècnic multidisciplinari⁴¹ dirigit pel Sr. Josep Maria Llop –el llavors Director d'Urbanisme de la Paeria–, amb l'objectiu de donar resposta a les previsions del Pla General Municipal d'Ordenació Urbana 1979-1995, que constata la necessitat de redactar i aprovar un Pla Especial que sistematitzés, amb profunditat, la gestió dels espais lliures a la ciutat.

L'objectiu del Pla és doble: d'una banda, aprofundir des d'una perspectiva acadèmica en el concepte d'*espai lliure* com a principal element clau del document (el Pla reitera, en diverses ocasions, que vol *superar* el concepte de *zona verda* i abordar el significat d'*espai lliure* des d'una perspectiva àmplia i innovadora⁴²); de l'altra, l'aplicació

⁴⁰ Abans de l'aprovació definitiva, l'any 1994, del Pla d'Espais Lliures de Lleida, es dugueren a terme dos treballs que funcionaren com a referències tècniques de l'esmentat pla. Concretament, parlem d'un document presentat a la V Setmana d'Estudis Urbans a Lleida –i que també consultem i incorporem a la bibliografia corresponent a aquest capítol– i una proposta tècnica de l'any 1993 (Pla d'Espais Lliures de Lleida, 1994. Estudis urbanístics del Pla d'Espais Lliures. Antecedents, p. 5).

⁴¹ El Pla d'Espais Lliures de Lleida comptà amb un equip tècnic format per arquitectes (Francesc Arola, Carme Casals, Claudina Esquerda, Carles Llop i Víctor Pérez), així com biòlegs (Esther Fanlo) i pèrits agrònoms (Roser Eritja), conjuntament amb un comitè d'assessors tècnics constituït per arquitectes (com Rosa Barba, Rafael García Català i Josep Maria Puigdemasa, entre d'altres), biòlegs (com Salvador Rueda) i geògrafs (com Joan Vilagrasa i Ignasi Aldomà). Per tant, es tracta d'un Pla amb una gran ambició professional i acadèmica, que aconsegueix reunir entesos i experts en la matèria.

⁴² Per bé que els artífexs del present Pla accepten que la qüestió dels *espais lliures* ha estat tractada en la planificació històrica de la ciutat, no ha estat abordada des d'una comprensió global d'aquest concepte: “Lleida és una ciutat amb poca tradició de disseny i composició de l'espai lliure, malgrat que els plans d'urbanisme dels anys precedents hagin efectuat reserves de sòl per a zones verdes i de lleure comunitari. A més, en els darrers temps, els escenaris de la vida social moderna han canviat i canvien substancialment perquè s'han ampliat molt, com a conseqüència de les noves activitats de l'oci. Tant és així, que territoris ignorats són ara indrets molt concorreguts i cada cop amb més intensitat per a la pràctica d'esports” (Llop-Torné, 1995b:188). D'altra banda, els autors, en aquesta línia d'actualització dels valors associats a l'urbanisme i a la gestió del medi natural, aposten per l'anomenada *nova cultura del territori*: “el creixent interès per la descoberta i conservació del medi natural ha de suposar, de ben segur, una nova manera d'entendre, d'utilitzar, de relacionar-se amb el territori, i en conseqüència crear una nova cultura del territori” (Pla d'Espais Lliures de Lleida, 1994. Estudis urbanístics del Pla d'Espais Lliures. Anàlisi dels elements i del sistema actual d'espais lliures, p. 16).

d'aquest concepte al desenvolupament urbanístic de Lleida, a partir de l'establiment de tota una sèrie de criteris, funcionalitats i dissenys específics d'aquests nous espais (Llop-Torné & Fanlo, 1996). A partir d'una recerca profunda, iniciada en els treballs previs anteriorment esmentats, el Pla determina que els *espais lliures*, com a element definitori i substancial del *paisatge*,⁴³ han de permetre la *connectivitat* i *continuitat* entre diferents zones urbanes; han de caracteritzar-se per la seva *polivalència* i *diversitat*; i han de ser, per sobre de tot, *funcionals* i *accessibles*. Amb aquests criteris, fonamentats en la idea de l'urbanisme de *xarxa*,⁴⁴ es presenta una proposta integral per a la totalitat del terme municipal de Lleida –i, per tant, no tan sols circumscrita al teixit urbà, tal i com s'havia anat fent en la planificació precedent fins llavors.

Aquest és, probablement, el gran factor que diferencia el Pla d'Espais Lliures d'altres plans especials analitzats en aquesta recerca: no es tracta d'un pla que busca, exclusivament, concretar una sèrie d'espais urbans per a zona verda, sinó que es planteja una reformulació global de la trama d'espais lliures a partir d'un sistema d'organització que s'estructura en diferents nivells,⁴⁵ i que considera que elements com

⁴³ Constatem que el Pla d'Espais Lliures és, a la pràctica, un document que defineix, cataloga i fixa els diferents espais que conformen la dimensió ambiental i paisatgística de Lleida: “Aquesta trama lliure, que defineix el caràcter ambiental a partir de la seva continuïtat, fou la trama del disseny del Pla, que, a més a més, permeté introduir el tema de les *unitats de paisatge* com a elements d'anàlisi i de proposta de l'ordenació dels espais rurals, des de la plana fluvial, protegida de l'edificació, fins a les zones de regs vells o regs nous, passant per tot el conjunt de diversos espais de parcs naturals i territorials. El component del paisatge permet no tan sols conèixer el territori, sinó que s'inclou en l'àmbit de l'ordenació perquè és la base de la zonificació. La seva articulació amb la dimensió ambiental s'amplia al concepte dels corredors ecològics que constitueixen proteccions urbanístiques complementàries de la zonificació.” (Llop-Torné, 2005).

⁴⁴ Els autors del Pla identifiquen, com a principal problema associat a la gestió històrica dels espais lliures de Lleida, la manca de continuïtat entre els diferents elements integrants d'aquest sistema: “La condició bàsica per parlar de xarxa d'espais lliures és la continuïtat i interrelació sobretot de la condició per a vianants entre els espais. Per això, en el cas de Lleida, encara no podem parlar d'una xarxa real d'espais lliures. Potencialment existeix un conjunt de carrers, passeigs, jardins, places i parcs que poden a curt termini constituir la base d'una xarxa amb continuïtat” (Pla d'Espais Lliures de Lleida, 1994. Estudis urbanístics del Pla d'Espais Lliures. Anàlisi dels elements i del sistema actual d'espais lliures, p. 28).

⁴⁵ El Pla diferencia entre *espais lliures territorials* i *espais lliures urbans*, si bé també argumenta que la transició o la diferenciació entre uns i altres és, clarament, difusa. Quant als *espais lliures territorials*, el Pla diferencia entre quatre nivells: les *unitats de paisatge* (altiplans, hortes i secans de l'entorn de Lleida, com l'horta de Pinyana i el canal d'Urgell), els *grans elements vertebradors del territori* (com el riu Segre), els *espais d'interès especial* (zones incloses a la Xarxa d'Espais d'Interès Natural, com el bosc de la Mitjana; altres elements d'interès històric i patrimonial, com les instal·lacions de la Canadenc i espais agrícoles d'importància territorial com les Basses d'Alpicat) i, finalment, la *xarxa de connexió* (formulada a través de diferents propostes de camins i recorreguts d'interès temàtic i paisatgístic, com la xarxa d'aigua formada per sèquies i canals a l'entorn de Lleida). Quant als *espais lliures urbans*, el Pla fonamenta la seva proposta a partir de la diferenciació entre *espais de mobilitat i transport*, *eixos cívics*, *places i jardins* i *parcs urbans*, com també fa referència a *espais urbans amb grans superfícies d'espais lliures* i *indrets especials de jocs infantils o urbans*. En tot cas, ens interessa especialment la proposta que es fa dels parcs urbans, que inclou, entre molts altres, el parc del riu Segre i de la Mitjana.

el riu Segre, base de la nostra recerca, tenen un *doble component territorial i urbà*⁴⁶: “la diferència entre espai urbà o de ciutat i espai territorial es presenta d’una manera clarament difusa en molts dels espais del sistema d’espais lliures de Lleida. Hi ha espais que són alhora urbans i territorials i que compleixen el seu rol en els dos sistemes”.⁴⁷



Figura 6.7: Detall del plànol general d’ordenació del Pla d’Espais Lliures de Lleida (1994). Hom pot observar que s’articulen tota una sèrie d’espais al llarg de la trama urbana i periurbana, que es caracteritzen, principalment, per la seva *continuitat* i per la seva *connexió*.

Font: Pla d’Espais Lliures de Lleida (1994).

De fet, el Pla no només aborda la qüestió de la *interfície ciutat-riu* –i com ordenar aquests espais “lliures” entre el teixit urbà i el medi fluvial–, sinó que també té com a objectiu (i amb caràcter prioritari) tractar la *interfície ciutat-horta*; una tessitura que, probablement, és un dels majors reptes del document. Respecte a aquesta qüestió, també es considera el riu Segre com un element clau: “El Pla d’Espais Lliures considera els

⁴⁶ Rosa Barba, una de les principals ideòlogues catalanes sobre el desenvolupament del concepte d’*espai lliure*, afirma que “el sistema d’espais lliures ens permet entendre, almenys, que la nostra ja és una ciutat diferent de la dels eixamples, més complexa i compromesa, d’una altra manera, en la gestió del territori que l’envolta i amb l’entorn que el medi li ofereix; i per a aquesta ciutat estem obligats a buscar eines d’intervenció adequades a les oportunitats que la realitat d’avui ens dóna, però que també ens demana” (Barba, 1999:55). Pensem que plantejaments com aquests influeixen profundament en la concepció del Pla d’Espais Lliures de Lleida; no ens ha d’estranyar, en conseqüència, que els seus artífexs considerin el riu Segre com una *realitat dialèctica*, urbana i territorial.

⁴⁷ Pla d’Espais Lliures de Lleida (1994). Estudis urbanístics del Pla d’Espais Lliures. Antecedents, p. 9.

espais de contacte ciutat-horta de manera especial a l'hora de fer les propostes [...] El riu ha de ser una peça clau en aquest intercanvi. Cal superar la concepció de tram fluvial urbà, i passar a ser concebut [el riu] com un element del territori que travessa la ciutat i torna a introduir-se al territori. El tractament diferenciat dels trams de riu, segons la seva vocació d'ús (tractament natural –la Mitjana–, tractament urbà –el riu a la ciutat– i tractament lúdic –parc fluvial–) ha de fer-se mantenint la coherència que dóna la seva continuïtat física, estructural, biològica i perceptual.”⁴⁸ Per tant, respecte al tram urbà del Segre, el Pla proposa que la intervenció que s’hi dugui a terme a nivell tècnic adopti l’objectiu principal de concebre un projecte unitari que combini “solucions formals més clàssiques com pot ser el passeig o el *boulevard* i solucions més naturals com són el parc lineal o *riverside*”, a més de resoldre la seva connexió amb el bosc de la Mitjana, que ha de ser “objecte d’un únic àmbit projectual per a desenvolupar-hi el parc natural de la ciutat.”⁴⁹

El Pla considera el riu Segre com un espai *multifuncional*, on no només hi tenen cabuda els valors *naturals* –“*El río como espacio natural conserva ecosistemas diversos y de gran dinamismo, importantes para el mantenimiento de diversidad biológica y de los procesos ecológicos*” (Llop-Torné *et al.*, 2002:83), sinó que també hi és tingut en compte el seu potencial com a espai *lúdic* –“*El río como espacio lúdico tiene el atractivo del agua y la posibilidad de realizar actividades diversas como la pesca, el paseo, el baño, deportes acuáticos, etc.*” (Llop-Torné *et al.*, 2002:84)–; com a espai *educatiu* –“*El río como espacio educador es un referente en las actividades de interpretación del entorno que realizan los escolares*” (Llop-Torné *et al.*, 2002:84); com a espai de *tradició agrícola* –“*El río como espacio de actividad agrícola ha sido ocupado secularmente gracias a la presencia de agua permanente y a la fertilidad de las tierras aluviales*” (Llop-Torné *et al.*, 2002:84)–; i, finalment, com a *corredor biològic* –“*El río como corredor biológico mantiene la continuidad física de un espacio poco alterado por la actividad que conecta de norte a sur otros espacios naturales*” (Llop-Torné *et al.*, 2002:84).

⁴⁸ Pla d’Espais Lliures de Lleida (1994). Estudis urbanístics del Pla d’Espais Lliures. Espais de contacte ciutat-horta, p. 62.

⁴⁹ Pla d’Espais Lliures de Lleida (1994). Estudis urbanístics del Pla d’Espais Lliures. Àmbits projectuals, p. 65.

L'aprovació del Pla d'Espais Lliures marca un abans i un després en la concepció de la tradicional zona verda en el context de la planificació urbanística de Lleida. La necessitat d'aprovar un nou document de planificació urbanística per al conjunt de la ciutat –el Pla General Municipal d'Ordenació Urbana de 1979-1995 ja havia esgotat el seu horitzó de setze anys–, conjuntament amb la renovació conceptual del sistema clàssic de parcs i jardins que suposa el Pla d'Espais Lliures, impulsen la redacció d'un nou pla d'abast municipal, el Pla General Municipal d'Ordenació Urbana i Territorial de Lleida (1995-2015), que analitzem a continuació.

6.2.4 El Pla General Municipal d'Ordenació Urbana i Territorial de Lleida (1995-2015). L'expansió urbana i territorial de la idea de “parc”

Entre els anys 1994 i 1999, un equip de tècnics vinculats amb l'Ajuntament de Lleida –l'anomenada Oficina del Pla⁵⁰ es va encarregar de redactar un nou Pla de caràcter general per a tota la ciutat, document que acabà aprovant-se de forma definitiva el 1999, any en què va guanyar el primer Premi d'Urbanisme de Catalunya, concedit per la Societat Catalana d'Ordenació del Territori. Es tracta d'un dels primers plans generals de tot l'Estat que fa ús dels Sistemes d'Informació Geogràfica (SIG) per a les etapes d'anàlisi i generació de propostes –tant per a la gestió del sòl agrari com per a la qüestió de l'estat de les aigües i el sistema d'espais lliures, entre d'altres aspectes (Mestres, 1999)–, i és pioner en l'aplicació de sistemes virtuals per al procediment obert de participació pública, fet que s'acaba valorant com un ferm pas endavant per a un ampli consens social de les seves propostes (Esteban, 1999). Representa, també, un model paradigmàtic de pla amb un clar enfocament sostenibilista (Llop-Torné & García-Català, 2007).

Si bé el Pla compta amb una sèrie de línies estratègiques per a tota la ciutat –com l'ordenació del centre històric, la qüestió de l'eix ferroviari,⁵¹ la millora urbana del turó

⁵⁰ L'Oficina del Pla estava formada per l'equip tècnic de redacció del Pla –amb el Sr. Josep Maria Llop com a director del Pla, conjuntament amb Rafael García Català, Ignasi Aldomà, Esther Fanlo, Carles Llop, Josep Maria Puigdemasa, Josep Maria Fargas i Pegor Papazian–, conjuntament amb una sèrie d'assessors interns i externs de suport.

⁵¹ El Pla aborda l'adequació de les infraestructures ferroviàries de la ciutat per al pas del TGV, projecte que ja havia entrat en escena amb el Pla General Municipal de 1979-1995, i que acaba sent una realitat pels volts de l'any 2003. Sobre aquesta qüestió, és important remarcar els treballs de Bellet (2000) i Bellet & Llop-Torné (2005), que constaten la multiplicitat d'oportunitats estratègiques d'aquest projecte per a Lleida.

de Gardeny i l'ordenació de l'estructura viària i el desenvolupament del marge fluvial esquerre de la ciutat⁵², la gestió del sistema d'espais lliures i l'ordenació de les zones fluvials adjacents al riu Segre en constitueix un dels grans pals de paller, conjuntament amb la qüestió vinculada amb l'ordenació dels espais de contacte horta-ciutat.⁵³ El Pla pren en consideració les directrius del Pla d'Espais Lliures de 1994 i determina tota una sèrie d'objectius generals i específics per al conjunt d'espais lliures urbans i territorials. Es manté la visió unitària del Segre, com a element urbà i territorial, i amb tota una sèrie de valors que cal potenciar: “La concepció unitària del riu des del seu naixement fins a la desembocadura és la base per concebre'l com un element d'integració territorial [...] D'aquesta manera, el riu pren la consideració d'un espai de diversitat, ric en continguts mediambientals, territorials i d'esbarjo: caracteritzador de la forma física, del paisatge i la geografia de la plana del Segrià; com a espai biològic de connectivitat territorial per als éssers vius; com a espai de dipòsit de les terres més fèrtils d'usos agraris; com àrea de control dels règims fluvials i de les avingudes d'aigües; com a espai altament atractiu des del punt de vista de la utilització lúdica mitjançant la pràctica de la pesca, del passeig, del bany i dels esports aquàtics.”⁵⁴

Els principals avenços del present document respecte al Pla d'Espais Lliures són, d'una banda, l'impuls que es dona a la creació de diversos *parcs* com a figura elemental d'ordenació i gestió dels diferents espais lliures vinculats al Segre –el parc territorial de Granyena, el parc d'interès natural de la Mitjana, el parc urbà del Segre, el parc fluvial territorial del meandre Rufeà-Butsènit, el parc territorial de Rufeà (vinculat a activitats educatives) i el parc territorial de Butsènit (vinculat a diferents activitats d'esbarjo)– i,

⁵² El Pla proposa dos models de creixement de la trama urbana (Aldomà, 2001): una estructura radial per al marge dret –amb el turó de la Seu Vella com a punt focal– i una estructura reticular al marge esquerre a partir de l'eix viari de la N-II. En aquest sentit, l'objectiu del Pla és “fomentar el desenvolupament del marge esquerre” a partir de la “canalització del riu Segre, l'expansió del recinte firal, l'extensió de la xarxa d'abastament d'aigua i de sanejament”, a banda de la construcció de nous ponts i del nou campus universitari (Pla General Municipal d'Ordenació Urbana i Territorial de Lleida de 1995-2015 [1999]. Naturalesa i justificació de la revisió del Pla General Municipal, p. 4). Així doncs, el Pla és l'artífex del creixement modern residencial i industrial dels barris de Cappont i la Bordeta, a partir del desenvolupament d'una sèrie de plans parcials (els anomenats Pla Parcial del Marge Esquerre i Pla Parcial del Sector de la Bordeta-Ferrocarril).

⁵³ Respecte a l'horta, el Pla proposa tota una sèrie de figures de protecció que, al cap i a la fi, tenen l'objectiu de preservar aquests espais agrícoles de la urbanització i de la seva degradació ambiental. Concretament, el Pla delimita diverses *àrees d'interès natural, reserves naturals, corredors ecològics i àrees d'intervenció ambiental* (Aldomà, 2001).

⁵⁴ Pla General Municipal d'Ordenació Urbana i Territorial de Lleida de 1995-2015 (1999). Model urbanístic i estructura del Pla General 1995-2015. Ordenació de l'eix del riu Segre, p. 42.

de l'altra, la importància dels *plans especials* com a principal eina estructuradora d'aquests espais –particularment, es dona especial importància al Pla Especial corresponent a la Mitjana, ja que s'argumenta la necessitat d'incloure aquest bosc de ribera al Pla d'Espais d'Interès Natural (PEIN) de Catalunya.⁵⁵ L'anomenat Pla d'Ordenació i Gestió de la Mitjana de Lleida, però, ja es troba redactat i aprovat des de l'any 1993, amb una revisió corresponent a l'any 1996 –una circumstància que posa en relleu l'interès del consistori per aquest espai des de la seva declaració, l'any 1979, com àrea d'interès natural.

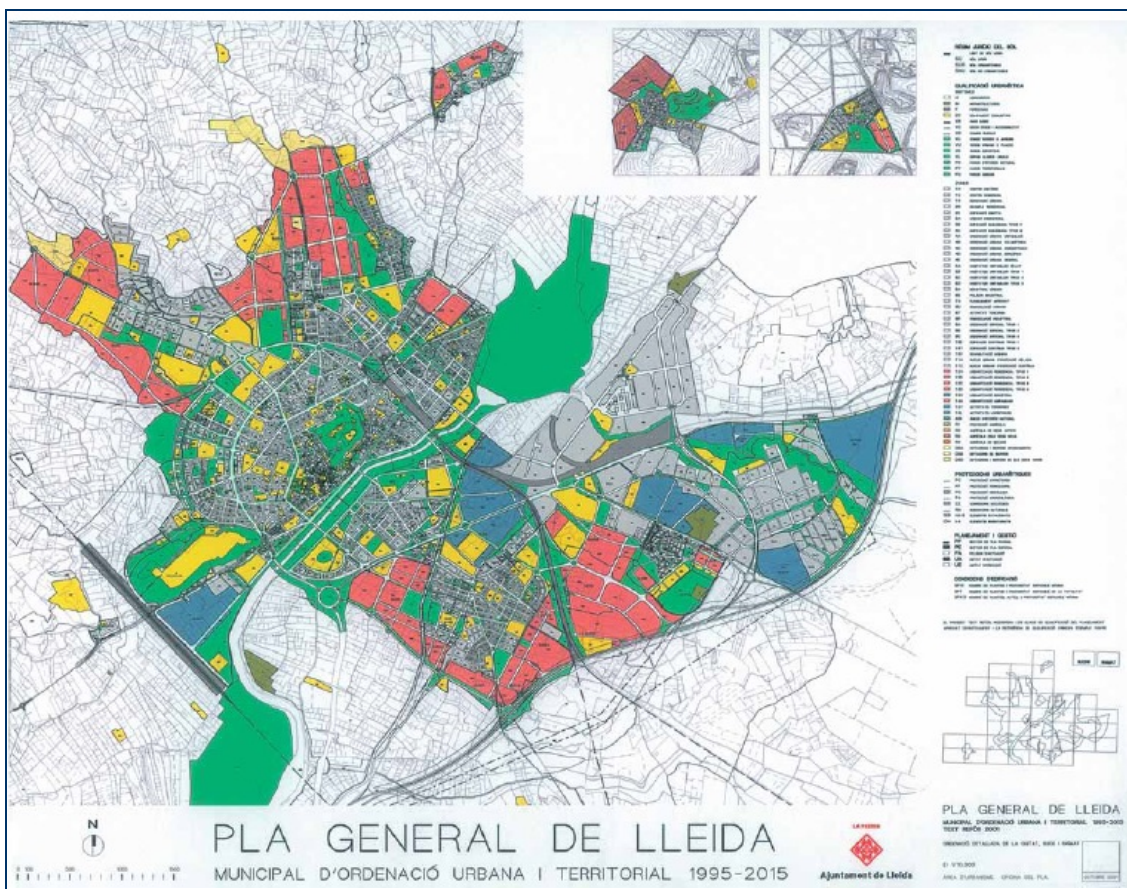


Figura 6.8: Detall del plànol d'ordenació de l'estructura urbana del Pla General Municipal de Lleida (1995-2015). Hom pot observar que, a banda de la nova sistematització dels espais lliures, un dels grans reptes del Pla és el desenvolupament urbanístic del marge esquerre (o llevantí) del Segre, és a dir, dels barris de Cappont i la Bordeta, greument afectats per la riuada de 1982.

Font: Pla General Municipal d'Ordenació Urbana i Territorial de Lleida (1995-2015) i Llop-Torné & García-Català (2007).

⁵⁵ Concretament, el Pla argumenta que “El parc de la Mitjana destaca pel seu paper com a espai on es compaginen la conservació de la natura i els usos didàctics i de passeig. L'objectiu de l'ordenació ha de ser consolidar aquesta funció amb la proposta d'una figura de protecció legal contemplada a la legislació vigent sobre protecció d'espais naturals, promovent la seva declaració com a reserva natural parcial, i la consegüent incorporació al Pla d'Espais d'Interès Natural” (Pla General Municipal d'Ordenació Urbana i Territorial de Lleida de 1995-2015 (1999). Model urbanístic i estructura del Pla General 1995-2015. Ordenació de l'eix del riu Segre, p. 43).

Si bé, finalment, la Mitjana no és incorporada al Pla d'Espais d'Interès Natural (PEIN) de Catalunya, “està catalogada com a zona humida per l’Inventari de Zones Humides de Catalunya i té una protecció municipal emparada per la legislació urbanística quan és declarada l’any 1979 com a àrea d’interès natural i posteriorment parc d’interès natural en el Pla General Municipal de Lleida (1995-2015)” (Ajuntament de Lleida, 2010b). Les propostes d’ordenació del Pla Especial de la Mitjana acaben traduint-se en quatre diferents àrees (de *reserva natural*, d’*interès naturalista*, d’*interpretació ambiental* i d’*ús públic*), amb diferents graus de protecció i accés públic.⁵⁶

Paral·lelament a la qüestió dels espais lliures, un dels grans reptes que es manifesta al llarg de la memòria del Pla és la voluntat de preparar, a nivell urbanístic, la ciutat de Lleida com el que és: la capital de l’interior de Catalunya.⁵⁷ Aspectes clau del Pla com la millora de les infraestructures de la ciutat amb l’arribada del TGV o el desenvolupament del marge esquerre a mercè de la variant de la N-II expliciten l’objectiu de convertir Lleida en una vertadera *ciutat-regió* (Ganau, 1998). En aquest sentit, una proposta que incideix plenament en el nostre àmbit d’estudi és la creació d’un museu dedicat a la interpretació de la relació entre la ciutat i l’aigua: “La ciutat ha d’assentar la seva capitalitat cultural sobre les comarques de Ponent, tot completant la seva oferta de grans equipaments, tant en el camp dels museus, com en els equipaments de tipus universitari i de recerca, com en els centres educatius d’animació i altres. Es plantegen, entre d’altres: Museu d’Art, Museu de l’Aigua, Museu de la Ciutat, Centre d’Educació Ambiental, Centre d’Informació i Documentació de l’Arquitectura i l’Urbanisme”⁵⁸. La idea de construir un Museu de l’Aigua a Lleida, que ja es comença a forjar després de l’episodi de riuada de 1982 (Llop-Torné *et al.*, 2002), es troba íntimament lligada a l’operació de desenvolupament urbanístic del barri de Capponet. El museu, que s’acaba inaugurant l’any 2006, disposa de diferents espais educatius, entre els quals destaca la seva seu en el lloc de l’antic campament de la Canadenc (Iniesta & Llop-Torné, 1995).

⁵⁶ Respecte a l’evolució històrica dels usos i activitats humanes al bosc de la Mitjana, vegeu l’apartat 6.3.

⁵⁷ En aquest aspecte, l’artífex del Pla, el Sr. Josep Maria Llop, afirma que Lleida “constitueix la capital del ponent català, tot oferint-se com un centre de serveis, i àdhuc cultural, d’un *hinterland* que comprèn veïnes poblacions d’Osca, com Fraga, Binèfar i Montsó, la qual cosa li confereix una diversitat social i cultural excepcional” (Llop-Torné, 1981).

⁵⁸ Pla General Municipal d’Ordenació Urbana i Territorial de Lleida de 1995-2015 (1999). Els processos de la redacció i de la participació pública, p. 21.

El Pla General Municipal de 1995-2015 representa, a la pràctica, la modernització de Lleida com a capital provincial, a partir de la renovació general d'infraestructures viàries i ferroviàries, la millora del seu casc històric, el desenvolupament i enfortiment del salt urbanístic al marge fluvial esquerre i l'aposta per una gestió acurada i sistematitzada dels espais lliures a partir de la creació d'una xarxa de parcs territorials i urbans fonamentada en l'eix del Segre; uns canvis urbanístics que, en conjunt, tenen una traducció directa en l'estudi de canvi d'ocupació del sòl, que analitzem a l'apartat 6.3.

6.2.5 Breu referència a l'avantprojecte de Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Lleida (POUM 2015-2030)

Constatem, però, que els reptes urbanístics de Lleida no acaben amb aquest Pla: en el transcurs de la redacció de la present tesi doctoral, l'Ajuntament de Lleida ha dut a terme l'elaboració i redacció de l'avantprojecte del nou Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) de Lleida, elaborat per un equip tècnic dirigit per l'arquitecte Joan Blanch i Ripoll. La consulta de l'avantprojecte ens permet constatar que es tracta d'un Pla concebut com una continuació del document que acabem d'analitzar, i que el seu propòsit principal és perfeccionar el model urbanístic de ciutat compacta seguit fins a l'actualitat. L'horitzó de treball és de 15 anys (2015-2030), i es preveu que a finals de l'any 2016 sigui aprovat de forma definitiva.

En relació amb el sistema d'espais lliures, una de les propostes estrella de l'avantprojecte és la creació d'una *ronda verda* circular i perimetral a la interfície ciutat-horta, d'entre 16 i 18 quilòmetres, que sigui capaç d'acollir diferents rutes, camins i senders per a recórrer l'entorn de la ciutat amb diferents mitjans de locomoció compatibles entre ells (passeig, *running*, ciclisme), i amb l'objectiu de contribuir a relligar els diferents barris perifèrics. Paral·lelament a aquesta proposta, el projecte també assenyala la necessitat de crear una *zona específica d'entorn agrícola* a l'horta, destinada a la potenciació dels productes locals i al desenvolupament de figures d'impuls econòmic com els *parcs agraris*. També proposa la creació d'un catàleg de masies i cases rurals per a la seva tipificació i protecció. A banda d'aquestes propostes, l'avantprojecte també fixa tota una sèrie d'objectius en relació amb el sòl residencial, terciari i comercial, orientats sobretot a la potenciació econòmica de la ciutat.



Figura 6.9: Detall del plànol sintètic de nuclis urbans de l'avantprojecte del POUM 2015-2030. Hom pot observar que, en la qüestió del sistema d'espais lliures, l'avantprojecte proposa una *ronda verda* circular, perimetral i desenvolupada a l'entorn de la ciutat, a mode d'anella verda i de vocació rural

Font: Avantprojecte del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Lleida (POUM 2015-2030).

6.3 L'estudi del canvi d'ocupació del sòl a l'espai urbanofluvial del riu Segre a Lleida

6.3.1 Consideracions prèvies

Abans de presentar els resultats obtinguts en l'estudi d'ocupació del sòl, constatem la necessitat de fer una sèrie de precisions sobre certs aspectes metodològics en el cas que ens ocupa. Són les següents:

- a) El tram estudiat comprèn l'espai fluvial entre el bosc de la Mitjana fins al sector sud-oest del parc de la canalització del Segre, a l'alçada de la variant de la N-II. Es tracta del tram urbà per excel·lència del Segre a Lleida, i que s'ha estudiat i abordat sempre com un conjunt en la planificació històrica. Constatem que les actuacions que s'hi han dut a terme al llarg de les últimes dècades són d'abast territorial, però el nostre objectiu és centrar-nos exclusivament en el tram urbà;
- b) Els dos turons (el turó de la Seu Vella i el turó de Gardeny), referents geogràfics de la ciutat, s'han considerat dins de la subcategoria de teixit urbà discontinu per la seva baixa densitat d'urbanització. Si bé podrien ésser considerats, en part, dins la categoria d'espais verds, esportius i d'oci, s'ha optat per incloure'ls en la categoria de zona urbanitzada, ja que aquest és el seu ús primordial;
- c) Finalment cal tenir en compte, una altra volta, que l'estudi dut a terme se centra en l'espai urbanofluvial del Segre, i no pas en l'espai urbà en el seu conjunt; per aquest motiu, casos com el desenvolupament del marge esquerre no es veuen reflectits en la seva totalitat en les xifres proporcionades. Operacions com el creixement i la millora urbana del barri de la Bordeta o el desenvolupament de la variant de la N-II queden fora de l'àrea d'estudi, tot i que, sens dubte, formen part intrínsecament del desenvolupament modern d'aquest marge.

Els resultats corresponents a l'estudi del canvi d'ocupació del sòl els dividim entre un primer quadre de resultats numèrics (Quadre 6.1), un quadre d'anàlisi específica (Quadre 6.2), diversos gràfics d'anàlisi (Gràfics 6.1, 6.2, 6.3 i 6.4) i la cartografia corresponent (Mapa 6.1, 6.2, 6.3 i 6.4).

6.3.2 Taula de resultats numèrics

Classes i subclasses d'ocupació del sòl	Superfície ocupada i classe/subclasse d'ocupació del sòl respecte la superfície total				Diferència entre 1956 i 2012	
	1956		2012		ha	Creixement (%)
	ha	%	ha	%		
Zona urbanitzada	94,56	24,48	145,43	37,65	50,87	53,80
Teixit urbà continu	58,68	15,19	112,05	29,01	53,37	90,95
Teixit urbà discontinu	26,96	6,98	18	4,66	-8,96	-33,23
Grans zones d'aparcament	0	0	0,94	0,24	0,94	∞
Zones urbanes en construcció	0	0	8,96	2,32	8,96	∞
Sòl nu per acció antròpica	8,92	2,31	5,48	1,42	-3,44	-38,57
Infraestructura de comunicació	13,14	3,40	23,28	6,03	10,14	77,17
Xarxa viària (i terrenys associats)	9,45	2,45	20,23	5,24	10,78	114,07
Xarxa ferroviària (i terrenys associats)	3,69	0,96	2,74	0,71	-0,95	-25,75
Passarel·les peatonals	0	0	0,31	0,08	0,31	∞
Espai verd, esportiu i d'oci	13,25	3,43	56,73	14,69	43,48	328,15
Grans parcs urbans	5,23	1,35	7,22	1,87	1,99	38,05
Grans equipaments esportius i d'oci	5,05	1,31	13,75	3,56	8,70	172,28
Franges pavimentades	2,97	0,77	21,87	5,66	18,90	636,36
Franges enjardinades	0	0	13,89	3,60	13,89	∞
Zona agrícola	99,29	25,70	41,42	10,72	-57,87	-58,28
Vegetació de ribera	120,03	31,08	89,61	23,20	-37,42	-78,66
Superfície d'aigua	46	11,91	29,80	7,71	-16,20	-35,22
Curs fluvial	43,78	11,33	28,08	7,27	-15,70	-35,86
Canal industrial	2,22	0,57	1,72	0,45	-0,50	-22,52
Superfície total	386,27	100	386,27	100		

Quadre 6.1: Quadre comparatiu de la distribució de l'ocupació del sòl a l'espai urbanofluvial del riu Segre a Lleida entre els anys 1956 i 2012.

Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de canvi d'ocupació del sòl.

6.3.3 Quadre d'anàlisi específica

Classes i subclasses d'ocupació del sòl	Magnitud del canvi	Lectura específica de resultats
Zona urbanitzada	++	Notable augment originat, principalment, pel creixement i desenvolupament urbanístic del marge fluvial esquerre (barri de Cappont).
Teixit urbà continu	+++	Notable augment derivat del desenvolupament urbanístic del marge esquerre (principalment, la millora duta a terme al barri de Cappont).
Teixit urbà discontinu	-	Lleugera reducció a causa de la transformació de teixit urbà discontinu en teixit urbà continu, principalment al marge fluvial esquerre.
Grans zones d'aparcament	+++	Notable augment provinent de la millora urbana i el desenvolupament de serveis al marge fluvial esquerre.
Zones urbanes en construcció	+++	Notable augment derivat del creixement urbanístic concentrat al barri de Cappont.
Sòl nu per acció antròpica	-	Lleugera reducció, principalment a conseqüència de la substitució d'activitats antròpiques d'ús intensiu del sòl per activitats esportives al bosc de la Mitjana.
Infraestructura de comunicació	+++	Notable augment atribuïble a la millora de les connexions a ambdós marges fluvials i al desenvolupament urbanístic del marge esquerre.
Xarxa viària (i terrenys associats)	+++	Notable augment derivat de la construcció de grans vials de connexió entre tots dos marges fluvials (entre ells, el desenvolupament de la variant de la N-II).
Xarxa ferroviària (i terrenys associats)	-	Lleugera reducció a conseqüència del desmantellament del vial ferroviari al bosc de la Mitjana –que donava nom a l'àrea de la Carbonera, ja que s'hi emmagatzemaven les desferres de carbó.
Passarel·les peatonals	+++	Notable augment provocat per la construcció, paral·lelament a la de grans vials, de múltiples passos exclusius per a vianants, en un intent de reforçar i modernitzar la connectivitat de tots dos marges.
Espai verd, esportiu i d'oci	+++	Notable augment derivat de la regeneració urbana d'ambdós marges fluvials, transformats en zona verda i esportiva.
Grans parcs urbans	+	Aument provinent de l'ampliació dels Camps Elisis –pels volts de l'any 2007, es decidí integrar bona part del carrer Tarradellas a la superfície del parc per tal d'acostar-lo a la franja verda de la canalització.
Grans equipaments esportius i d'oci	+++	Notable augment a causa de la creació d'espais esportius adjacents al Parc de la Mitjana (entre els quals cal comptar, també, l'àrea lúdica de la Carbonera).
Franges pavimentades	+++	Notable augment amb motiu de la construcció d'espais enjardinats lineals al llarg del parc de la canalització a tots dos marges fluvials.
Franges enjardinades	+++	Notable augment derivat de la construcció d'espais pavimentats lineals al llarg del parc de la canalització a tots dos marges fluvials.
Zona agrícola	--	Reducció atribuïble a la urbanització d'ambdós marges fluvials. Si bé l'espai agrícola d'horta segueix sent un element clau del paisatge de Lleida, d'ençà dels anys cinquanta ha anat retirant-se a l'espai periurbà.
Vegetació de ribera	---	Notable reducció provinent de la transformació dels antics boscos de ribera en teixit urbà (continu i discontinu) i espais verds, esportius i d'oci.
Superfície d'aigua	-	Reducció de l'espai fluvial derivada de la canalització del riu Segre i la urbanització dels seus marges.
Curs fluvial	-	Reducció de l'espai fluvial a causa de l'encaixonament provocat per la urbanització de la ribera i la seva canalització en el tram urbà.
Canal industrial	-	Lleugera reducció provocada per la construcció de vies de pas per als vianants al llarg del seu recorregut periurbà.

Quadre 6.2: Quadre d'anàlisi específica i esquemàtica dels resultats numèrics de l'estudi d'ocupació del sòl a l'espai urbanofluvial del riu Segre a Lleida entre els anys 1956 i 2012.

Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de canvi d'ocupació del sòl.

6.3.4 Lectura global de resultats

El cas de Lleida és, probablement, un dels més representatius dels processos d'urbanització existents a les principals capitals regionals europees. La seva façana fluvial ha experimentat un canvi radical a la seva estructura de categories (Gràfics 6.1, 6.2 i 6.3): l'any 1956, la classe corresponent a la vegetació de ribera era dominant (31,08%), seguida de la zona agrícola (25,70%) i l'espai urbà (24,48%). L'any 2012, aquest ordre ha estat totalment modificat: l'espai urbà ocupa la primera posició (37,65%), seguit de la vegetació de ribera (23,20%) i, en tercera posició, l'àrea dedicada als espais verds, esportius i d'oci (14,69%). Les categories que corresponen a ocupació del sòl moderada (1956, 29,13%; 2012, 25,41%) i a la zona natural (1956, 42,99%; 2012, 30,91%) han estat visiblement superades per les categories d'ocupació del sòl intensa (1956, 27,88%; 2012, 43,68%). Aquest fet evidencia el gran desenvolupament i creixement urbanístic que ha sofert la ciutat, a tots dos marges del Segre, durant el període d'estudi (Gràfic 6.4).

El primer gran canvi observat a nivell urbanístic és l'important pèrdua del caràcter rural de la façana fluvial. L'extensa zona d'horta de regadiu que ocupa gairebé la totalitat del marge esquerre l'any 1956 es redueix a més de la meitat l'any 2012 (de 99,29 a 41,42 ha, és a dir, que disminueix en un 58,28%), i és substituïda per una gran varietat d'usos urbans, residencials i comercials gràcies al desenvolupament i expansió del barri de Cappont, en especial arran de l'inundació de 1982, i que té una projecció específica en el nou campus de la Universitat de Lleida, inaugurat l'any 1995. És molt semblant el procés ocorregut a la categoria de vegetació de ribera, que ha sofert una pèrdua considerable (de 120,03 a 89,61 ha), a favor de franges enjardinades i espais urbans de nova construcció. Així mateix, resulta curiós el cas de bona part del bosc de ribera del marge esquerre, que durant l'època del franquisme fou convertit en un important vedat de caça; un fet revelador de la qualitat de la seva salut ecològica original (vegeu Mapes 6.1 i 6.2, E1).

D'altra banda, aquests resultats mostren l'enorme esforç de regeneració urbana duta a terme per part del consistori de la ciutat amb motiu de la inundació dels vuitanta. L'increment en zones verdes, esportives i d'oci marca un *abans* i un *després* en l'estructura general de categories d'ocupació del sòl: es tracta de la classe que experimenta el major creixement a nivell individual (328,15%). L'any 1956, els espais

verds, esportius i d'oci es concentraven, bàsicament, en tres superfícies: d'una banda, les pistes esportives relatives als instituts situats al sud-est de la ciutat, al marge dret del riu. De l'altra, el passeig format a partir de l'avinguda de Blondel (*la Banqueta*), que permetia una vista important sobre el riu al marge dret (vegeu Mapes 6.1 i 6.2, E2). Finalment, els anomenats Camps Elisis, al marge esquerre, mereixen una especial atenció: es tracta d'un dels parcs urbans més antics de la ciutat, construït l'any 1864, d'estil romàntic francès i catalogat com un Bé Cultural d'Interès Local (BCIL). El seu ús lúdic i social és important, i ha estat durant molts anys el recinte d'acollida de grans fires com el conegut Aplec del Cargol. El parc combina de forma intel·ligent jocs d'aigua, zones infantils, àrees de restauració, fonts decoratives, abundant vegetació de procedència diversa i l'anomenat Palau de Vidre, un espai projectat l'any 1965 per l'enginyer Josep Maria Cots Massana i que fou utilitzat, durant molt de temps, com a recinte firal. Aquest palau presenta un origen i un final força problemàtics: per a la seva construcció es va haver de desmantellar un petit llac molt apreciat pels ciutadans (obra de l'arquitecte Lluís Domènech); i, arran de la construcció l'any 2009 de la Llotja de Lleida, les oficines que hi funcionaven durant les últimes dècades es traslladaren a aquest nou recinte, buidant de contingut l'ús primordial del palau. Actualment, el palau no té assignat un ús funcional permanent, tot i que ha acollit en els últims anys celebracions religioses de la comunitat musulmana de Lleida. L'any 2007 s'amplia per tal de connectar els usos d'aquest àmbit amb els del parc format arran de la canalització (vegeu Mapes 6.1 i 6.2, E3).

L'any 2012, els espais verds, esportius i d'oci es multipliquen: se sumen als ja mencionats per a l'any 1956 els relatius al parc fluvial de la canalització del riu, que s'extén a tots dos marges fluvials; una nova àrea esportiva al marge dret –el pavelló municipal de Pardinyes i els camps esportius escolars adjacents–; i, al perímetre del Parc de la Mitjana, també al marge dret, una considerable franja urbana dedicada a múltiples activitats esportives –un camp de futbol, un club de tir amb arc i un espai dedicat a la pràctica de BTT (vegeu Mapes 6.1 i 6.2, E4). A aquestes noves zones també s'ha de sumar un espai lúdic infantil conegut com la Carbonera, situat a l'extrem nord-oest del Parc de la Mitjana, al costat del seu centre d'interpretació. Es tracta d'una àrea que fou utilitzada durant molt de temps com un abocador de residus de carbó de la línia de ferrocarril, que creuava el seu perímetre fins al punt final del seu recorregut –tal i com hom pot comprovar a l'ortofotografia de 1956 (vegeu Mapes 6.1 i 6.2, E5).

Paral·lelament a aquesta qüestió, l'anàlisi ortofotogràfica del bosc de la Mitjana ens permet observar un altre fet: la combinació d'usos, la diversitat d'àrees i les diferents categories de protecció natural. S'hi evidencia un ús antròpic intensiu del sòl corresponent a l'extracció d'àrids per a la fàbrica de ciment situada a la franja nord del bosc (vegeu Mapes 6.1 i 6.2, E6); sòl que augmenta de superfície durant aquest període de temps.

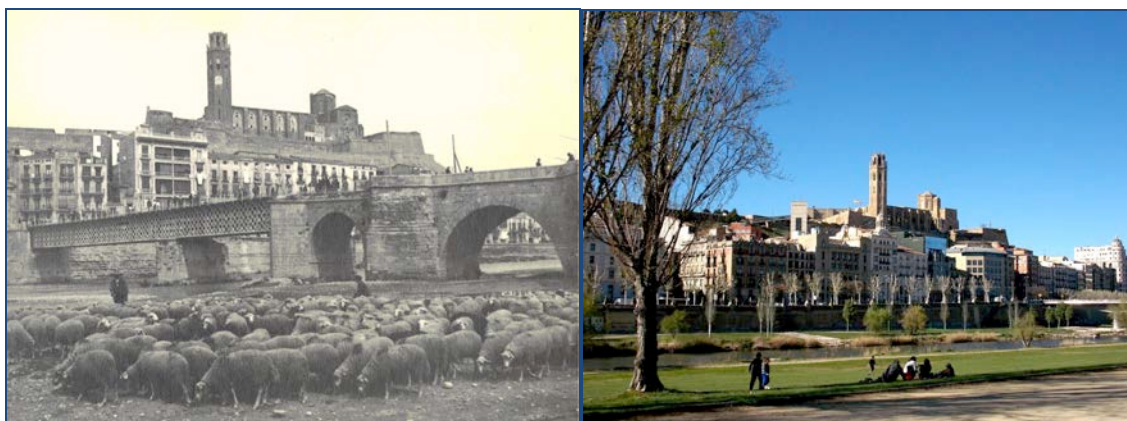
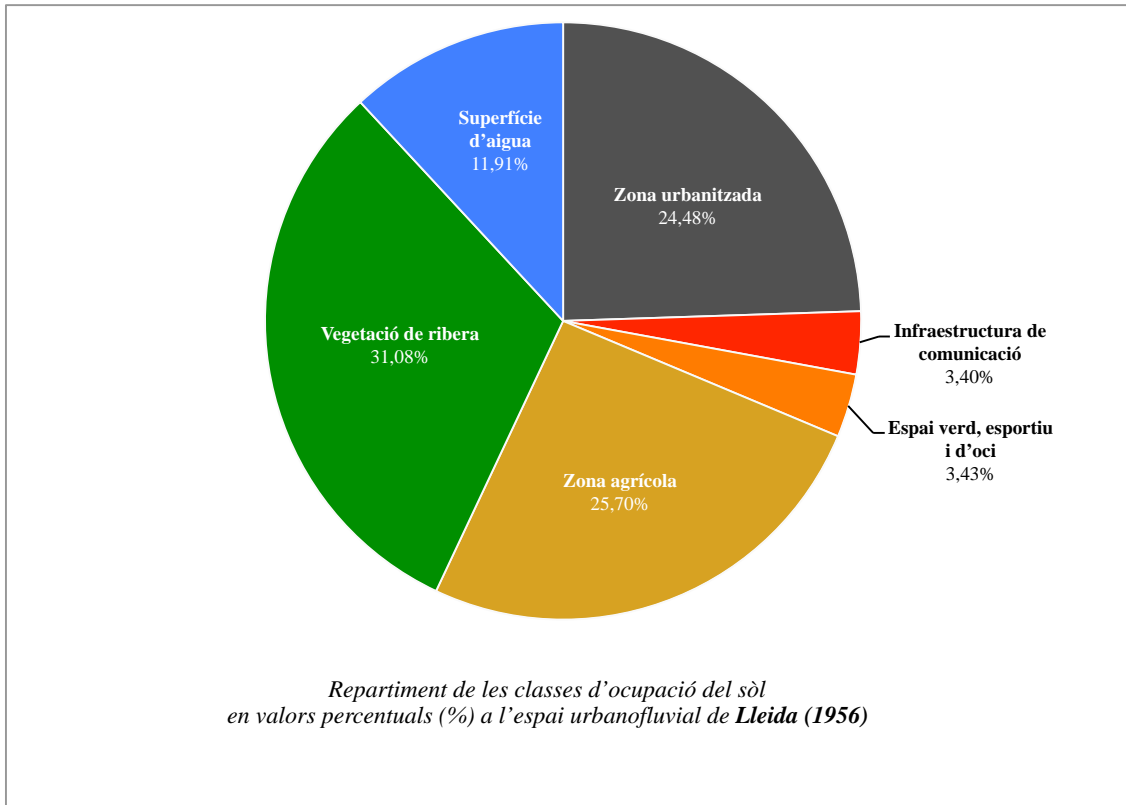


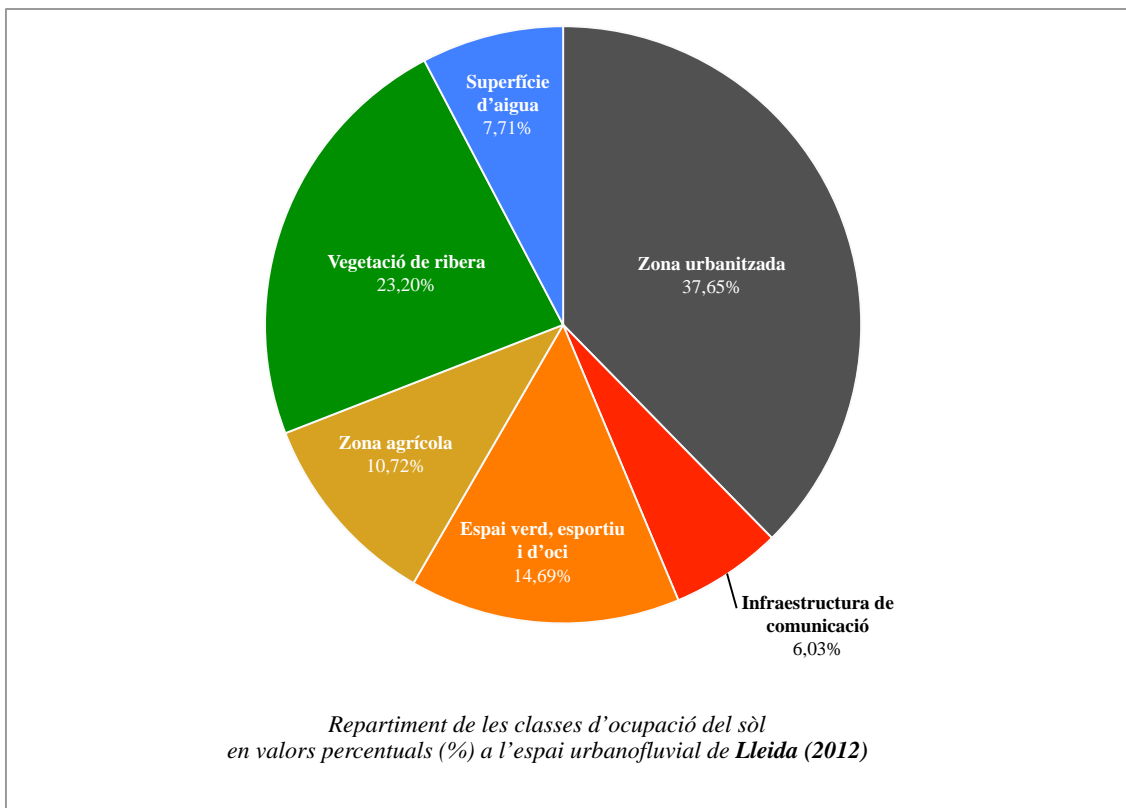
Figura 6.10: *Imatge esquerra.* Imatge bucòlica de la primera meitat del segle XX: un ramat d'ovelles pastura a la riba esquerra del riu Segre a Lleida. *Imatge dreta:* Fotografia del parc fluvial de la canalització del Segre. Hom pot observar que ha estat presa en el mateix angle que la imatge de l'esquerra.

Font: *Imatge esquerra:* Arxiu Municipal de Lleida, autor desconegut. *Imatge dreta:* Arxiu propi, juny del 2015.

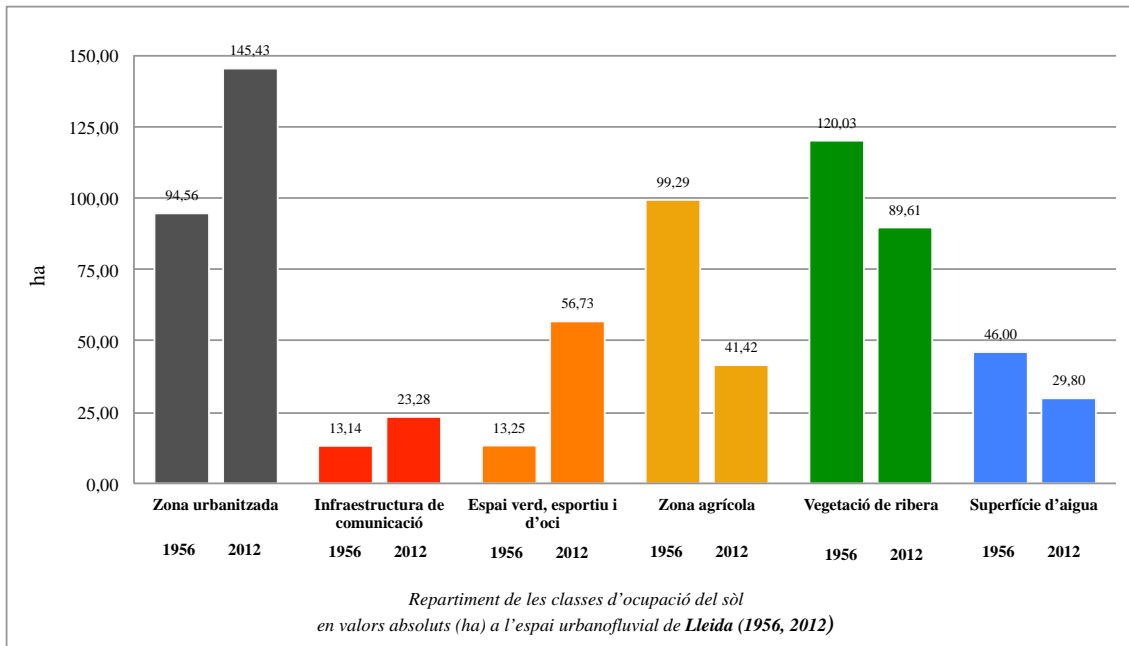
Finalment, l'increment considerable en infraestructures de comunicació –que l'any 1956 representava un 3,40% i, el 2012, un 6,03%– es deu, principalment, a l'augment i el reforç de vies i autovies que recorren i travessen la ciutat. En aquest sentit, cal destacar el gran augment de connexions entre els dos marges del riu: l'any 1956, tan sols existien dos ponts –el Pont Vell i el Pont del Ferrocarril (1860)–; en canvi, el 2012 aquest número augmenta fins a nou –se sumen, als dos anteriors, els següents per ordre de construcció: el Pont Nou (1973), el Pont de la Universitat (1993), el Pont de Pardiniyes (1995), el Pont del Príncep de Viana (2010) i tres passarel·les, la Passarel·la del Liceu Escolar (1997), la Passarel·la dels Camps Elisis (2003) i la Passarel·la dels Maristes (2010). En aquest context, i amb motiu de la gran transformació urbanística de la façana i de la canalització del riu, el traçat del Segre s'ha vist constrenyit i reduït considerablement, un fet que també ha tingut una traducció directa en la disminució global de la categoria de superfície d'aigua (–35,22%).



Gràfic 6.1: Gràfic de sectors corresponents a la repartició de les classes d'ocupació del sòl (Lleida, 1956). Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de canvi d'ocupació del sòl.

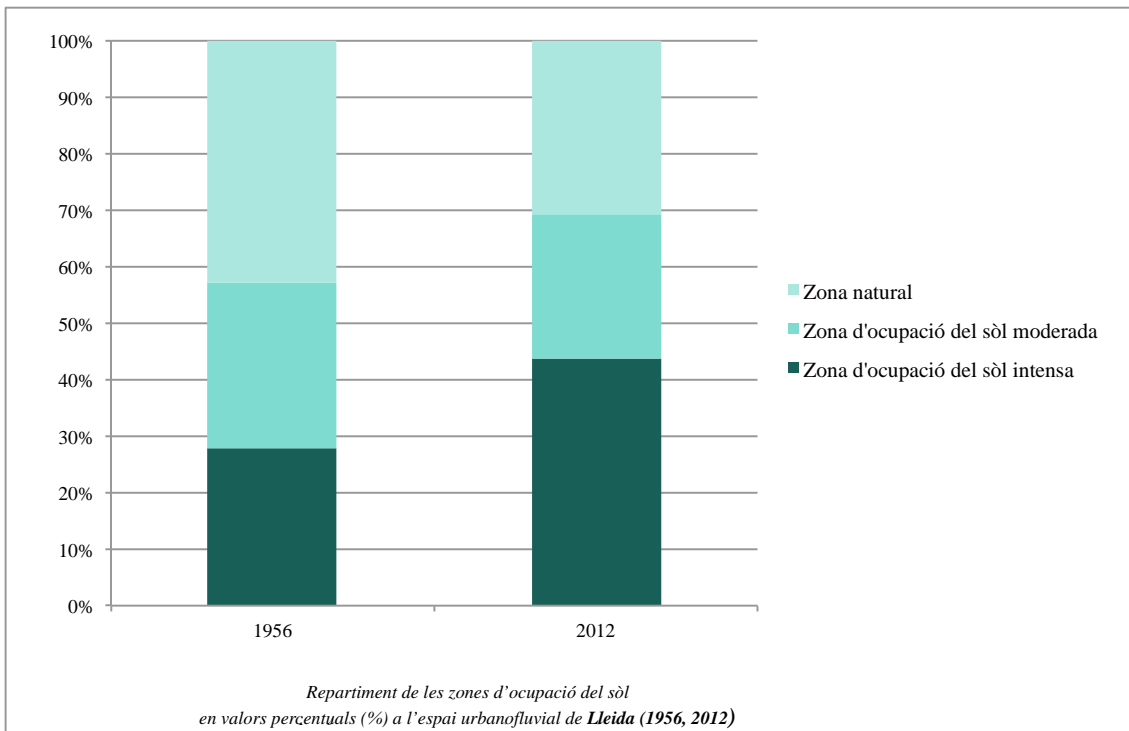


Gràfic 6.2: Gràfic de sectors corresponents a la repartició de les classes d'ocupació del sòl (Lleida, 2012). Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de canvi d'ocupació del sòl.



Gràfic 6.3: Diagrama de barres agrupades corresponent a la repartició de les classes d'ocupació del sòl (Lleida, 1956 i 2012).

Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de canvi d'ocupació del sòl.



Gràfic 6.4: Diagrama de barres apilades corresponent a les zones d'ocupació del sòl en valors percentuals (Lleida, 1956 i 2012), dividint-lo entre zona natural (ZN: categories de superfície d'aigua i vegetació de ribera), zona d'ocupació del sòl moderada (ZOM: zona agrícola i espai verd, esportiu i d'oci) i zona d'ocupació del sòl intensa (ZOI: zona urbanitzada i infraestructura de comunicació).

Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de canvi d'ocupació del sòl.

CAPÍTOL

7

SANT ADRIÀ DE BESÒS

L'EXEMPLE DE CIUTAT FLUVIAL METROPOLITANA



Vista aèria de la desembocadura del Besòs a Sant Adrià

Font: Consorci del Besòs (2015)

7.1 Contextualització historicogeogràfica del cas d'estudi

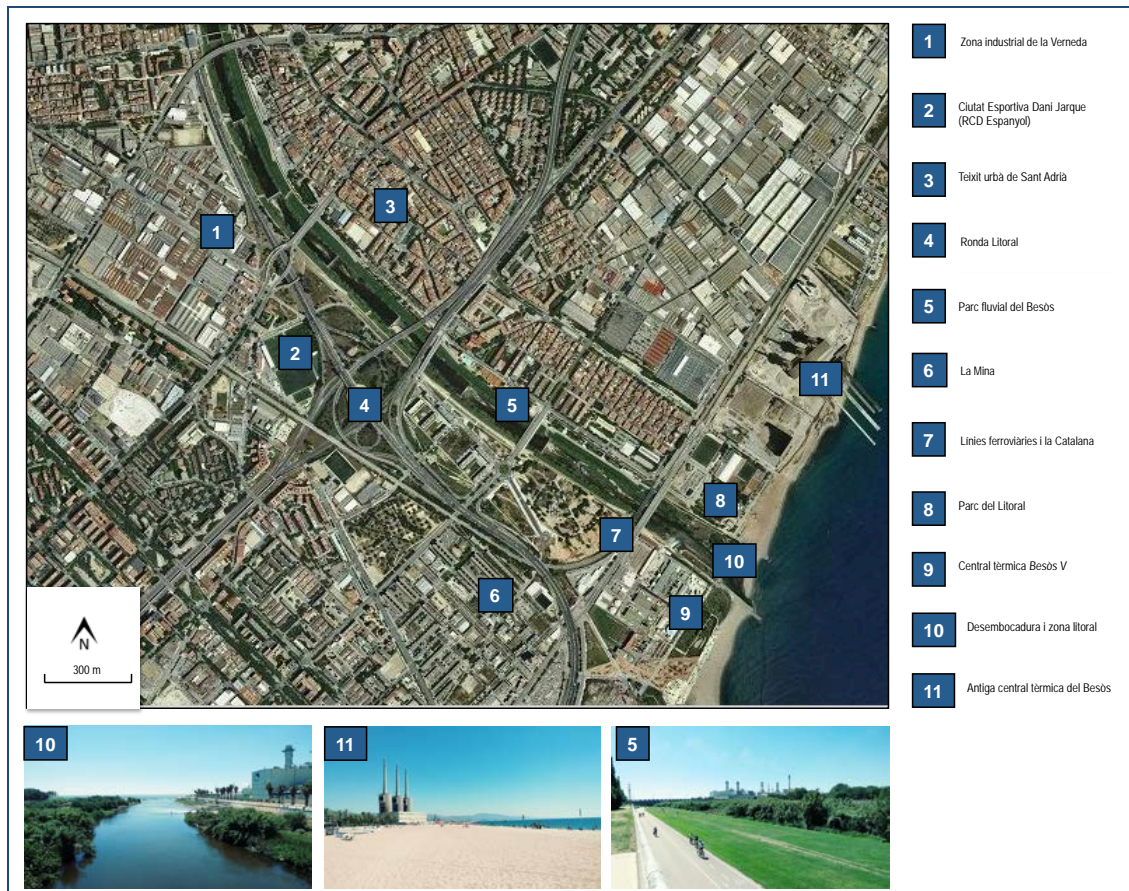


Figura 7.1: Relació dels principals trets geogràfics que conformen el paisatge fluvial del riu Besòs a Sant Adrià. Mentre que el marge esquerre acull el teixit urbà i històric de la ciutat, el marge dret presenta diferents usos, entre els quals destaquen l'industrial, les infraestructures viàries i ferroviàries (com la Ronda Litoral) i barris residencials amb una situació socioeconòmica històricament complexa (com el barri de la Mina).

Font: Elaboració pròpia a partir d'ortofotografia a escala original 1:25.000 de l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya (ICGC). Les fotografies són d'arxiu propi, preses el juny de 2016.

L'estudi de Sant Adrià de Besòs constitueix, probablement, un dels casos que, a dia d'avui, ha tingut una major representació en la literatura científica, no només perquè es tracta d'un exemple en el context de la metròpoli barcelonina, sinó perquè s'ha convertit en un model a l'hora d'intervenir en escenaris fluvials, d'entrada, vertaderament complicats d'abordar i resoldre. Si el cas de Sant Adrià de Besòs hi ha tingut un impacte tan notable a nivell acadèmic és, precisament, per la situació degradada, marginal i, fins i tot, d'emergència ecològica que representava el tram final del riu a la dècada dels setanta. I, també, perquè aquesta situació s'ha aconseguit revertir gràcies a la planificació integral del territori fluvial a partir dels anys noranta.

A la pràctica, parlar del cas d'estudi de Sant Adrià implica fer referència, en termes generals, a quatre aspectes clau: primerament, el seu origen urbà, sempre a cavall d'altres ciutats de més envergadura, com Barcelona i Badalona; en segon lloc, al canvi existent al paisatge fluvial a partir de la *besosada*¹ de 1962; en tercer lloc, a la complexitat afegida dels barris històricament degradats i conflictius situats al seu marge dret i, finalment, la incidència, directa o indirecta, que sempre hi han tingut les grans operacions urbanístiques metropolitanes en la seva transformació.

Si bé existeixen restes neolítiques al territori fluvial del Besòs (Guaita & Boj, 2007), el primer document on apareix el nom de Sant Adrià data del any 1.012 dC, i fa referència a una església parroquial, propietat del Bisbat de Barcelona (Alsina & Piulachs, 2002). Aquesta primera edificació, origen de l'assentament de Sant Adrià, se situa damunt d'un petit turó situat al marge esquerre del riu, a 14 metres sobre el nivell del mar, a recer de les seves aigües. El paisatge fluvial, dominat per múltiples braços de riu i amb un nivell freàtic abundant, va començar a ésser transformat a partir del segle XVIII, amb la dessecació de certs aiguamolls per al seu ús agrícola. Tot i així, és a principis del segle XX que Sant Adrià és objecte d'un procés intens d'industrialització. Tal com afirmen Guaita & Boj (2007:24), "Sant Adrià recollirà aquest nou model d'acollida a la instal·lació d'indústries, aprofitant el que Barcelona no pot donar: un riu i un mar que serveixen com a refrigeradors i col·lectors, terrenys més barats, menys problemes urbanístics i menys impostos, i a canvi es veurà immersa en totes les transformacions que comportava tot això a nivell econòmic, social, humà i urbanístic".

D'aquesta manera, Sant Adrià es converteix en un territori profundament atractiu per a la indústria catalana de diferents sectors (tèxtil, metal·lúrgic, elèctric, del vidre i de derivats del quitrà, entre d'altres), que s'estableix en ambdós marges del Besòs, però substancialment en l'esquerre.² És en aquest moment que s'inicien les obres de construcció de diferents edificis que, encara avui, representen una fita històrica de la façana fluvial de Sant Adrià: al marge esquerre, la central tèrmica *La Energía Eléctrica*

¹ La paraula *besosada*, d'ús col·loquial i que forma part de la cultura popular, fa referència a les riuades del Besòs. També es fa servir, paral·lelament i amb el mateix significat, el terme *besosat* (Guaita & Boj, 2007).

² Per a conèixer, amb més profunditat, certes particularitats sobre l'establiment d'indústries al llarg dels marges fluvials del Besòs a principis del segle XX, consulteu l'Entrevista núm. 4 (Annex I).

de Catalunya³—actual FECSA, que entra en funcionament a partir de l’any 1913—; i al marge dret, la *Compañía de Fluido Eléctrico*, coneguda com “La Catalana”, que comença a construir-se a partir de l’any 1915 i que acaba donant nom al barri de creació immediata que es forma a partir del gran flux d’immigració vinguda de tot Espanya per a treballar-hi.⁴A mesura, doncs, que s’estableixen aquest conjunt d’indústries vora els marges fluvials, Sant Adrià creix de forma exponencial; hi contribueix, en bona mesura, l’assentament informal de la població immigrada em les parcel·les properes als recintes fabrils. Es formen, així, nombrosos nuclis de barraques, com el de la zona de la Catalana⁵. Aquests barris, a conseqüència de les condicions paupèrrimes dels nouvinguts i de la inhibició de les institucions municipals, són construïts de forma improvisada i brusca, sense seguir cap línia d’ordenació ni de planificació urbanística —sense asfaltament, ni infraestructures, ni serveis ni cap tipus d’equipament sanitari o escolar— i amb un simple amuntegament de barraques i famílies. Precisament, el barri de la Catalana, conjuntament amb la urbanització de Sant Joan Baptista, són els protagonistes de la gran tragèdia que provoca la inundació de 1962 —si bé el primer, en

³ L’antiga central tèrmica del Besòs constitueix, a dia d’avui, un dels temes candents de la gestió del patrimoni industrial a Catalunya. Coneguda popularment com *Les Tres Xemeneies*, forma part indissociable del paisatge urbà de Sant Adrià de Besòs. S’ha escrit molt sobre el futur d’aquest antic recinte fabril (Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 2010), i són moltes les propostes que s’han posat sobre la taula: des del seu enderrocament total fins a la seva conversió en un gran centre cultural i museogràfic —com el pla dissenyat per l’Estudi Ramon Folch (Sabaté, 2011)—, però ara mateix segueix sense ésser catalogat com a Bé Cultural d’Interès Local (BCIL) —malgrat que s’han començat a fer passos en aquesta direcció des de la Diputació de Barcelona. De fet, aquesta catalogació és una de les principals peticions de l’anomenada *Plataforma per la Conservació de les Tres Xemeneies de Sant Adrià* (Urban Living Lab, 2015). Tot i així, a principis de 2016 s’ha posat en marxa un procés participatiu que ha de donar una resposta ciutadana a aquesta problemàtica, si bé la qüestió exigeix quelcom més que l’opinió del veïnat, ja que la propietat del sòl és d’Endesa i del Banco Santander i cal arribar-hi a un acord (“Què es farà amb les Tres Xemeneies del Besòs? Arrenca el procés participatiu per transformar la zona on se situa l’antiga central” [Clara Blanchar], *El País*, 05/03/2016 [disponible a <http://www.ccaa.elpais.com/ccaa/2016/03/05/catalunya/1457198707_028884.html> (consultat el 25/06/2016)]).

⁴ El període entre els anys 1900 i 1930, el municipi de Sant Adrià experimenta un creixement demogràfic sense precedents. Segons Guaita & Boj (2007), la població de fet l’any 1900 era de 418 persones. En canvi, el 1930, aquesta població havia augmentat fins a les 6.515 persones.

⁵ Un dels principals motius d’aquesta concentració esporàdica i caòtica dels treballadors vora els recintes industrials era que aquests recintes, en una gran majoria, no comptaven amb unes instal·lacions capaces d’albergar-los. Tan sols una fàbrica tèxtil, la Baurier, disposava d’una sèrie d’edificis a l’estil de les colònies del segle XIX (Guaita & Boj, 2007). Diferent és el cas del barri obrer de Sant Joan Baptista, que aconsegueix anar endavant amb unes condicions molt millors gràcies a la urbanització creada, l’any 1922, per la família Font i Viñals, que n’era la propietària dels terrenys. Tal com afirmen Guaita & Boj (2007:31), “en el seu projecte urbanitzador es va tenir molt en compte l’escàs desnivell que hi havia respecte a la llera del riu, i per això els carrers es van aixecar aproximadament un metre i mig o més sobre el nivell del terra [...]; i, per evitar els danys de les besosades, al marge esquerre es va deixar un espai sense edificar entre el riu i les cases, un espai per als horts, d’aproximadament 150 metres.”

no tenir cap mena de protecció urbanística cara a les crescudes del riu, és el que rep un major impacte.

Les avingudes dels cursos fluvials del Vallès als anys seixanta, que tant afecten a municipis estudiats en la present recerca com Terrassa, tenen una traducció directa en l'urbanisme de Sant Adrià de Besòs: els consistoris de municipis com Montcada i Reixac, Santa Coloma de Gramenet o Martorelles de Baix són els primers que demanen al llavors Ministeri d'Obres Públiques la canalització del Besòs per la por que una nova *besosada* pugui reproduir una tragèdia com aquella (Gordi, 2005). Les obres de canalització del Besòs, des del municipi de Montmeló fins a la seva desembocadura a Sant Adrià, comencen el mateix any 1962, amb la redacció i posterior execució d'un projecte tècnic de gran envergadura, anomenat, concretament, *Proyecto de defensa de los márgenes del río Besós, de Montmeló hasta el mar* (Gordi, 2005). L'execució d'aquest projecte, però, es perllonga fins a una dècada després: no és fins a la primera meitat dels setanta que se n'acaben de canalitzar tots els trams (Vendrell & Presmanes, 1993; Alsina & Piulachs, 2002).

La *besosada* de 1962, amb un origen meteorològic complex –una inestabilització sobtada de les masses d'aire, amb el contacte d'aire fred i calent de procedència marina, que provocà grans pluges torrencials i un augment del cabal global dels cursos fluvials del territori vallesà, i que arribà en el cas del Besòs als 2.345 m³/s (Agència Catalana de l'Aigua, 2011)⁶– deixà, sobre la taula, unes xifres realment tràgiques: 11 víctimes mortals, 2.377 damnificats, 587 famílies afectades, 229 habitatges destruïts i un perjudici econòmic en bona mesura inquantificable. Es tracta, de fet, de la riuada més catastròfica de les que es té constància als arxius documentals històrics de Sant Adrià (Guaita & Boj, 2007), i els barris que en quedaren més afectats foren els que, en aquell moment, formaven part intrínseca dels seus marges, els ja esmentats la Catalana i Sant Joan Baptista.

Així doncs, el paisatge fluvial de Sant Adrià es transforma profundament, primer a conseqüència de la gran industrialització de principis de segle i posteriorment a resultes de la canalització entre els anys seixanta i els setanta per tal d'evitar una altra *besosada*.

⁶ En situacions normals, el cabal del tram baix del riu Besòs no mostra una variabilitat interanual acusada com d'altres rius catalans, ja que es mou, de mitjana, entre els 3 i els 4 m³/s. Segons dades hidrològiques de l'estació d'aforament de Santa Coloma de Gramenet, aigües amunt de Sant Adrià, en els últims deu anys el més humit ha estat el 2013-2014 (6,33 m³/s) i el més sec el 2015-2016 (3,12 m³/s), seguit del 2007-2008 (3,37 m³/s).

El Besòs, convertit en la major part del seu trajecte en una “claveguera a cel obert” a conseqüència dels múltiples abocaments industrials que hi tenien lloc (Prat & Rieradevall, 1992), sofreix també la desaparició gairebé total del seu bosc de ribera originari, un encaixonament de la seva llera provocat per les grans infraestructures de comunicació i un risc constant provocat per les torres elèctriques d’alta tensió que se situen a la seva riba –i, en alguns casos, fins i tot en el mateix llit del riu (vegeu Figura 7.2).

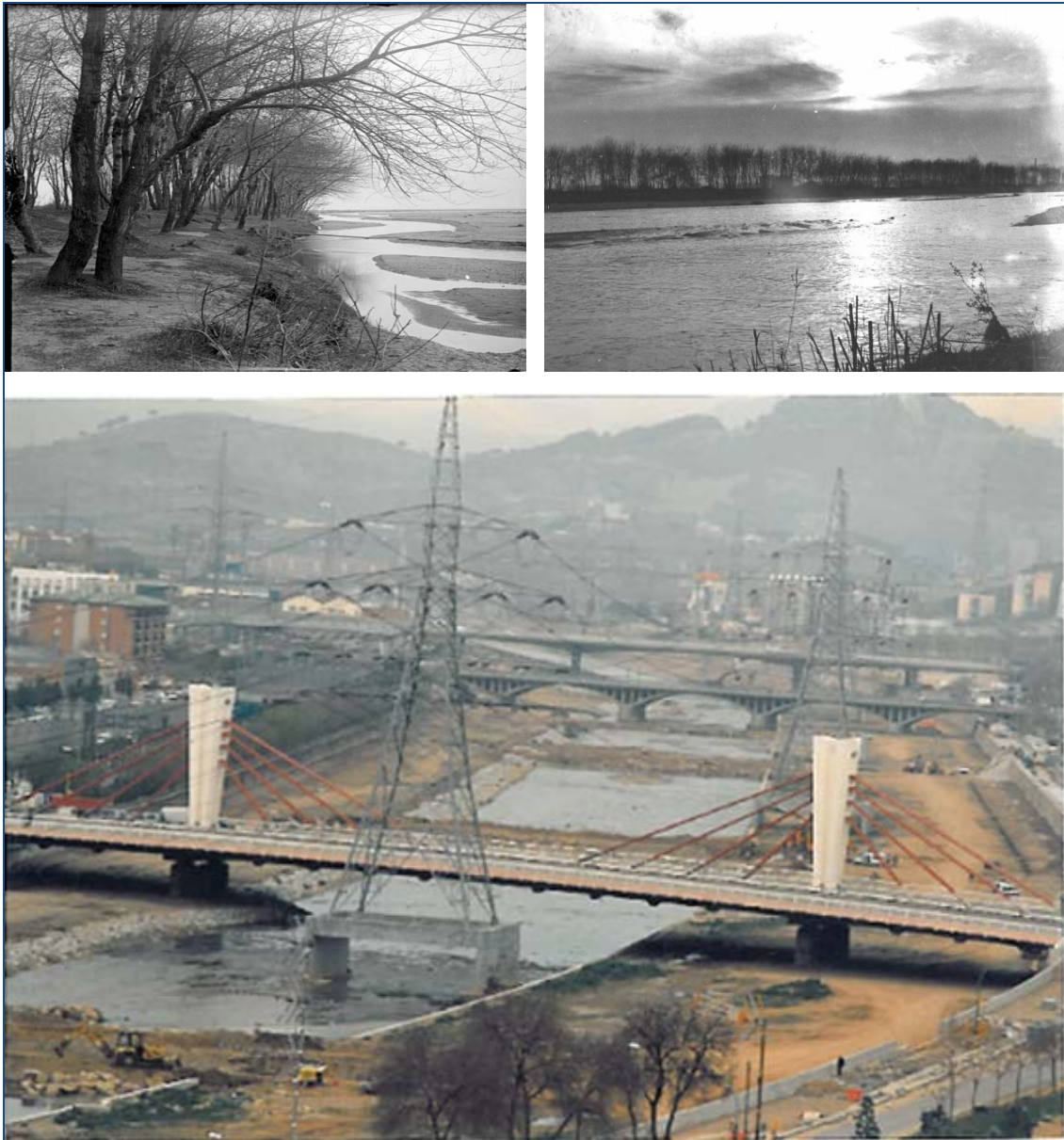


Figura 7.2: *Imatges superiors:* El paisatge fluvial del tram baix del Besòs a principis del segle XX, abans de la transformació industrial. Hi podem observar un bosc de ribera consistent i un riu amb un espai de llibertat prou generós. *Imatges inferiors:* El tram final del riu Besòs a la dècada dels setanta. Un paisatge conformat per aigües de molta mala qualitat, un bosc de ribera inexistent, l’encaixonament de la canalització i la presència de torres elèctriques d’alta tensió que s’aixequen al bell mig de la llera.

Font: Recull d’imatges facilitades pel Consorci del Besòs.

A aquesta situació, que podem qualificar com a d'*emergència ecològica*, s'hi afegeix un ingredient més: la construcció, entre finals dels seixanta i principis dels setanta, del barri de la Mina, fruit del real·lotjament de població procedent de nuclis barraquistes de diferents parts del terme municipal de Barcelona, i que arriba a establitzar-se amb una població d'unes 15.000 persones i un profund estigma social (Cervero & Agustín, 2015). El paisatge del Besòs s'acaba convertint en una autèntica *rebotiga de la metròpoli*, tant a nivell ecològic com econòmic i social.⁷ I, paradoxalment, serà l'escenari que presentarà, a ulls de tot el món, durant els Jocs Olímpics de Barcelona de 1992, una operació urbanística que afegeix un nou ingredient de pressió al marge dret del riu: la construcció de la Ronda Litoral, prevista pel Pla General Metropolità de Barcelona (vegeu epígraf 7.2.4).

El paisatge marginal del riu Besòs, però, comença, progressivament, a convertir-se en el centre d'atenció de l'administració, a partir de diferents circumstàncies. Primerament, a causa dels resultats pèssims de la qualitat ecològica de l'entorn fluvial del Besòs, arran de diversos estudis duts a terme per la Universitat de Barcelona (Margalef & Prat, 1979) i en el context de la progressiva aplicació efectiva del Pla de Sanejament de Catalunya. De l'altra, a conseqüència de les queixes reiterades del moviment veïnal de Sant Adrià, conscient, cada cop més, de la situació degradada i marginal del riu Besòs.⁸ I, finalment, per l'impuls sensibilitzador d'organitzacions com el Consorci per a la Defensa de la Conca del Riu Besòs,⁹ que neix l'any 1988 i dedica els seus esforços al sanejament i millora del medi fluvial.

⁷ Andreu (2016) fa un recull exhaustiu dels paisatges urbans marginals i "oblidats" de Catalunya; allò que ell considera com a "ciutats invisibles". Sens dubte, durant els anys setanta, l'àmbit global del riu Besòs era "metròpoli invisible", que en els plans ecològic, social i urbanístic oferia exemples de degradació extrema.

⁸ El Sr. Sito Alarcón, tècnic expert entrevistat per a l'ocasió, detalla aspectes concrets d'aquest procés que conformava una mena de conscienciació incipient de les administracions a partir del paper de diferents organismes i moviments veïnals (consulteu l'*Entrevista núm. 4*, Annex I).

⁹ Aquest organisme es constitueix en consorci el 29 de febrer de 1988. Si bé en un inici el van formar vint-i-cinc ajuntaments, actualment és integrat per cinquanta-dos municipis i quatre organismes supramunicipals (el Consell Comarcal del Vallès Oriental, la Diputació de Barcelona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona i el Consorci per a la Gestió dels Residus del Vallès). Les línies d'actuació del Consorci centren en el que es coneix com a *sanejament en alta* –gestió de col·lectors, estacions de bombament d'aigua i depuradores–, *sanejament en baixa* –serveis de claveguerams municipals– i millora de l'espai fluvial –a partir de la redacció de diversos plans i projectes–, com també serveis d'educació i divulgació ambiental. Per tant, la tasca del Consorci és doble: no tan sols de suport tècnic, sinó també de suport a la recerca i a l'oferta educativa.

Així doncs, podem dir que la “presa de consciència” de l’administració de la problemàtica ambiental del Besòs es va materialitzant a diferents nivells: d’una banda, de “dalt a baix” (*top-down*), amb la posada en pràctica d’estudis i la creació d’organismes per a la millora de l’espai fluvial; de l’altra, de “baix a dalt” (*bottom-up*), a partir de la queixa reiterada de la ciutadania (Benages-Albert & Vall-Casas, 2014). Això afavoreix que, anys més tard, la Mancomunitat de Municipis de l’Àrea Metropolitana de Barcelona creï l’anomenat Equip de Rius, que redacta la *Proposta Marc per a la Recuperació d’Espais Fluvials Metropolitans* (1995) –una de les bases d’estudi d’aquest capítol de recerca–, mare del projecte de Parc Fluvial del Besòs que es desenvolupa fins a l’any 2006 (Alarcón, 2015).

Un dels efectes directes d’aquest rebrot conscient dels greus problemes ambientals i socials del Besòs es concreta, específicament, en la millora del barri de La Mina. Les administracions locals i autonòmiques (l’Ajuntament de Sant Adrià de Besòs, l’Ajuntament de Barcelona, la Diputació de Barcelona i la Generalitat de Catalunya) realitzen un esforç considerable per a corregir i esmenar les condicions urbanes del barri, per bé que trenta anys després del seu naixement. A partir d’una estratègia mixta de remodelació i rehabilitació urbanes (Cervero & Agustín, 2015), i la creació d’un consorci propi l’any 2000 (el Consorci del Barri de la Mina), es duu a terme una sèrie d’intervencions, recollides i aprovades l’any 2004 en l’anomenat *Pla especial de Reordenació i Millora del barri de la Mina* (PERM), que en canvien la fesomia urbana, conjuntament amb una dotació d’equipaments i serveis i amb la millora de les connexions amb Sant Adrià de Besòs i Barcelona.¹⁰ La transformació econòmica, urbanística i social del barri de la Mina s’allarga fins l’any 2010, n’acaba millorant la seguretat ciutadana (Gil, 2011) i, fins i tot, li val el *Premio Nacional de Urbanismo* de l’any 2006 (Jornet *et al.*, 2008).

¹⁰ El PERM l’integren tres estudis: un primer de caràcter social (dirigits per l’antropòloga Concha Doncel Rasillo), un de tècnic sobre els edificis (dirigit per l’arquitecte César Díaz Gómez) i, finalment, un de caire urbanístic, redactat pels arquitectes Sebastià Jornet Forner, Carles Llop Torné i Joan Enric Pastor Fernández). Aquest últim, però, té el seu origen en l’anomenat *Pla de Transformació del Barri de la Mina* (PTBM), una iniciativa del Consorci del Besòs que s’instrumenta l’any 1998. Tot i que el PERM és el primer pla integral sobre el barri de la Mina, els anys noranta s’hi duen a terme d’altres intervencions, més tímides, per a millorar-ne certes parts, a partir de les determinacions urbanístiques de la planificació especial del Pla General Metropolità de Barcelona i mitjançant el paper d’empreses com Pla de Besòs, que inverteix 680 milions de pessetes (4 milions d’euros) en reparació de vivendes i edificacions (Cervero & Agustín, 2015).

És important remarcar, però, que la transformació de la Mina és una operació urbanística que neix paral·lelament al macroprojecte del Fòrum de les Cultures de 2004 (Sainz, 2011) –el procés “de reurbanització més important de Catalunya” (Tarragó, 2008:96), que va convertir la ciutadania de Sant Adrià en “protagonista d’un esdeveniment d’interès mundial” (Alsina *et al.*, 2004:170), però no per això exempt de polèmica (Capel, 2006; Borja, 2009)–; i que, per mímesis urbanística –i a causa de les modificacions que s’introdueixen al Pla General Metropolità de Barcelona (1976)–, va induir el procés de transformació urbana del barri de la Catalana (Sau, 2012), malaurat protagonista de les inundacions dels seixanta.

Així doncs podem dir, a manera de síntesi, que el “territori Besòs” ha estat objecte, històricament, de grans transformacions urbanístiques, i que avui en dia encara ho continua estant. Si bé l’any 1992 –amb els Jocs Olímpics de Barcelona– i l’any 2004 –amb motiu del Fòrum de les Cultures de Barcelona– va ser la façana *litoral* del Besòs la que concentrà grans esforços de transformació urbana per part de l’administració, en l’actualitat –i després de la consecució de les propostes del Projecte Marc (1995)– torna a ésser la façana *fluvial* el principal objecte de projectes i promeses polítiques,¹¹ tant provinents de l’actual alcaldia¹² com de l’anterior.¹³ Sembla, evident, per tant, que a dia d’avui els plans de transformació i de reforma d’aquest territori encara no han arribat a la seva fi.

¹¹ L’entrevista amb el Sr. Sito Alarcón, esmentada a la nota 8, és força aclaridora dels diversos projectes de futur que afecten el tram final del riu Besòs. El gran objectiu de l’administració local, segons l’entrevistat, és millorar els accessos i la connexió dels polígons industrials existents al marge esquerre amb Barcelona i dotar de més serveis i espai públic els barris propers al riu.

¹² “Alianza entre ciudades para la transformación socioeconómica del Besòs” [Víctor Vargas], *El Periódico*, 10/02/2016 [disponible a <<http://www.elperiodico.com/es/noticias/barcelona/besos-alianza-transformacion-socioeconomica-4886610>> (consultat el 15/03/2016)].

¹³ “Trias presenta un plan para reformar la fachada del Besòs” [Sílvia Angulo], *La Vanguardia*, 09/05/2015 [disponible a <<http://www.lavanguardia.com/politica/20150509/54431142008/trias-plan-reformar-fachada-besos.html>> (consultat el 15/03/2016)].

7.2 L'anàlisi de la planificació urbanística de Sant Adrià de Besòs

7.2.1 Consideracions prèvies. La complexitat històrica de la planificació urbanística a Sant Adrià de Besòs

El cas d'estudi que concerneix la ciutat de Sant Adrià de Besòs és, pel que fa a l'anàlisi de la seva planificació urbanística històrica, substancialment diferent al de la resta dels municipis que abordem en aquesta recerca. Si bé a l'hora de tractar aquesta qüestió als altres casos d'estudi s'ha optat per analitzar la planificació d'àmbit estrictament local –i, per tant, generada i aprovada pel consistori corresponent–, en el cas que ens ocupa això no és possible: d'una banda, per la complexitat històrica de la seva relació amb els municipis veïns, Barcelona i Badalona;¹⁴ de l'altra, per la seva integració natural en un àmbit de planificació supramunicipal –el que, actualment, hom coneix com a Àrea Metropolitana de Barcelona. Aquestes circumstàncies, que denoten una situació geogràfica estratègica, han determinat la gestació i aprovació d'una planificació que mai no ha considerat Sant Adrià del Besòs com una peça individualitzada dins el conjunt metropolità de Barcelona. En conseqüència, la documentació relativa a la planificació que analitzem sempre fa referència a aquest conjunt, i tot i que presenta uns límits canvians en relació amb els municipis més allunyats de Barcelona, mai no deixa de considerar Sant Adrià de Besòs com una part indissociable de l'àmbit metropolità barceloní.

Així doncs, el nostre principal objectiu en el cas de Sant Adrià de Besòs ha estat l'anàlisi de les determinacions concretes que es projecten per al municipi en relació amb el Pla Comarcal de l'any 1953 (*Plan de Ordenación de Barcelona y su Zona de Influencia*, aprovat per la *Ley de 3 de diciembre de 1953 sobre ordenación urbana de Barcelona y su comarca*), el Pla Director de 1968 (*Plan Director del Área Metropolitana de Barcelona*) i l'encara vigent Pla General Metropolità de 1976.¹⁵ A

¹⁴ L'any 1929 fou una data clau en la història de Sant Adrià de Besòs: per decret, el municipi perd la seva independència i reparteix el seu terme entre Barcelona i Badalona, amb el riu com a divisòria. Tot i així, tal i com afirmen Alsina & Piulachs (2002), aquest decret mai no s'arribà a aplicar del tot, ja que l'Ajuntament de Sant Adrià no va desaparèixer i va seguir funcionant amb normalitat. No obstant això, no va ser fins gairebé trenta anys després, l'any 1955, quan una sentència del Tribunal Suprem va deixar sense efecte el decret, i Sant Adrià recuperà a tots els efectes la seva independència municipal.

¹⁵ Si bé el Pla Comarcal de l'any 1953 i el Pla General Metropolità de 1976 comparteixen la mateixa àrea d'estudi (476 km², que corresponen, en l'actualitat, a 27 municipis), el Pla Director de 1968 abasta, per primer cop, un territori més extens conformat per set comarques (Alt Penedès, Garraf, Baix Llobregat, Barcelonès, Vallès Occidental, Vallès Oriental i Maresme) i, per tant, 164 municipis (3.240 km²). En

banda d'aquests tres plans històrics, també s'han analitzat altres documents que culminen amb la *Proposta Marc per a la recuperació dels espais fluvials metropolitans* (1995), document clau per a la posada en pràctica d'una nova concepció d'espai urbanofluvial. Una vegada més, aquest document evidencia que Sant Adrià de Besòs no és una peça independent en el context metropolità, i que cal posar-la sempre en relació, sobretot des de la perspectiva urbanística i de la planificació, tant amb la resta de municipis metropolitans del Besòs com amb els de l'àmbit del Llobregat.

En aquest punt, i abans de prosseguir amb l'anàlisi del planejament urbanístic des dels anys cinquanta fins a l'actualitat, hem de fer referència a dos documents històrics bàsics per a l'urbanisme i l'ordenació del territori a Catalunya, i en relació amb el tram final del riu Besòs: el Pla Cerdà (1859) i el Pla de Distribució en Zones del Territori Català (1932). Dos documents que, tot i que neixen amb objectius clarament diferenciats, fan una referència significativa a la planificació del territori a Sant Adrià de Besòs.¹⁶

Un fet transcendent del Pla Cerdà (1859), en relació amb el nostre àmbit d'estudi, és que constitueix el primer document d'ordenació urbana que proposa la creació d'un gran parc fluvial (l'anomenat "*Gran Bosque*") al marge dret del tram final del riu Besòs (Cantallops, 1994; Gordi, 2005) i que, en aquest parc, com s'observa al plànol original (Figura 7.3), ocupa gairebé la meitat del terme municipal de Sant Adrià –afectant, sobretot, els barris moderns de la Catalana i la Mina. Cerdà, a més de connectar la infraestructura verda del parc amb les principals vies de comunicació –hom pot observar la continuïtat de la Gran Via de les Corts Catalanes de Montjuïc fins al Besòs– i situar un dels grans equipaments sanitaris de la ciutat en una de les entrades superiors del parc, s'adapta clarament al curs meandriforme del riu i respecta l'estructura del seu bosc de

aquest sentit, és important no confondre el Pla General Metropolità (PGM) de Barcelona, aprovat l'any 1976, amb l'anomenat Pla Provincial de Barcelona (1959) –que abasta tota la província i no és objecte de la present recerca– ni amb el Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2010). Aquest últim pla és un document de planificació d'abast territorial aprovat per la Generalitat de Catalunya i amb el mateix àmbit d'actuació que el Pla Director de 1968 (l'anomenada Regió Metropolitana de Barcelona), que tampoc és objecte del nostre estudi, però que té una importància cabdal en el planejament d'àmbit metropolità a Catalunya, sobretot pel que fa a la gestió dels espais oberts (Serratosa, 1993, 1994, 2000; Nel·lo, 2011).

¹⁶ Entre el Pla Cerdà (1859) i les determinacions urbanístiques del Pla de Distribució en Zones del Territori Català (1932), el consistori de Sant Adrià de Besòs aprova un primer pla d'ordenació l'any 1924, batejat popularment com el *Pla Maymó*, nom adoptat per l'arquitecte municipal que el va elaborar, Juan Maymó. Fou un dels primers intents d'ordenar el municipi i, sobretot, els nuclis de barraquisme de la Catalana, a partir d'una gran previsió d'equipaments, clavegueram, conduccions d'aigua i d'altres infraestructures vitals per al seu agençament, així com equipaments escolars i sanitaris (Guaita & Boj, 2007; Monferrer, 2013). Tot i així, les seves determinacions van anar diluint-se amb el temps, sobretot a conseqüència de la pèrdua de la independència municipal cinc anys més tard de l'aprovació del Pla.

ribera. Per tant, ens trobem davant d'un projecte de gran parc fluvial, ideat a la segona meitat del segle XIX i de dimensions notables, que aplica principis clarament conservacionistes, de respecte i adequació a les formes naturals.¹⁷

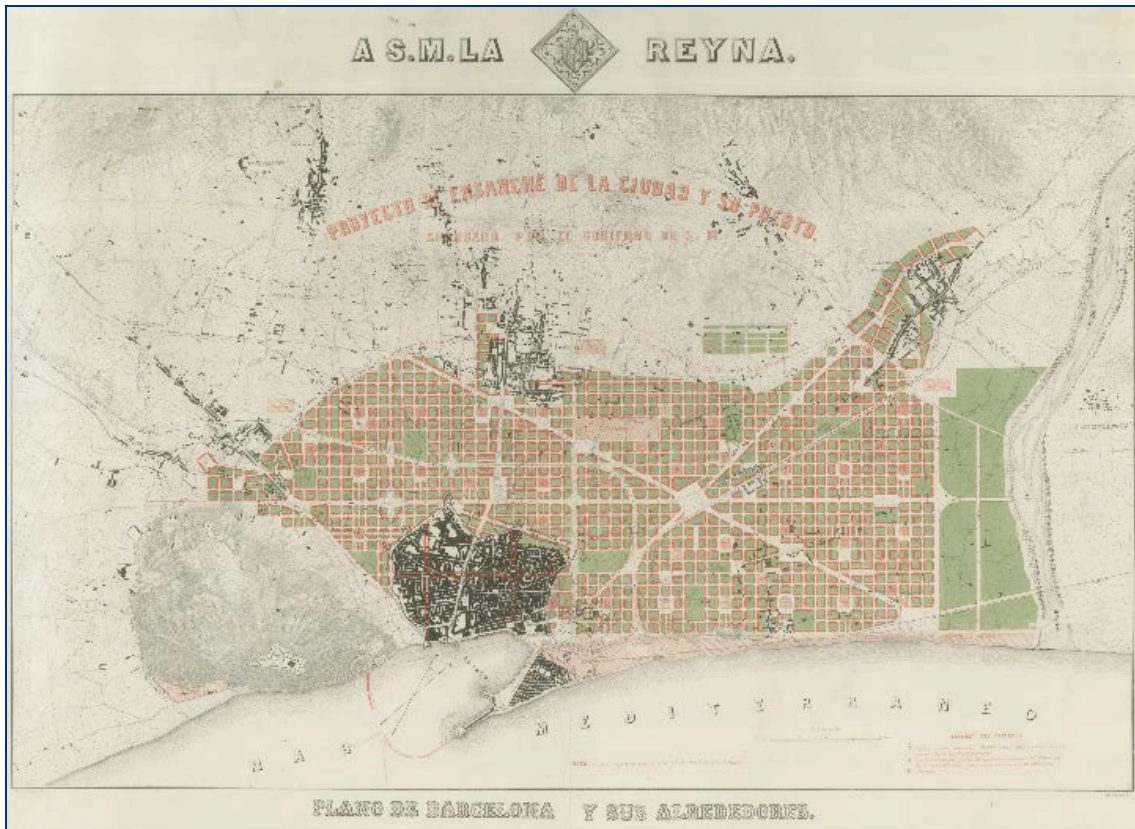


Figura 7.3: Plano de Barcelona y sus alrededores. Proyecto de Ensanche de la ciudad y su puerto. Litografía (1860), a escala original de 1:15.000.

Font: Any Cerdà (www.anycerda.org) i Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona.

Pel que fa al Pla de Distribució en Zones del Territori Català, presentat en qualitat d'avantprojecte a la Generalitat de Catalunya l'any 1932 pels germans Santiago i Nicolau Maria Rubió i Tudurí, i conegut també amb el nom de *Regional Planning*, també ens hi hem de referir en relació amb el territori que ens ocupa. Concretament, subratllant la visió conservacionista i respectuosa amb el medi fluvial que ofereix, en presentar el marge dret del tram final del Besòs com una “zona de parcs i boscos reservats”, i l'esquerra, a grans trets, com a “zona agrícola de regadiu”. Convé dir,

¹⁷ Aquesta no és, ni molt menys, l'única proposta urbanística de Cerdà que fa referència a aspectes relacionats amb la sostenibilitat i el conservacionisme ambiental. Autors com Rueda (2009) i Magrinyà (2010) han fet una relectura dels plantejaments de l'urbanista en la línia de defensar la recuperació dels seus valors “ecològics” (o de base naturalista) originals a les illes de l'Eixample.

respecte d'això, que un tractament semblant preveu, aquest document, en l'ordenació del tram final de l'altre riu de l'àmbit barceloní, el Llobregat; amb la particularitat de sumar-hi, en aquest darrer cas, la seva funció com a eix principal de comunicació de la capital amb l'interior. En aquest sentit, tot i que el *Regional Planning* representa el gran precedent de la planificació regional a Catalunya, convé tenir en compte que no és un document que concreti en cap moment l'estructura, la complexitat i la connexió de la infraestructura verda amb el teixit urbà, a diferència del que succeeix amb el Pla Cerdà.

7.2.2 El Pla Comarcal de 1953. El tram final del riu Besòs com a espai d'expansió industrial

El *Plan de Ordenación de Barcelona y su Zona de Influencia*, aprovat per la *Ley de 3 de diciembre de 1953 sobre ordenación urbana de Barcelona y su comarca*, i conegut també com a Pla Comarcal de 1953, és el segon gran document de planificació urbanística a escala barcelonina després del Pla Cerdà (1859). De fet, podem considerar que, en el seu origen, va ser un dels plans més esperats per l'administració per ordenar l'expansió urbanística caòtica de la Barcelona perifèrica (Florensa, 1970; Serratosa, 2006). Fou elaborat per l'equip tècnic de l'Oficina d'Estudis de l'Ajuntament de Barcelona –de la qual José Soteras Mauri n'era el cap–, en el marc de la incipient i innovadora *Comisión de Urbanismo* i amb una estreta col·laboració del llavors *Jefe Nacional de Urbanismo*, Pedro Bidagor (Vendrell, 2004).

El seu àmbit d'actuació és Barcelona i els 25 municipis que, en aquell moment, es consideraven part de la seva àrea d'influència (Figura 7.4): Castelldefels, Gavà, Viladecans, Sant Climent de Llobregat, el Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Santa Coloma de Cervelló, Sant Vicenç dels Horts, Pallemà, l'Hospitalet de Llobregat, Cornellà, Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern, Sant Joan Despí, Sant Feliu de Llobregat, Molins de Rei, el Papiol, Sant Cugat, Cerdanyola, Ripollet, Montcada i Reixac, Santa Coloma de Gramenet, Badalona, Tiana i Montgat. Hom comprova que Sant Adrià de Besòs no és a la llista, ja que no recupera la seva independència municipal fins dos anys després de l'aprovació del Pla. Tot i així, el seu terme, segons els límits actuals i a cavall de Barcelona i Badalona, és objecte des d'un primer moment de previsions urbanístiques de gran importància.

Les determinacions urbanístiques del Pla Comarcal, tot i ser bàsicament indicatives i pendents de desenvolupar a partir de la planificació parcial, són d'un abast força extens i, lògicament, en una gran mesura, centrades a la ciutat de Barcelona.¹⁸ Tot i així, és important fer esment de la perspectiva particular que presenta el Pla en relació amb el tram final del riu Besòs. A escala global, el Pla Comarcal es presenta com un document de contenció del creixement urbanístic expansiu i caòtic: *“Una de las primeras preocupaciones que el Plan lleva consigo es el de no formar una inmensa ciudad, que cual quimérica Mesopotamia constituya un cuerpo amorfo, máquina de vivir y en la que sus habitantes no fueran más que esclavos de su propia grandeza”*,¹⁹ i remarca que *“no pretendemos hacer una Barcelona grande y monstruosa en extensión, que absorba a las poblaciones de sus cercanías, destruyendo su carácter, para transformarlas en un barrio más de un ensanche interminable; antes al contrario, [se pretende] conservar a todo trance el carácter y el espíritu de cada población, su administración propia; pero esto no quiere decir la independencia y anarquía urbanística”*.²⁰

Així doncs, una de les missions principals del Pla és respectar l'idiosincràcia dels municipis que formen part de l'àrea d'influència de Barcelona, dins una línia d'ordre coherent i amb un clar objectiu de limitar-ne el seu creixement descontrolat. Per dur a terme aquest objectiu, i tenint en compte la progressió demogràfica de l'àrea metropolitana de Barcelona durant tota la primera meitat del segle XX,²¹ el Pla preveu un desenvolupament ordenat del sistema industrial, i centra les seves determinacions, concretament, al nostre àmbit d'estudi: *“Una zona, sin embargo, no se ha saturado según las previsiones del citado proyecto: es la comprendida entre la Plaza de las*

¹⁸ De fet, el Pla Comarcal presenta, d'entrada, una clara sensibilitat geogràfica a l'hora de definir Barcelona i el seu Pla en relació amb el seu context fluvial: *“La geografía de la localidad tiene una importancia extraordinaria en el desarrollo urbano y no cabe duda que los romanos, los grandes urbanistas de la antigüedad, eligieron una situación excelente para la creación de una gran urbe, al situarla en el montículo del Monte Tabor, bañado por el mar y alejado prudencialmente de la perniciosa influencia de los ríos”* (Plan de Ordenación de Barcelona y su Zona de Influencia, 1953, Primera parte. Historia e información urbanística. Capítulo I: Introducción. Pág. 16).

¹⁹ *Plan de Ordenación de Barcelona y su Zona de Influencia* (1953). Tercera parte. Plan General de Ordenación. Capítulo I: Ideas generales que han presidido la confección del Plan, p. 103.

²⁰ *Plan de Ordenación de Barcelona y su Zona de Influencia* (1953). Tercera parte. Plan General de Ordenación. Capítulo I: Ideas generales que han presidido la confección del Plan, p. 105.

²¹ El Pla fa una previsió de creixement demogràfic per a l'any 2000: Barcelona capital arribaria als 3.207.000 habitants, mentre que la seva zona d'influència als 800.000; per tant, en conjunt, el Pla preveu una àrea metropolitana amb un pes demogràfic de 4 milions de persones per al nou mil·lenni. Previsions que, de fet, sobrepassen les assolides l'any 2000 (2.921.563 habitants, segons fonts oficials de l'IDESCAT).

*Glorias, las grandes Avenidas de Meridiana, Generalísimo Franco y el río Besòs. Esta considerable extensión de terreno es la gran reserva que tiene la ciudad para su futuro desarrollo”.*²²

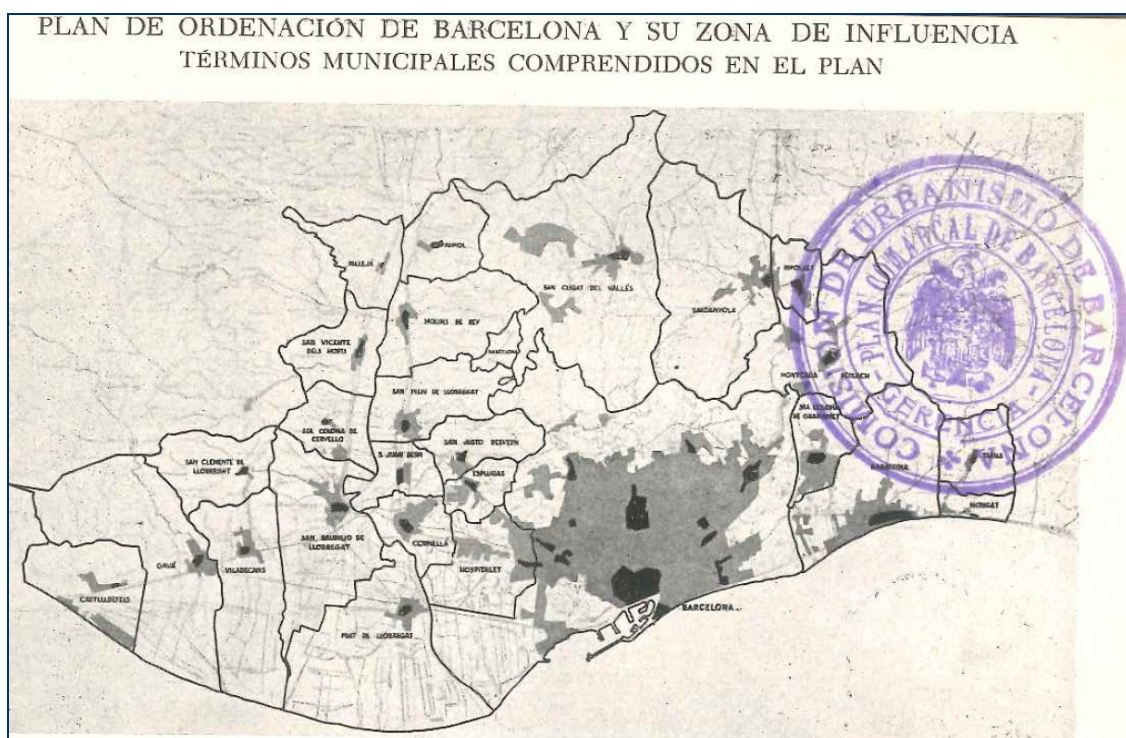


Figura 7.4: Termes municipals que conformen l'àmbit d'estudi del Pla (Barcelona i 25 municipis de la seva àrea d'influència). Hom pot observar que el terme municipal actual de Sant Adrià de Besòs queda repartit entre el de Barcelona i de Badalona.

Font: *Plan de Ordenación de Barcelona y su Zona de Influencia* (1953).

Tanmateix, en capítols més avançats dedicats al desenvolupament industrial, especifica: “Nuevas ubicaciones para la industria nos son, pues, necesarias [...] una de ellas cabe emplazarla en el llano que se extiende a lo largo del río Besòs y se prolonga hacia la población de Mollet; terreno llano con desagüe hacia el río y con posible aprovechamiento de las aguas subálveas y que además se encuentra atravesada por la línea de ferrocarril de Barcelona a Francia, vía Portbou, y al pie de la carretera de Ribas. Cabe preverla como emplazamiento de factorías de importancia, quizás con preferencia electromecánicas y textiles”.²³ Per tant, el Pla Comarcal estableix clarament

²² *Plan de Ordenación de Barcelona y su Zona de Influencia* (1953). Primera Parte. Historia e información urbanística. Capítulo I: Introducción, p. 16.

²³ *Plan de Ordenación de Barcelona y su Zona de Influencia* (1953). Segunda Parte. Examen general de necesidades y previsiones. Capítulo II: Industria, p. 65-66.

el tram final del riu Besòs com a escenari d'una transformació urbanística de gran envergadura orientada específicament al creixement industrial (Figura 7.5).

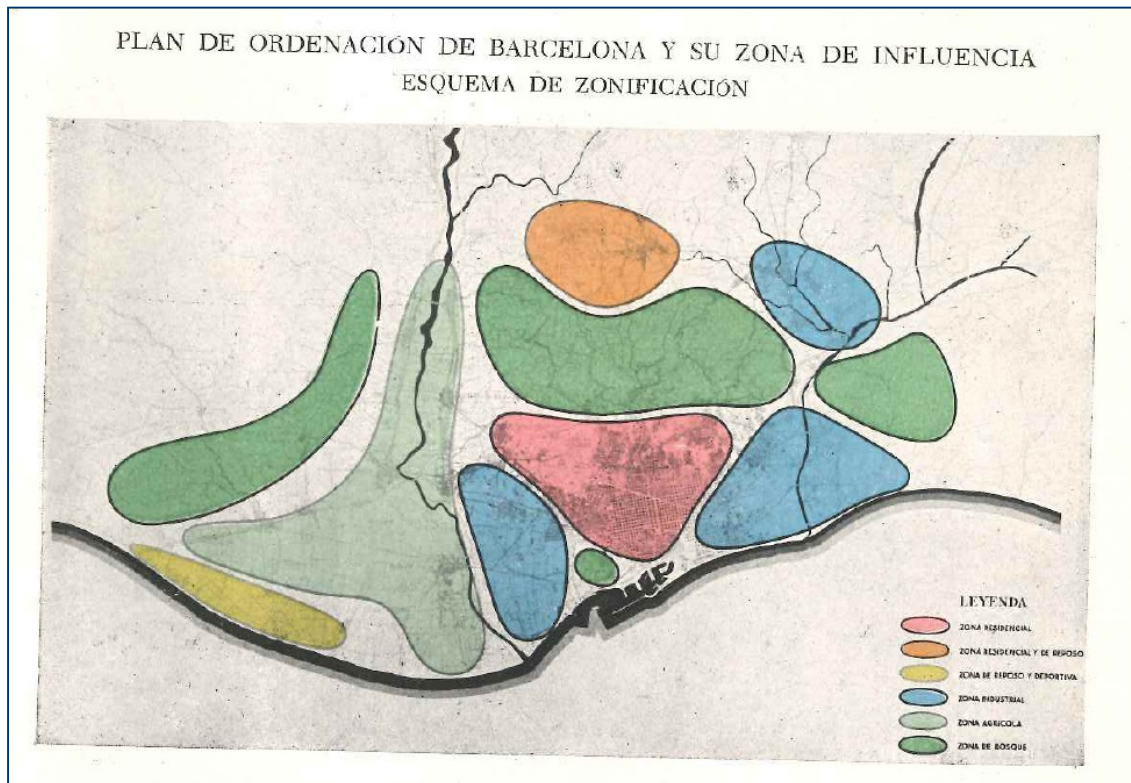


Figura 7.5: Esquema de zonificació de Barcelona i la seva àrea d'influència. Si bé el tram final del riu Llobregat és considerat com un espai de reserva agrícola, el tram equivalent del Besòs és tractat com un espai de colonització industrial, fet que marca un abans i un després en el seu destí urbanístic.

Font: *Plan de Ordenación de Barcelona y su Zona de Influencia* (1953).

Tot i que el Pla considera que els espais agrícoles existents als trams metropolitans dels rius Llobregat i Besòs són necessaris per a la provisió alimentària de la capital (*“Las zonas de regadío, poco saludables para habitación, que constituyen parte importante de reservas agrícolas y base de alimentación para la ciudad, deberán conservarse todo lo posible, mejorando sus condiciones con la canalización de los cauces de los ríos Llobregat y Besós”*),²⁴ la zonificació industrial que estableix –i la canalització que proposa, una dècada abans de la seva execució pràctica– és, en el cas concret del riu Besòs, un condicionant d'importància cabdal.

A efectes pràctics, mentre que el curs final del Llobregat es planifica des de l'òptica de l'aprofitament agrícola (*zona agrícola*), el Besòs metropolità es considera com un

²⁴ *Plan de Ordenación de Barcelona y su Zona de Influencia* (1953). *Primera Parte. Historia e información urbanística. Capítulo I: Introducción*, p. 19.

espaiclau per a la categoria de *zona industrial* –que segons les previsions del Pla ha de créixer, com a mínim, fins a 3.300 ha en l’horitzó de l’any 2000.²⁵

Tal com assenyalen diversos autors i urbanistes experts (De Terán, 1977; Soterias, 1977; Serratosà, 1977; Serratosà, 2006), tot i que el Pla Comarcal no acaba resolent el centralisme de Barcelona i no es dota de les eines adequades per a abordar problemàtiques històriques com l’especulació urbanística, una de les seves grans virtuts és adoptar el mecanisme de la *zonificació* –o el *zoning*–, inspirat en la Carta d’Atenes (1933) de Le Corbusier, a l’hora de fer una anàlisi funcional completa de tota l’àrea d’influència de Barcelona.²⁶ En la qüestió del tractament dels espais fluvials, el Pla Comarcal respecta les determinacions del Pla de Distribució en Zones del Territori Català (1932) pel que fa al riu Llobregat,²⁷ però prioritza, en canvi, el creixement industrial al riu Besòs, tot deixant de banda la proposta de gran parc que havia previst el Pla Cerdà (1859).

7.2.3 El Pla Director de l’Àrea Metropolitana de Barcelona (1968). Un intent de contenció urbanística i protecció dels espais naturals

Tal i com explica Serratosà (2006), el Pla Director de l’Àrea Metropolitana de Barcelona –aprovat, definitivament, l’any 1968, després d’un llarg període d’estudi, i de

²⁵ Els redactors del Pla són conscients que, tot i la problemàtica associada al fort creixement demogràfic, no poden limitar-ne els efectes negatius. Per aquest motiu, fan una previsió de creixement industrial vinculada amb aquesta onada immigratòria: “*Pero de esto a limitar el crecimiento, evitar el establecimiento de nuevas industrias, prohibiendo la edificación, cerrando toda iniciativa privada, no nos atrevemos a tanto. En todo caso, si llegara el momento de tomar determinación tan radical como impedir la inmigración, el crecimiento industrial, etc., esto debería hacerse obedeciendo al estudio de un Plan Nacional, pero nunca nos atreveríamos a hacerlo por nuestra particular iniciativa*” (*Plan de Ordenación de Barcelona y su Zona de Influencia, 1953, Tercera parte. Plan General de Ordenación. Capítulo I: Ideas generales que han presidido la confección del Plan*, p. 105).

²⁶ Tot i defensar el *zoning* com una de les virtuts del Pla, Serratosà, des d’una òptica moderna, afirma que “aquest criteri, en opinió meua, va massa lluny: hi ha tantes zones que el desenvolupament de la ciutat al llarg dels anys no s’hi pot adaptar. La zonificació estricta prima sobre la funció. I això no té gaire lògica. Avui es defensa la *ciutat complexa* i que només se segreguin els usos perillosos, contaminadors o incòmodes que s’han d’anar especificant per a cada conjunt de zones” (Tort & Català, 2011:163).

²⁷ Segons Serratosà (2006), el Pla Comarcal representa el “primer pas per consolidar la política de protecció de l’espai lliure davant la taca d’oli urbanitzadora”, i una de les seves grans innovacions és “la sistematització d’espais naturals –boscós i àrees agrícoles–, seguint les indicacions virtuals del Regional Planning” (Serratosà, 2006:104). En aquesta mateixa línia, afirma que “tot i ser molt poc ambiciós donada la situació de misèria econòmica de postguerra, presentava un aspecte molt positiu: significava, a la pràctica, la continuació de les idees dels germans Rubió i Tudurí amb una proposta de zonificació per salvar els espais naturals del massís del Garraf i la serra de Collserola, la vall baixa del Llobregat i la serralada de Marina –entre el Vallès i el Maresme” (Tort & Català, 2011:119-120).

correccions i adaptacions– és el resultat, d’una banda, de la manca de practicitat i d’executivitat del Pla Provincial aprovat l’any 1959 –les previsions del qual afectaven, de forma generalista, a tota la província de Barcelona²⁸–; de l’altra, de la revisió de l’anterior document analitzat, el Pla Comarcal de 1953 –a partir dels treballs d’una comissió tècnica creada per a l’ocasió (l’anomenada *Comisión Técnica para la revisión del Plan Comarcal de 1953*)– i, finalment, de la necessitat d’actualitzar la normativa per a desenvolupar la Llei del Sòl de 1956 (*Ley de 12 de mayo de 1956 sobre régimen del suelo y ordenación urbana*).

Tal i com hem comentat anteriorment, el present Pla, a diferència del Pla Comarcal de l’any 1953, abasta un territori metropolità molt més extens: el que en l’actualitat hom coneix com a Regió Metropolitana de Barcelona.²⁹ Aquesta regió inclou 164 municipis (3.240 km²) repartits en set comarques (Figura 7.6), mentre que els plans de l’any 1953 i el de 1976 fan referència a un àmbit d’estudi més reduït (27 municipis, 476 km²). Pel que fa a l’horitzó temporal, es marca un horitzó de quaranta anys vista –concretament, fins al 2010.³⁰

Si bé les determinacions del Pla Director de 1968 pel que fa al nostre àmbit d’estudi no són, ni de bon tros, tan exhaustives com les de la resta de plans analitzats en aquesta recerca, és important fer esment de tota una sèrie de consideracions que, d’una manera o

²⁸ El Pla Provincial de 1959, pel seu caràcter indicatiu i genèric, no s’ha contemplat en l’anàlisi de la present recerca, ja que la seva incidència en el nostre àmbit d’estudi és molt escassa. Serratosa (1997) constata que “en la seva història, Barcelona només ha tingut tres plans generals d’ordenació urbana, acceptant aquesta assimilació de plans anteriors a l’any 1956 i sempre de caire supramunicipal: el Projecte d’Eixample de Cerdà del 1859, el Pla Comarcal (*de ordenación urbana de Barcelona y zu zona de influencia*) de 1953 i, finalment, el Pla General Metropolità de 1976, del qual celebrem els 20 anys. Plans amb una forta incidència, que hagin configurat el creixement de Barcelona, només han estat aquests tres” (Serratosa, 1997:11).

²⁹ Autors com Edward Soja (Tomás, 2004) constaten, en el marc de la geografia humana, que la constitució administrativa de territoris com la Regió Metropolitana de Barcelona ha conduït al creixement dels “regionalismes metropolitans”, a la vegada que es desenvolupa la “ciutat-territori” al marge de conceptes clàssics en l’estudi de les relacions entre les societats i el territori com el de “nació”. De fet, la qüestió de la “ciutat-territori” és clau en l’estudi del Pla Director de l’any 1968: un dels objectius del Pla a nivell urbanístic és l’equilibri policèntric entre Barcelona i la resta de municipis: “*Ciudad-territorio será una hipótesis de estructura urbana, descentrada, basada en una pluralidad de asentamientos diversamente caracterizados pero homogéneos en sus niveles urbanos y que están fácil e intensamente relacionados entre sí, en lo social y en lo económico*” (Plan Director del Área Metropolitana de Barcelona, 1968. Tomo I. Capítulo III: Principios técnicos referentes al uso del suelo, p. 28). En definitiva, el Pla Director busca la homogeneïtat entre municipis, la continuïtat urbana a través de la potenciació de les infraestructures i la descongestió de les àrees superpoblades (Benabent, 2006).

³⁰ Pla Director de l’Àrea Metropolitana de Barcelona (1968). Tomo I. Capítulo III: Principios técnicos del planeamiento, p. 28.

altra, es relacionen amb una sensibilitat major respecte als espais naturals i, per extensió, als espais fluvials. En aquest sentit, els objectius del Pla són ambiciosos: “Facilitar, como complemento del bienestar económico, la intensificación del nivel cultural, el uso del tiempo libre y el contacto con la naturaleza, en lo colectivo, a través de una estructuración urbana adecuada”.³¹ El Pla concep l’urbanisme com una eina de transformació, redistribució i integració social i econòmica; i des d’aquest plantejament inicial considera els espais naturals com a altament necessaris per al benestar i la qualitat de vida dels ciutadans: la introducció i el desenvolupament de les qualificacions del sòl corresponents al *verd metropolità*, al *parc urbà* i al *parc forestal* representen un model de planificació que acaba sent valorat com a exemple paradigmàtic per als plans posteriors (Serratosa, 2006). Aquestes qualificacions, que són presents sobretot en els espais oberts i intersticials entre els diferents teixits urbans continus i propis de cada municipi, poden considerar-se el punt de partida d’una concepció moderna de la planificació –i conseqüent amb la protecció dels espais naturals.

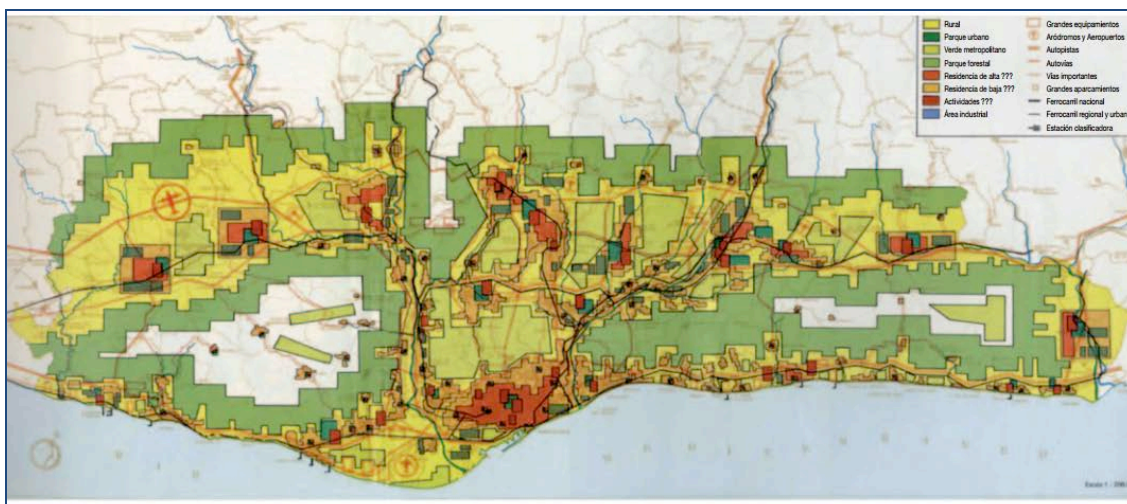


Figura 7.6: Esquema bàsic de qualificació del sòl del Pla Director de l’Àrea Metropolitana de Barcelona (1968). Hom pot observar que es respecta enormement l’espai intersticial entre el teixit urbà continu, i es dedica, globalment, a espai verd: *verd metropolità*, *parc urbà* i *parc forestal*.

Font: Pla Director de l’Àrea Metropolitana de Barcelona (1968).

Si hom repassa l’esquema general de qualificació urbanística del Pla (Figura 7.6), observarà que tant el Llobregat com el Besòs s’escapen de la zonificació proposada pel Pla Comarcal del 1953 i combinen diferents usos: agrícoles, espais verds i espais destinats a la residència de baixa densitat. La proposició de *zoning* de l’anterior pla, en

³¹ Pla Director de l’Àrea Metropolitana de Barcelona (1968). *Tomo I. Prefacio*, p. 18.

part determinista, és criticada i desapareix (“*Muchas de estas áreas [industriales] estaban localizadas en zonas que requerían obras de encauzamiento para no ser inundadas por los ríos Llobregat, Besós, Ripoll y Sec, obras en terrenos con propiedad muy dividida o en municipios con pocas posibilidades para promover el desarrollo industrial*”)³²; es proposa lluitar contra l’especulació i la proliferació del *barraquisme*, fortament present als espais fluvials (“*El crecimiento se ha desbordado sobre las poblaciones limítrofes a Barcelona apareciendo el continuo barcelonés y, dentro de él, poblaciones como Santa Coloma de Gramenet y Badalona, en las que la trama urbana con características anárquicas representa un 58% de la superficie destinada a vivienda y las barracas ocupan un 10% de tal superficie*”)³³ i el Besòs és considerat com un eix de comunicació històric que cal impulsar i dotar d’infraestructures modernes, amb l’objectiu de relligar les connexions entre l’Avinguda Meridiana i poblacions distants com Terrassa i Sabadell.³⁴

A grans trets, podem afirmar que el Pla Director és un document modern i innovador, tant a nivell metodològic com propositiu (Solà-Morales, 1972a, 1972b; Pié, 1997; Carreras, 1993), i és, sens dubte, un referent en l’urbanisme de Barcelona. Tot i que les seves determinacions sobre l’àmbit que estudiem són força globals, no es pot obviar que és un document que capgira l’estratègia de l’anterior Pla i es presenta com un marc de referència en les qüestions ambientals dins un context específicament metropolità.

³² Pla Director de l’Àrea Metropolitana de Barcelona (1968). *Tomo I. Prefacio*, p. 13.

³³ Pla Director de l’Àrea Metropolitana de Barcelona (1968). *Tomo I. Prefacio*, p. 11.

³⁴ Sobre el Pla Director de l’Àrea Metropolitana de Barcelona, Albert Serratosa en fa una molt bona síntesi a Tort & Català (2011), on afirma que “val caldre posar d’acord diverses tendències entre els professionals del grup de treball, i es va arribar a uns acords. El primer, conservar com a no urbanitzables les serralades del Litoral i del Prelitoral. El segon, preservar la franja costanera d’usos i activitats que no tinguessin a veure amb el mar. Per exemple: el port era inamovible, però l’aeroport era susceptible de ser desplaçat. La idea era recuperar el mar per al bany i com a espai de lleure i crear ports esportius, però sense abusar-ne. El tercer, protegir els rius i les valls com a herència de la visió ecologista dels Rubió i Tudurí; i afegir-hi la funció de llocs de pas per entrar i sortir de Barcelona (a més dels tres túnels proposats per travessar Collserola). La vall del Llobregat és l’accés més important, tant per carretera i ferrocarril com per als serveis (aigua, gas, electricitat...). D’aquesta visió se’n desprèn una paradoxa encara pendent de resoldre: les valls són alhora un corredor de pas i uns espais a protegir. I el quart acord, protegir l’espai agrícola” (Tort & Català, 2011:124-125).

7.2.4 El Pla General Metropolità de Barcelona (1976). Una aposta pel verd, pels equipaments i per les infraestructures de comunicació

En plena transició democràtica –i després d’una primera versió de caràcter preliminar caracteritzada per uns constreyniments considerables a la propietat privada (De Terán, 1977; Pié, 1997)– la *Comisión Provincial de Urbanismo de Barcelona* aprovà, l’any 1976, la versió definitiva del *Plan General Metropolitano de Ordenación Urbana de la Entidad Municipal Metropolitana de Barcelona*, un document que és, a dia d’avui, encara vigent. Amb el mateix àmbit d’estudi que el Pla Comarcal de 1953 (27 municipis, 476 km²), el Pla General Metropolità es converteix en un document innovador per al’urbanisme espanyol (Figura 7.7). Tal i com assenyalen diversos autors (Ferrer, 1997; Nel·lo & Ferrer, 1997; Llop-Torné, 1997; Tort & Tobaruela, 1999; Carreras, 2002; Tort & Català, 2011), el Pla General Metropolità neix amb la voluntat de canviar certs “mals hàbits” de la planificació anterior. Per això, la mentalitat progressista del Pla es constata en determinacions com la reducció de l’edificabilitat, la projecció de nova infraestructura viària per a connectar i enllaçar l’àrea metropolitana en el seu conjunt i una clara voluntat d’incrementar espais socials (com equipaments i zones verdes).³⁵

El Pla General Metropolità reconeix, des de l’inici, els esforços realitzats per l’administració a l’hora de complir amb l’anterior planificació, sobretot en el que pertoca a les determinacions del Pla Comarcal de 1953. Tot i així, constata que els principis d’aquest darrer pla s’han anat degenerant al llarg del temps, principalment a causa de les modificacions excessives que s’han fet de les seves bases a partir del desenvolupament de plans parcials, de la reforma de les ordenances municipals amb l’augment del sostre edificable i de la consegüent especulació urbanística i densificació industrial: “*En aras del desarrollismo económico se sacrificó la política urbanística. El*

³⁵ Precisament per les seves propostes de caire progressista, que havien de posar fre a l’especulació, el Pla va rebre forces crítiques. Albert Serratos explica que “com a director del Pla, jo mateix vaig arribar a patir amenaces a través d’anònims i pintades. A Sant Adrià de Besòs, per exemple, als murs d’endegament del Besòs posava: «*Serratos y Cantallops, la Catalana os matará a los dos*». O bé: «*Serratos, cabrón, da la cara y no seas ladrón*». També és digna d’esment la reacció d’un personatge que havia estat governador civil de Salamanca després de la guerra, que el mateix Franco havia apartat de la política per exaltat, l’anomenat Conde de Alba de Liste. Com a president d’una associació de titulars del sòl, va assistir a la presentació del PGM a l’Hotel Oriente. I, en un moment donat, es va aixecar i va dir: «*Antes de que se apruebe esta mamarrachada nos levantaremos con las armas en la mano*» (Tort & Català, 2011: 168-169).

incremento de inmigración³⁶ hubo de ser absorbido por Barcelona-ciudad y después por los distintos municipios de la Comarca, unas veces tolerando los asentamientos clandestinos, otras modificando las previsiones del Plan de 1953. Y todo eso a caballo de una especulación urbanística del suelo realmente extraordinaria”.³⁷

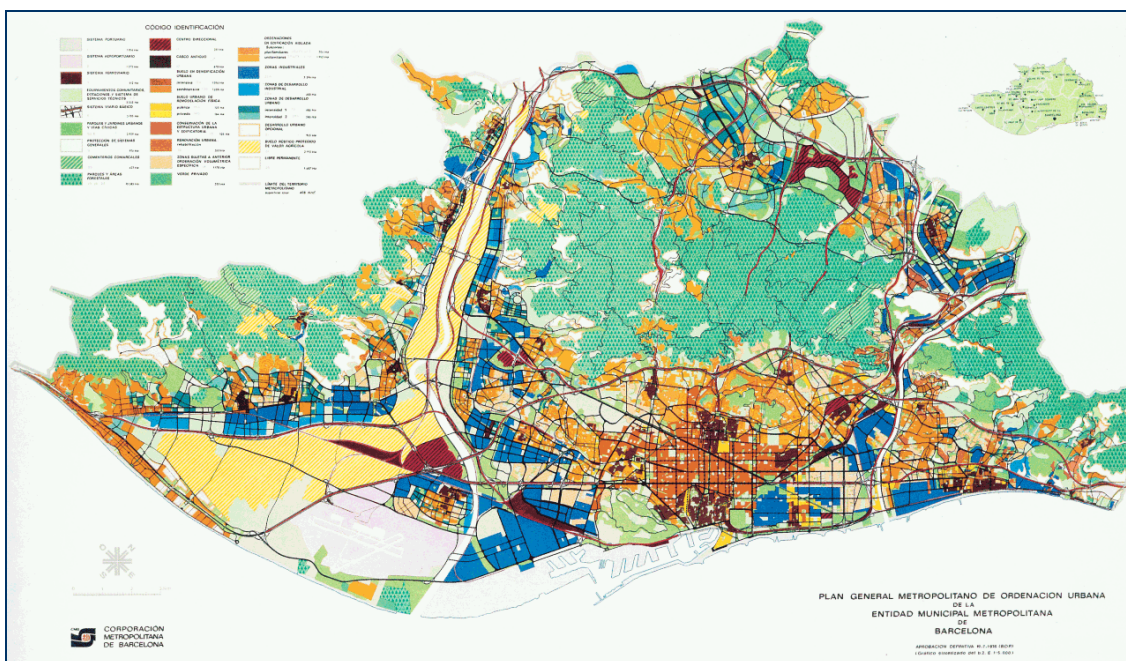


Figura 7.7: Esquema bàsic de distribuci3 del s3l del Pla General Metropolità de Barcelona (1976). La zonificaci3 i la sistematitzaci3 s3n un dels principals avençs metodol3gics del Pla.

Font: Pla General Metropolità de Barcelona (1976).

D'altra banda, el Pla General Metropolità planteja la necessitat d'actualitzar els instruments de planificaci3 metropolitana, principalment amb motiu de la reforma de la Llei del S3l aprovada un any abans (*Ley 19/1975, de 2 de mayo, de reforma de la Ley sobre R3gimen del Suelo y Ordenaci3 Urbana*).³⁸ En aquest sentit, el Pla constata que el compliment d'aquesta Llei ha afavorit la creaci3 de nous equipaments i zones verdes:

³⁶ Tal com explica el present Pla, entre els anys seixanta i setanta la poblaci3 de l'àrea metropolitana de Barcelona augmenta en més de 300.000 habitants (Síntesi del Pla General Metropolità de Barcelona, 1976. *Antecedentes y fundamentos bàsicos*, p. 4).

³⁷ Síntesi del Pla General Metropolità de Barcelona (1976). *Antecedentes y fundamentos bàsicos*, p. 4.

³⁸ Si bé és cert que la versió de 1976 del Pla General Metropolità de Barcelona es basa en les previsions de la Llei del S3l de 1975, Serratosa afirma que la primera versió (de l'any 1974) va servir, alhora, com a referent normatiu per a la nova Llei: "Jo crec que, de la mateixa manera que la Llei del S3l de 1956 es basa en la normativa del Pla de 1953 (realitzada pel jurista Manuel Ballbé), la Llei de 1975 també es va inspirar molt en la normativa del Pla General Metropolità. Poques vegades s'han dedicat tantes hores de matèria grisa a fer una normativa. Hi va arribar a haver vint o vint-i-cinc persones treballant-hi (juristes, enginyers, arquitectes...). Mai a la vida no he tornat a fer un esforç de l'envergadura del de l'elaboraci3 d'aquella normativa" (Tort & Català, 2011:164).

“Para ello, para alcanzar los estándares urbanísticos al nivel deseable y, a su vez, cumplir con los exigidos por la reformada Ley del Suelo (1975) para el suelo urbanizable, ha sido imprescindible proceder a nuevas afectaciones de terrenos, con sacrificio de intereses particulares a favor de las ineludibles necesidades sociales. Para determinar las nuevas afectaciones han sido de extraordinaria utilidad los informes de las corporaciones locales, que en muchas ocasiones han detectado terrenos idóneos para equipamientos o zonas verdes, que no fueron tenidos en cuenta en el Plan de 1974”.³⁹ Per abordar tots aquests reptes, l'eix bàsic de les propostes del Pla General Metropolità se centra en l'increment d'espais destinats a infraestructures, equipaments i espais verds. Les xifres globals, tant en valors percentuals com en absoluts, són considerablement superiors a les previsions inicials del Pla Comarcal de 1953 (Taula 7.1).

Sistema de qualificació urbanística (categories)	Previsions del Pla Comarcal (1953)		Previsions del Pla General Metropolità (1976)	
	Ha	%	Ha	%
Infraestructures i espais associats	4.717,50	20,68	9.800,00	31,71
Espais lliures, parcs i jardins	1.810,00	7,97	3.250,00	10,51
Equipaments	966,00	4,24	5.200,00	16,82
Sòl urbà i sòl urbanitzable	12.506,00	54,83	10.000,00	32,36
Sòl industrial	2.800,00	12,28	2.650,00	8,58

Taula 7.1: Relació comparativa de les diferents categories de qualificació urbanística entre les previsions del Pla Comarcal (1953) i el Pla General Metropolità (1976).

Font: Adaptació a partir de les dades de la Síntesi del Pla General Metropolità de Barcelona (1976).

Diversos autors (Serratosa, 1997; Monclús, 1997; Benabent, 2006; Esteban 2011) constaten que aquestes previsions són, probablement, una de les grans virtuts del Pla:

³⁹ Síntesi del Pla General Metropolità de Barcelona (1976). *La nueva aprobación inicial. Aspectos jurídicos*, p. 14.

els espais reservats per a equipaments respecte al Pla Comarcal de 1953 es multipliquen per 5 i els espais dedicats a zones verdes, per 2,5. Per tant, el Pla General Metropolità fa ús dels instruments que ofereix la Reforma de la Llei del Sòl de 1975 per fer efectiu un increment notable de sòl en aquestes tres categories urbanístiques. En aquest context és important remarcar les consideracions que es fan sobre la necessitat de ser conseqüents encara, un segle més tard, amb els valors originals del Pla Cerdà (1859): *“Hay que advertir que estos parques y jardines urbanos hubieran podido ser muchos más, en cuanto a Barcelona se refiere, si se hubiera respetado la idea de Ildefonso Cerdà sobre el destino de los interiores de manzana en el ensanche por él proyectado. Lamentablemente, su idea no fue secundada en la práctica y los interiores de manzana se encuentran hoy casi totalmente inutilizados por edificaciones destinadas principalmente a almacenes comerciales, locales de espectáculos, garajes, aparcamientos, etc.”*⁴⁰

Una de les conseqüències directes d'aquest increment d'infraestructures, equipaments socials i espais verds es produeix, precisament, al nostre àmbit d'estudi. Sant Adrià de Besòs és protagonista de les solucions de connexió viària que proposa el Pla: els anomenats “cinturons” (Alcalá, 2004). El tram metropolità del riu Besòs –que ja ha sofert una modificació important a resultes de la canalització de la dècada dels seixanta (vegeu epígraf 7.2.5)– ara és objecte, al marge esquerre, del pas del “Segon Cinturó” –que ha de connectar Montgat amb el Prat de Llobregat– i, al marge dret, de la connexió del “Cinturó Litoral” amb el “Segon Cinturó” i el “Tercer Cinturó” –fins a municipis com Sant Cugat del Vallès, Rubí i Cerdanyola del Vallès. En aquest sentit, el Pla prioritza els grans enllaços de comunicació i considera Sant Adrià de Besòs com un “espai de pas”. D'aquesta manera, els barris adjacents al riu han de conviure, necessàriament, amb una barrera en forma de grans infraestructures viàries que aboca a una situació de marginalitat els marges del Besòs i n'impedeix el seu aprofitament social, fet que denota una certa manca de sensibilitat del Pla. En aquest sentit, autors com Benach & Tello (2004) parlen d'una orientació excessivament economicista del Pla que, a la pràctica, es tradueix en una consideració marginal de l'espai d'interès social.

⁴⁰ Síntesi del Pla General Metropolità de Barcelona (1976). *Objetivos que la revisión del Plan se propone*, p. 20.

Tot i així, i com a virtut del Pla, és important destacar que fa un esforç a l'hora de “delimitar amb precisió les àrees protegides, en especial la Serralada Litoral, el Delta del Llobregat, les lleres del Besòs i del Llobregat i, d’una manera molt rotunda, la franja litoral (amb la interdicció de tota activitat a la costa que no tingués relació amb el mar” (Serratos, 2006:114). En aquest sentit, i en el cas concret del nostre àmbit d’estudi, el Pla també qualifica una bona part de la riba del Besòs com a “*Parques y jardines urbanos de nueva creación y de carácter local*”.

Per tant, tot i el gran impacte urbanístic i social que implica la projecció i construcció dels “cinturons” als marges fluvials, el Pla vol integrar la riba del riu al sistema de parcs i jardins, a banda i banda del Besòs (Figura 7.8). D’aquesta manera, podem considerar el Pla General Metropolità com la clau de volta –sens dubte, incipient– de la gran transformació urbanística que sofrirà el Besòs a partir de la dècada dels noranta en benefici dels espais verds.

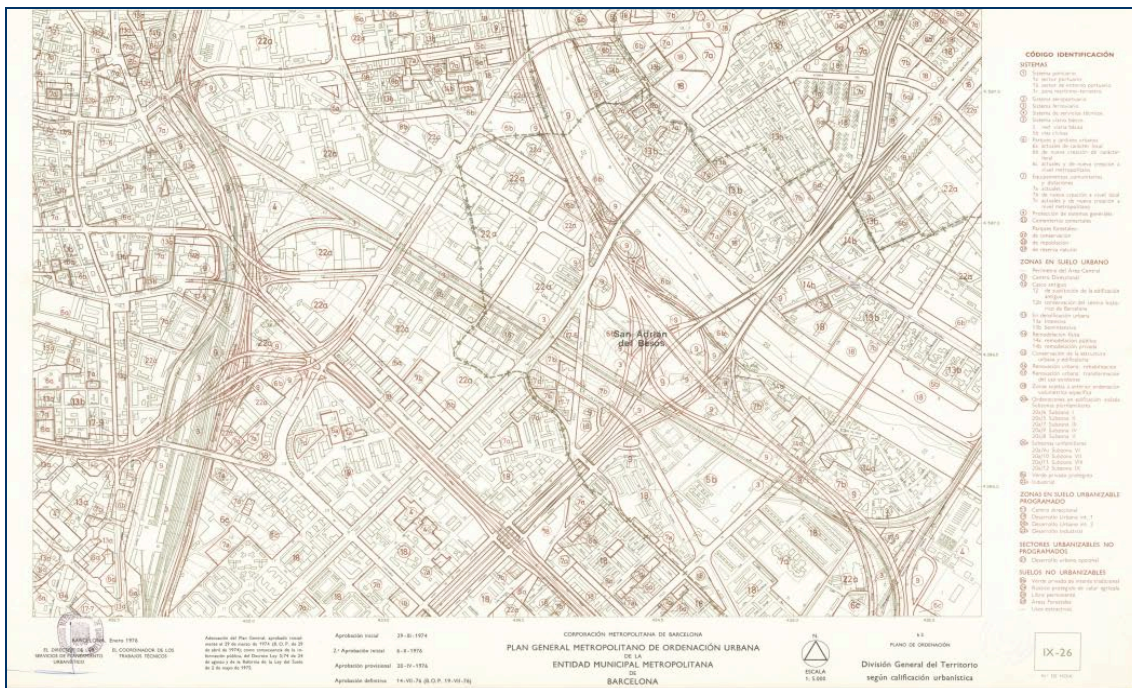


Figura 7.8: Plànol (Full IX-26) del Pla General Metropolità (1976) corresponent a Sant Adrià de Besòs. Hom pot observar que els marges fluvials del Besòs són protagonistes d’una transformació bicèfala: d’una banda, la relacionada amb la creació dels “cinturons” viaris; de l’altra, la circumstància que es reservi sòl de la riba del riu per al sistema de parcs i jardins.

Font: Pla General Metropolità de Barcelona (1976).

Finalment, és important remarcar que una de les grans virtuts del Pla General Metropolità és la seva metodologia innovadora a l'hora de definir el sòl a partir de zones i sistemes (Sainz, 2006; Elinbaum, 2011) i, sobretot, quan considera el paper de la

participació ciutadana com a eina bàsica de l'urbanisme: *“La información pública, con independencia de su objetivo de audiencia a los posibles perjudicados del Plan, tiene otro más amplio y positivo: el de constituir cauce adecuado para que los ciudadanos pueden expresar sus opiniones y aportar ideas para una mejor planificación del territorio. Se trata de un derecho público que permite a todo ciudadano intervenir en las decisiones decisivas del planeamiento, dando a conocer sus opiniones, deseos y aspiraciones”*. Autors com Gigoso & Saravia (1993), en referir-se a aquesta qüestió, el qualifiquen com a “pla a la defensiva”, en consonància amb la resta de plans que s'aproven a partir dels anys vuitanta a Espanya gràcies a la reinstauració de la democràcia als ajuntaments.⁴¹

Amb l'aprovació definitiva del Pla General Metropolità, municipis com Sant Adrià de Besòs passen a disposar d'un document de planificació sòlid i estratègic, per bé que en l'actualitat s'està duent a terme la seva revisió a partir de l'elaboració de l'anomenat Pla Director Urbanístic de Barcelona –que no té, encara, una denominació definitiva. Diversos experts d'arreu del món, coordinats per l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i amb la participació d'empreses com Barcelona Regional, tenen la missió d'aportar idees per a la renovació del document.⁴²

Constatem que la regeneració urbana de façanes fluvials, la creació de parcs relacionats amb l'aigua i la renovació de fronts marítics segueix sent una de les prioritats de futur de les administracions barcelonines. En aquest sentit, és significatiu que s'hagin pres, com a exemples modèlics i inspiradors per al nou Pla, vuit projectes relacionats amb la regeneració urbana de façanes fluvials, la creació de parcs urbans, l'acondicionament de rieres i ramblars i la renovació de fronts marítics: *“En ese penúltimo encuentro de técnicos se analizaron ocho grandes proyectos desarrollados en los últimos años con éxito en el marco del PGM [...] Estos ocho planes modélicos elegidos para estudiar la nueva pauta son: frente marítimo de Barcelona; plaza de Europa y Fira de l'Hospitalet; Diagonal, campus audiovisual y distrito 22@; parque central de Sant Cugat del Vallès; riera de Sant Climent de Viladecans; río Besòs y riberas*

⁴¹ Síntesi del Pla General Metropolità de Barcelona (1976). *El planteamiento urbanístico de la comarca de Barcelona, obra de todos*, p. 24.

⁴² “El futuro de la gran Barcelona” [Dani Cordero], *El País*, 30/08/2014 [disponible a http://www.ccaa.elpais.com/ccaa/2014/08/30/catalunya/1409422956_195632.html (consultat el 13/07/2016)].

metropolitanas; rambla Pallaresa y Can Zam en Santa Coloma, y avenida del Tramvia en Cornellà” (Comorera, 2015). Constatem, doncs, que aquestes temàtiques segueixen sent una prioritat per a les administracions barcelonines, que han d’aprovar, en un termini de quatre a vuit anys a partir del 2016, el nou Pla Director Urbanístic (o com sigui que, finalment, s’anomeni).

7.2.5 Els documents estratègics per a la recuperació dels espais fluvials metropolitans

a) Criteris i tendències per a la recuperació dels espais fluvials metropolitans (1993). Una declaració de principis

Enmig de l’eclosió urbanística de la capital amb l’arribada dels Jocs Olímpics de 1992 i el naixement del “Model Barcelona” com a principal excusa de transformació espacial de projecció internacional (Carreras, 1993; Busquets, 2004; Capel, 2005, 2007), la Mancomunitat de Municipis de l’Àrea Metropolitana de Barcelona comença a formar equips tècnics d’alt nivell per donar resposta a diferents reptes de caire urbanístic. Un d’aquests grups, sota la Direcció de Serveis de l’Espai Públic, és l’anomenat *Equip de Rius*, integrat per tècnics experts com els Srs. Serafín Presmanes, Jaume Vendrell i Antoni Alarcón, que es plantegen tot un seguit de reptes i objectius entorn d’aquesta qüestió i tracten de plasmar-los, en un primer moment, al document *Criteris i tendències per a la recuperació dels espais fluvials metropolitans* (1993).

Aquest document és integrat per dues publicacions: un primer article, publicat a la revista *OP. Revista del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos* (Vendrell & Presmanes, 1993), i un segon escrit, que porta per títol “*Los ríos metropolitanos. Diagnòsis ambiental*”, firmat per el Sr. Antoni Alarcón. Es tracta del primer informe que es presenta, a nivell professional i científic, sobre la qüestió del tractament dels espais fluvials dels rius Llobregat i Besòs (Torra *et al.*, 2008), tot proposant-ne una nova ordenació que permeti fer front a l’*assignatura pendent*⁴³ dels espais fluvials de l’entorn de Barcelona.

⁴³ El document remarca, en diverses ocasions, que des de la dècada dels vuitanta fins llavors (l’any 1993), l’administració ha treballat, sobretot, per a la gran operació olímpica de 1992; una circumstància que ha

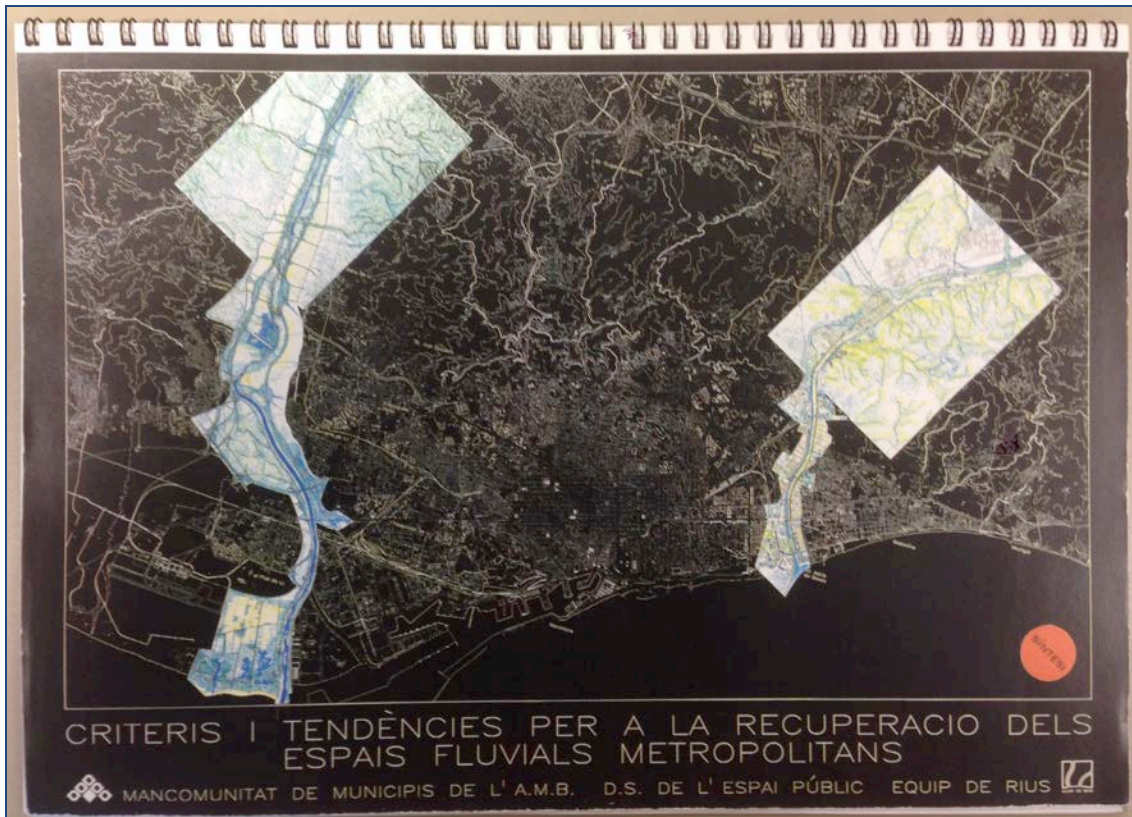


Figura 7.9: Presentació original del document que analitzem en aquest subepígraf. Hom pot observar que es proposa una nova ordenació centrada en els trams metropolitanans dels rius Llobregat i Besòs, duta a terme per l'Equip de Rius (Direcció de Serveis de l'Espai Públic, Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona).

Font: *Criteris i tendències per a la recuperació dels espais fluvials metropolitanans* (1993)

El document identifica els espais fluvials metropolitanans dels rius Llobregat i Besòs des d'una òptica dialèctica, com a *espais marginats i degradats ecològicament* –amb problemàtiques de diferent tipus, relacionades sobretot amb la mala qualitat de l'aigua i l'ocupació humana dels marges i la llera–; però, al seu torn, també com a *espais d'oportunitat* –ja que existeixen en ells determinades àrees desocupades i no edificades que poden adaptar-se a unes pautes adequades d'ordenació. D'entrada, però, el document constata que la casuística de tots dos rius és substancialment diferent. Mentre que el Llobregat ha aconseguit mantenir en bona mesura els seus marges lliures de la pressió urbanística –“*Su noble tamaño territorial, junto a su carácter mediterráneo, torrencial e irregular, han permitido preservar de la urbanización buena parte de su entorno. Y posiblemente sea ese el más positivo legado de los ríos metropolitanos y especialmente del Llobregat: el valor de sus riberas y delta como espacio vacuo, desocupado, ineditado*” (Vendrell & Presmanes, 1993:48)–, els del riu Besòs han estat

comportat nombroses transformacions urbanístiques, centrades en una gran mesura en el front litoral, però deixant, en canvi, en un segon pla els fronts fluvials dels rius Llobregat i Besòs.

objecte d'unes grans transformacions que n'han condicionat el desenvolupament i l'han arribat a convertir, en un moment donat, en un veritable *col·lector a cel obert* –“*Tal carácter torrencial motiva que el proceso de urbanización de Barcelona, Sant Adrià, Santa Coloma y Montcada, haya impelido a sus márgenes actividades de tipo industrial, infraestructuras y servicios, así como asentamientos residenciales de reducida calidad. Se puede afirmar que el proceso de urbanización en su entorno no se ha desarrollado en relación al río, sino que, habitualmente, lo ha olvidado*” (Vendrell & Presmanes, 1993:54).

A partir de l'anàlisi de les propostes del document, hem convingut elaborar una taula amb les seves principals determinacions en relació amb el tram final del riu Besòs (Taula 7.2). Si bé el document en si no segueix unes pautes específiques, hem convingut a dividir la informació que aporta en tres grans apartats: una *diagnosi* dels impactes ambientals al riu Besòs, una declaració de *principis estratègics* i, finalment, una primera proposta de *directrius bàsiques d'ordenació*. Constatem, d'una banda, que el gran mèrit que té aquest document és, precisament, integrar aquestes fases inicials de diagnosi i d'emmarcament de principis estratègics abans de proposar, pròpiament, intervencions urbanístiques. I, de l'altra, observem que el document en qüestió és profundament ideològic: presenta un discurs que, en cap moment, deslliga la problemàtica ambiental de la pròpiament social i econòmica. Recuperar els espais fluvials metropolitans, doncs, no és tan sols qüestió de qualitat ecològica, sinó també de reducció de les desigualtats econòmiques dels nuclis urbans adjacents al riu. En qualsevol cas, és també un document possibilista; de forma explícita reconeix que no es pot aspirar, d'entrada, a una sèrie de màxims en la qüestió específicament ambiental: “*Es necesario invertir el proceso de degradación del río con la certeza de que la recuperación de su condición de espacio natural difícilmente se puede plantear a todo lo largo del ámbito metropolitano [...] En el tramo Santa Coloma-mar, absolutamente urbanizado, ha de optarse, seguramente, por su acondicionamiento como espacio público, potenciando, también, su peso como definidor del paisaje urbano y su incidencia fundamental en la cualificación del entorno*” (Vendrell & Presmanes, 1993:56).

En tot cas, el document presentat per els Srs. Jaume Vendrell, Serafín Presmanes i Antoni Alarcón representa un primer pas per a la formalització dels reptes inajornables del *territori Besòs* als anys noranta: sortir de la situació de marginalització en què es troba immers, i aprofitar la conjuntura política favorable i el vist-i-plau de les

administracions per dur a terme una operació estratègica a tots els nivells. La materialització d'aquesta voluntat s'havia de fer efectiva, finalment, al Pla que analitzem a continuació.

Pautes per a recuperar els espais fluvials metropolitans del Llobregat i el Besòs
Críteris i tendències per a la recuperació dels espais fluvials metropolitans(1993)

a) Diagnosi dels principals impactes ambientals sobre el riu Besòs

- **Baixa qualitat de l'aigua i sobreexplotació dels aqüífers** (“*La conca del Besòs és la més contaminada i degradada de Catalunya*”);
- **Ocupació dels marges i la zona inundable per diferents activitats humanes** (usos industrials, magatzems, abocadors, zones d'extracció d'àrids i horts marginals, entre altres usos);
- **Reducció de l'espai de llibertat del riu** (provocat per la canalització i la construcció de grans infraestructures de comunicació);
- **Pèrdua de vegetació de ribera autòctona**(tala indiscriminada de bosc i afectació de la vegetació de certes àrees per a l'ús antròpic).

b) Principis estratègics del document

- **Principi ambiental:** “*Neutralitzar la degradació ambiental dels rius*”;
- **Principi social:** “*Reconvertir els rius en espais vitals de la ciutat metropolitana, assegurant la seva regeneració, accessibilitat i integració territorial*”;
- **Principi econòmic:** “*Harmonitzar la intervenció infraestructural amb el progrés urbanístic dels municipis circumdants*”.

c) Directrius bàsiques per a l'ordenació del tram final del Besòs

- **Millorar la qualitat de l'aigua del riu Besòs i control d'avingudes** amb la construcció de rescloses;
- **Evitar la “doble canalització” del riu** (la física i la provocada per futures infraestructures de comunicació que no respectin un cert marge per a espais verds);
- **Eliminar la xarxa d'alta tensió** que creua el riu, a través d'una infraestructura més adaptable;
- **Convertir el Besòs és un parc fluvial metropolità**, des del tram del municipi de Montcada i Reixac fins a la seva desembocadura a Sant Adrià, amb l'objectiu d'aconseguir 50 km de passeigs fluvials (comptant, evidentment, tots dos marges);
- **Connexió del nou parc fluvial metropolità amb els parcs urbans existents**, per aconseguir una infraestructura verda compacta i contínua;
- **Convertir el parc fluvial en una “artèria cívica”** que serveixi de fre a la segregació dels barris paral·lels al riu i del front urbà, i per aconseguir una major qualitat del teixit urbà contigu.

Taula 7.2: Principals pautes per a recuperar els espais fluvials metropolitans (*diagnosi, principis estratègics i directrius bàsiques*).

Font: Elaboració pròpia a partir de la interpretació del document *Críteris i tendències per a la recuperació dels espais fluvials metropolitans* (1993).

b) La clau de l'èxit: la Proposta Marc per a la Recuperació dels Espais Fluvials Metropolitans (1995)

L'any 1995 veu la llum l'anomenada Proposta Marc per a la Recuperació dels Espais Fluvials Metropolitans (1995), un pla integral d'actuacions focalitzat en els trams metropolitans dels rius Llobregat i Besòs amb l'objectiu de revertir la situació marginal en què es trobaven i convertir-los en espais de nova centralitat urbana, dotats de nous serveis, equipaments, infraestructura verda i espais naturals agençats. Aquesta proposta neix de la mà de les tres persones clau que hem esmentat a l'anterior subepígraf: l'arquitecte Jaume Vendrell (el llavors Director de Serveis de l'Espai Públic de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona), l'arquitecte Serafín Presmanes (Coordinador General de l'Equip de Rius) i el biòleg Antoni Alarcón (Responsable de Medi Ambient). Si bé aquesta proposta se centra en els dos rius, en destacarem, sobretot, les propostes que fan referència al Besòs i, concretament, a la nostra àrea d'estudi, Sant Adrià.

El gran principi que guia la Proposta Marc és considerar els espais fluvials dels rius Llobregat i Besòs com a espais necessaris per a la qualitat de vida de la població que habita el territori metropolità. L'espai fluvial és, doncs, un espai natural que cal adequar i integrar per a l'ús i gaudi de la ciutadania, ja que, a banda de representar un recurs ambiental, també pot funcionar com a objecte de reequilibri i contrapès territorial: “Cal fer minvar aquesta pràctica social, poc sostenible, de l'èxode periòdic que representa la recerca ciutadana d'espais de naturalitat lluny de la metròpoli. Cal aconseguir que el territori comarcal, l'espai obert natural, la no-ciutat perifèrica, es converteixin en territori de la ciutat”.⁴⁴ De la mateixa manera, els espais fluvials també són fonamentals per a la identitat pròpia del territori metropolità. Per aquest motiu, és de vital importància tenir-ne cura. I la ciutadania ha de poder valorar-los i integrar-los al seu imaginari quotidià: “El dret humà a arrelar-se, identificar-se i sentir-se còmode en el territori on es viu, ha d'induir les institucions a incrementar-ne els serveis, els equipaments i les infraestructures, i també a facilitar i gestionar indrets de la major qualitat natural i el més lligats possible a la residència i el lloc de treball”.⁴⁵ En aquest sentit, la Proposta Marc deixa constància, d'entrada, que la revalorització de tots aquests

⁴⁴ Proposta Marc per a la Recuperació dels Espais Fluvials Metropolitans (1995). Introducció, p. 7.

⁴⁵ Proposta Marc per a la Recuperació dels Espais Fluvials Metropolitans (1995). Introducció, p. 7.

espais ha de ser una prioritat bàsica de l'administració, ja que el seu èxit no depèn tan sols d'un increment percentual de l'espai públic a les franges urbanofluvials, o d'una operació estratègica i coordinada entre els diferents actors locals, sinó que també són fonamentals els mecanismes institucionals i els recursos humans i econòmics per a dur-ho a terme:⁴⁶ “Valorar aquests espais comporta grans inversions no només en arranjamet de tipus epidèrmic a nivell paisatgístic, sinó primerament en la regeneració, estabilització i preservació dels seus components essencials de naturalitat, i aquestes inversions ambientals hauran de ser en el futur d'enorme magnitud”.⁴⁷

La Proposta Marc considera que les intervencions urbanístiques als rius Llobregat i Besòs són “projectes d'Estat” i, per tant, s'han d'instrumentar sobre la base d'una col·laboració multiescalar, des del Ministeri d'Obres Públiques fins a la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i els ajuntaments dels municipis riberencs afectats. De fet, la proposta parla de tres grans macrooperacions urbanístiques: l'*Operació Besòs* –que cobreix el tram de riu entre Montcada i Reixac fins a Sant Adrià, a la seva desembocadura– i l'*Operació Llobregat* i l'*Operació Delta* –que, conjuntament, cobreixen el tram de riu entre Martorell i el Delta del Llobregat–, per bé que també fa servir els sinònims *pla* o *projecte* per a cadascuna d'elles. El pressupost que preveu la Proposta Marc per al total d'intervencions de les tres operacions esmentades ascendeix a un còmput total de 150.470 milions de pessetes –xifra que equivaldria, aproximadament, a 900 milions d'euros (vegeu Taula 7.3). A grans trets, aquestes operacions se centren en la definició i posterior agençament dels marges dels rius com a nous *parcs fluvials* que funcionin com a corredors biològics i de connexió social entre els diferents municipis riberencs. A partir d'aquest marc general, es proposen d'altres actuacions de caire més concret per a cadascuna de les operacions, com la millora de la qualitat de l'aigua, la seva racionalització o la urbanització de determinats espais públics.

Quant a l'*Operació Besòs*, que és la que incideix plenament en el nostre àmbit d'estudi, constatem que es basa, principalment, en la creació de quatre grans parcs i passeigs

⁴⁶ De fet, la Proposta Marc introdueix un concepte d'interès per a la nostra perspectiva d'estudi: el d'*eficàcia territorial*. D'acord amb aquesta òptica, un territori no és “eficaç” només amb una bona dotació d'infraestructures, sinó que també són necessàries unes bones condicions ambientals, que van absolutament lligades a la qualitat de vida i a la “confortabilitat” dels ciutadans. Una visió que, un cop més, reclama com a “assignatura pendent” la recuperació dels espais fluvials metropolitans.

⁴⁷ Proposta Marc per a la Recuperació dels Espais Fluvials Metropolitans (1995). Introducció, p. 7.

fluvials (vegeu Taula 7.4), ja que “asseguren la continuïtat pública dels diferents trams, remarquen el paper connector del riu entre la costa i la serra, minimitzen l’impacte paisatgístic de les infraestructures i milloren i unifiquen les façanes fluvials de Sant Adrià, Santa Coloma de Gramenet i Montcada”.⁴⁸ Encara que el riu Besòs es considera, d’entrada, un dels més contaminats de Catalunya,⁴⁹ i concretament, el seu tram final fins a la desembocadura, un dels més complexos de tota l’operació com a conseqüència de la incompatibilitat històrica entre el medi fluvial i els usos del sòl existents,⁵⁰ es plantegen tota una sèrie de reptes en el nostre àmbit d’estudi, Sant Adrià, que l’administració ha de saber resoldre amb intel·ligència: “És necessària, doncs, una actuació que, prenent com a base una gran operació de requalificació mediambiental de l’àrea, sigui capaç d’integrar la regeneració i recuperació del riu, la nova autovia del marge esquerre, la línia fèrria d’alta velocitat, la modificació del planejament del marge dret (Sant Adrià) amb la reestructuració del teixit residencial. La creació d’un gran centre comercial,

⁴⁸ Proposta Marc per a la Recuperació dels Espais Fluvials Metropolitans (1995). Directrius i propostes per a la intervenció, p. 153.

⁴⁹ De fet, i en la mateixa línia del document publicat anteriorment (1993), els autors de la Proposta Marc remarquen que “la conca del Besòs és, sens dubte, la més contaminada i degradada de Catalunya. Les aigües residuals constitueixen, moltes vegades, el component principal del cabal, sobretot en èpoques d’estiatge” (Proposta Marc per a la Recuperació dels Espais Fluvials Metropolitans, 1995. Introducció, p. 31). Abans de la presentació, pròpiament dita, de les diferents intervencions urbanístiques que es volen dur a terme en el marc de l’*Operació Besòs*, el document aborda amb gran quantitat de dades la contaminació del riu Besòs (també, lògicament, la del Llobregat). Es parla de la tipologia de residus que reben les aigües del Besòs i es diferencia entre abocaments domèstics i abocaments industrials, i entre els residus d’origen químic i els procedents de la indústria siderúrgica a l’hora d’analitzar els alts índexs de contaminació.

⁵⁰ La Proposta Marc constata, primerament, que el tram final del riu Besòs ha estat objecte, històricament i tal i com afirmàvem en anteriors epígrafs, d’una colonització urbanística per al seu ús primordialment industrial: “Al Besòs, es pot afirmar que tot el procés d’urbanització de Barcelona, Sant Adrià, Santa Coloma i Montcada mai s’ha plantejat en relació al riu [...] El continu creixement de les poblacions riberenques i la notable industrialització que s’ha desenvolupat als seus marges ha alterat l’equilibri existent durant segles. La canalització del seu tram final va configurar la imatge actual del riu com a frontera dels teixits urbans de les seves ribes. El seu llit és, també, un ampli canal de pas de serveis i instal·lacions. Quasi totes les vies de serveis han assentat centrals als seus marges. Dins de la pròpia llera, hi ha importants conduccions d’aigua, de gas i línies elèctriques d’alta tensió. Importants infraestructures viàries i ferroviàries es recolzen en el seu traçat” (Proposta Marc per a la Recuperació dels Espais Fluvials Metropolitans, 1995. Introducció, p. 8). D’altra banda, també es certifica, mitjançant una anàlisi cartogràfica de vegetació i usos del sòl a la plana al·luvial que es realitza per a l’ocasió, que “la façana fluvial del Besòs compresa entre la Llagosta i la desembocadura del riu al mar ha estat completament modificada i ocupada per l’home. El riu ha estat canalitzat entre talussos i murs de contenció per a prevenir les riuades, i això ha fet desaparèixer qualsevol vestigi dels primitius boscos de ribera” (Proposta Marc per a la Recuperació dels Espais Fluvials Metropolitans, 1995. Cartografia de vegetació i usos del sòl a la plana fluvial, p. 65).

equipaments, i un gran port esportiu, la vertebració del congost del Besòs i la implantació d'un gran sistema de parcs associats al riu".⁵¹

Actuacions urbanístiques de la Proposta Marc (1995)	Previsions econòmiques M Ptes (M €)
Parc Sant Mateu [440 ha]	7.839,00 (47,11)
Parc del Congost [80 ha]	9.741,00 (58,54)
Parc Fluvial de Santa Coloma de Gramenet [110 ha]	7.373,00 (44,31)
Parc Fluvial de Sant Adrià de Besòs [60 ha] Urbanització de l'espai públic Regeneració mediambiental Integració d'infraestructures diverses Racionalització de serveis	6.614,00 (39,75) 2.055,00 (12,35) 1.144,00 (6,88) 580,00 (3,49) 2.835,00 (17,04)
Pressupost total destinat a l'Operació Besòs	31.567,00 (189,72)
Pressupost total destinat a l'Operació Llobregat	95.596,00 (574,54)
Pressupost total destinat a l'Operació Delta	23.307,00 (140,08)
Pressupost total de la Proposta Marc (1995)	150.470,00 (904,34)

Taula 7.3: Desglossament, en primer lloc, de les actuacions urbanístiques que integren l'Operació Besòs, amb èmfasi especial en el Parc Fluvial de Sant Adrià de Besòs. En segon lloc, el pressupost desglossat per operacions i, finalment, el pressupost total de la Proposta Marc.

Font: Elaboració pròpia a partir de documentació econòmica present a la Proposta Marc per a la Recuperació dels Espais Fluvials Metropolitans (1995).

⁵¹ Proposta Marc per a la Recuperació dels Espais Fluvials Metropolitans (1995). Introducció, p. 9.

**Objectius, directrius i propostes d'intervenció en l'Operació Besòs
Proposta Marc per a la Recuperació dels Espais Fluvials Metropolitans(1995)**

a) Objectius bàsics de la Proposta Marc

- **Principi ambiental:** Millorar la qualitat ecològica dels espais fluvials metropolitans dels rius Llobregat i Besòs;
- **Principi econòmic:** Harmonitzar els diferents usos i activitats humanes que s'hi desenvolupen (infraestructures de comunicació, serveis, millora urbana i regeneració fluvial);
- **Principi social:** Permetre l'ús i gaudi dels espais fluvials metropolitans per al conjunt de la ciutadania (a través d'una xarxa contínua de parcs fluvials en els diferents municipis riberencs).

b) Directrius i propostes bàsiques per a la intervenció urbanística i ambiental al riu Besòs

- **Ús públic i ciutadà dels espais fluvials metropolitans**, a partir de la creació de diversos *passeigs fluvials* que assegurin la continuïtat física entre els diferents trams i entre uns municipis i uns altres. Des del municipi de Montcada i Reixac fins a la desembocadura, es projecten **quatre parcs**: el Parc Sant Mateu, el Parc del Congost, el Parc Fluvial de Santa Coloma de Gramenet i el Parc Fluvial de Sant Adrià. Aquests parcs han de mantenir una làmina d'aigua constant que ha de provenir, també, de la reutilització d'aigües residuals;
- **Millora de l'estructura i el funcionament hidràulic**, a partir de la creació de sistemes d'alerta i evacuació enfront de possibles avingudes. Les obres i les actuacions que es duguin a terme han de mantenir, en tot moment, la capacitat de desguàs del riu;
- **Millora i racionalització del recurs hídric**, a partir de l'aplicació del Pla de Sanejament establert, amb la construcció de les depuradores previstes als diferents municipis riberencs del Besòs, la reutilització d'aigües depurades, la incorporació del tractament biològic i el control dels abocaments il·legals;
- **Regeneració del medi natural**, a partir del sanejament dels sòls, l'acondicionament de les pedreres existents i la revegetació dels marges;
- **Integració de la xarxa d'infraestructura viària**, tot prioritant la continuïtat paral·lela i transversal de les franges urbanofluvials. La Proposta Marc remarca la importància d'evitar la "doble canalització" que existeix al marge dret de Sant Adrià (gràcies a la pròpia canalització del riu, finalitzada a la dècada dels setanta, i la que, de forma artificial, provoca la Ronda Litoral, construïda just abans dels Jocs Olímpics de 1992, tot desplegant el Pla General Metropolità);
- **Racionalització de les xarxes de serveis de pas**, en base a un soterrament de les línies elèctriques d'alta tensió a partir de la construcció d'una galeria de serveis, conjuntament amb les conduccions d'aigua i de gas.

Taula 7.4: Principals objectius, directrius i propostes recollides a la Proposta Marc de 1995 en relació a l'anomenada *Operació Besòs*. No s'inclouen en l'anàlisi les propostes per al riu Llobregat (*Operació Llobregat*) i el seu delta (*Operació Delta*).

Font: Elaboració pròpia a partir de la interpretació del document Proposta Marc per a la Recuperació dels Espais Fluvials Metropolitans (1995).

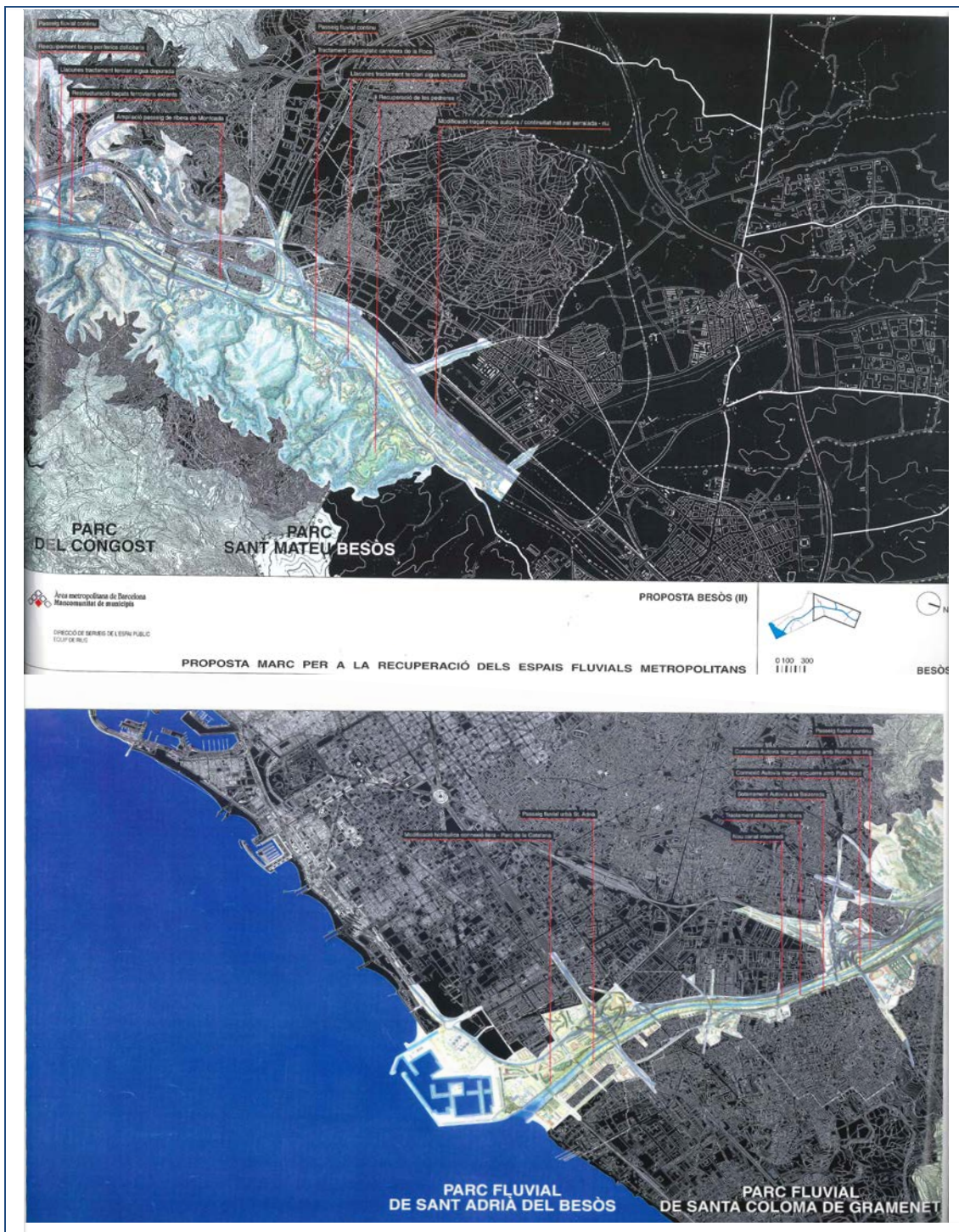


Figura 7.10: Cartografia general de l'Operació Besòs, des del municipi de Montcada i Reixac fins a la desembocadura a Sant Adrià.

Font: Documentació cartogràfica present a la Proposta Marc per a la Recuperació dels Espais Fluvials Metropolitans (1995).

El conjunt d'operacions destinades al tram final del Besòs i els pressupostos associats (gairebé 40 milions d'euros destinats al Parc Fluvial de Sant Adrià de Besòs, 190 per al conjunt de l'Operació Besòs i més de 900 milions entre les tres operacions

urbanístiques) ens fan adonar de la magnitud i l'ambició de la Proposta Marc. Tot i així, la posada en pràctica de la Proposta Marc es fa de forma diferenciada: les propostes de cadascun dels rius acabaran sent dutes a terme per organismes diferents –mentre que el riu Llobregat continuarà sota l'aixopluc de la llavors Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, la intervenció al Besòs serà encarregada a l'empresa pública *Barcelona Regional*.⁵² El mateix any de la publicació de la Proposta Marc, concretament amb data de 23 de novembre de 1995, se signa un acord entre els ajuntaments de Barcelona (Sr. Pasqual Maragall), Santa Coloma de Gramenet (Sra. Manuela de Madre), Montcada i Reixac (Sr. José María Campos) i Sant Adrià de Besòs (Sr. Jesús María Canga) per a dur a terme l'*Operació Besòs*, continguda a la Proposta Marc i que, tal i com hem indicat anteriorment, abraçava tots quatre municipis.

Tot i així, la intervenció urbanística que s'acaba finalment executant queda molt per sota del pressupost previst per la Proposta Marc. L'operació s'instrumenta en diferents fases (Figura 7.11): la primera d'elles (fase I), entre Montcada i Reixac i Santa Coloma, es materialitza en el període 1995-2000;⁵³ la segona (fase II), entre Santa Coloma i Sant Adrià, entre el 2000 i el 2004;⁵⁴ finalment, la tercera (fase III), corresponent a la desembocadura de Sant Adrià, entre el 2004 i el 2006. El cost final de l'operació acaba sent, d'aproximadament, 40 milions d'euros (Alarcón, 2015),⁵⁵ i s'aconsegueix gràcies

⁵² L'empresa pública *Barcelona Regional*, creada per l'Ajuntament de Barcelona pels volts de l'any 1993, tenia un objectiu clar: la planificació urbanística i estratègica de la ciutat amb motiu dels Jocs Olímpics. Acomplert l'objectiu inicial, emprengué l'*Operació Besòs* a partir de 1995.

⁵³ El detall de les obres que es van dur a terme en aquesta primera fase el podem trobar a la síntesi tècnica que en fan Pol *et al.* (1999) i Oliveres (2002). Tal i com afirma el tècnic expert entrevistat per a l'ocasió, el Sr. Sito Alarcón, aquesta primera fase va ser dotada amb un pressupost total d'aproximadament 3.400 milions de pessetes (20 milions d'euros). Fou una de les més complexes de dur a terme, ja que necessità grans dosis de recerca en l'àmbit de la bioenginyeria per a constituir una estructura de seixanta parcel·les de *wetlands* (10 ha) al llarg del tram, amb una funció de bioremediació com a tractament terciari de l'aigua provinent de la depuració, ja que un dels principals objectius de l'actuació era la millora de la qualitat de l'aigua (Martín-Vide, 2015). Fins i tot, es demanà consell a experts internacionals en aquesta temàtica (vegeu *Entrevista núm. 4*, Annex I).

⁵⁴ Una de les principals característiques dels parcs fluvials que es construeixen al llarg de les fases del projecte és la constitució de l'anomenat Sistema d'Alerta Hidrològica del Besòs (SAHBE), la missió del qual és la prevenció del risc d'avingudes a partir d'un model avançat de detecció i avís (Ballester *et al.*, 1998). Tal i com explica el Sr. Sito Alarcón (vegeu *Entrevista núm. 4*, Annex I), aquest sistema fou una de les condicions que posà, en aquell moment, la Junta d'Aigües de la Generalitat de Catalunya –l'actual Agència Catalana de l'Aigua– per a dur a terme la construcció del parc i evitar les tràgiques conseqüències de les *besosades*. Es tracta, però, d'un sistema car –el seu cost de manteniment és, aproximadament, de mig milió d'euros anual– i, tal i com afirma Alarcón, pensat des d'una visió predominantment enginyeril del riu.

⁵⁵ Tot i que no es tracti d'uns costos de magnitud i de naturalesa comparable, convé tenir present que el cost final de les obres d'urbanització dutes a terme amb motiu dels Jocs Olímpics de Barcelona –entre les

a una gran participació de les institucions d'àmbit europeu, que sufraguen el 85% d'aquest cost a partir dels anomenats Fons de Cohesió (FEDER) –la resta, el 15%, és contribució de les administracions locals. Per tant, tot i la limitació pressupostària inicial de la Proposta Marc, el resultat final acaba sent possibilista i certament exitós, amb un nombre de visites que supera el mig milió de persones anuals i obre el camí a la recuperació d'una certa biodiversitat –inimaginable a la dècada dels setanta, sobretot a la seva desembocadura–, a més de la construcció de diferents espais –per a l'esport i per al repòs.⁵⁶



Figura 7.11: *Imatge esquerra:* Cartografia general de les tres fases que es dugueren a terme entre el 1995 i el 2006, al conjunt del tram final del riu Besòs. *Imatges dreta:* A la primera columna, tres imatges de l'estat de diferents trams durant les obres; a la segona, més imatges de l'escenari final del conjunt del Parc Fluvial.

Font: *Imatge esquerra:* Alarcón (2015). *Imatges dreta:* Consorci del Besòs.

quals cal incloure la Ronda Litoral, protagonista del marge dret del Besòs a Sant Adrià–, va ser de 7.167,96 milions d'euros (Brunet, 2011).

⁵⁶ Per a l'aprofundiment en les característiques del Parc Fluvial del Besòs, i els reptes presents i futurs que té plantejats, consulteu Entrevista núm. 4 (Annex I).

7.3 L'estudi de canvi d'ocupació del sòl a l'espai urbanofluvial de Sant Adrià de Besòs

7.3.1 Consideracions prèvies

El cas que ens ocupa, l'estudi de l'espai urbanofluvial de Sant Adrià de Besòs, demana establir una sèrie de premisses quant a l'aspecte metodològic que cal exposar des de bon principi. Heus aquí tres aclariments que considerem importants fer:

- a) El tram estudiat comprèn l'espai fluvial entre la zona més septentrional del terme municipal de Sant Adrià de Besòs (a l'alçada de l'avinguda Pi i Margall) i la desembocadura del riu. Hem de remarcar que hem considerat convenient incloure a l'estudi d'ocupació del sòl la zona costanera (subclasse *Franja litoral*) i l'aiguabarreig amb la massa d'aigua marina (subclasse *Massa d'aigua marina*) per partir d'una mateixa superfície en els dos anys d'estudi (221,86 ha) que adoptem a efectes de l'anàlisi. Si haguéssim optat, en canvi, per desenvolupar l'estudi només fins al límit de la zona costanera, haguéssim comès l'error de comparar, amb una gran probabilitat, superfícies totals diferents –a causa de l'evolució morfodinàmica de la zona litoral. Per aquest motiu, hem prioritzat cartografiar la mateixa àrea en tots dos casos;
- b) Hem considerat oportú incloure la subclasse *Franja litoral* en la classe *Espai verd, esportiu i d'oci*, atesa la seva naturalesa d'espai lliure. També hem considerat pertinent incloure els espais verds relatius a la xarxa viària (zones intersticials, rotondes i parcs associats) a la subclasse *Sòl nu per acció antròpica* perquè aquests espais, tot i les seves grans dimensions, no compleixen amb la naturalesa d'ús, aprofitament i accés públic que caracteritza la classe d'*Espai verd, esportiu i d'oci*. En aquest sentit, cal tenir en compte que la qualificació urbanística vigent d'aquests espais sí que els considera com a parcs i jardins urbans. Ens atenem, però, al *principi de prioritat temàtica* que descrivim a la base metodològica de la nostra recerca (vegeu epígraf 3.3.2).

Els resultats corresponents a l'estudi del canvi d'ocupació del sòl els dividim entre un primer quadre de resultats numèrics (Quadre 7.1), un quadre d'anàlisi específica (Quadre 7.2), diversos gràfics d'anàlisi (Gràfics 7.1, 7.2, 7.3 i 7.4) i la cartografia (Mapa 7.1, 7.2, 7.3 i 7.4).

7.3.2 Quadre de resultats numèrics

Classes i subclasses d'ocupació del sòl	Superfície ocupada i classe/subclasse d'ocupació del sòl respecte a la superfície total				Diferència entre 1956 i 2012	
	1956		2012		ha	Creixement (%)
	ha	%	ha	%		
Zona urbanitzada	79,18	35,69	116,80	52,65	37,62	47,51
Teixit urbà continu	28,35	12,78	49,27	22,21	20,92	73,79
Teixit urbà discontinu	22,24	10,02	7,40	3,34	-14,84	-66,73
Zona industrial i comercial	13,76	6,20	29,44	13,27	15,68	113,95
Grans zones d'aparcament	0	0	1,47	0,66	1,47	∞
Zones urbanes en construcció	10,21	4,60	14,16	6,38	3,95	38,69
Estructures de protecció	0,07	0,03	0,92	0,41	0,85	1214,29
Sòl nu per acció antròpica	4,55	2,05	14,14	6,37	9,59	210,77
Infraestructura de comunicació	10,41	4,69	36,20	16,32	25,79	247,74
Xarxa viària (i terrenys associats)	9,16	4,13	30,92	13,94	21,76	237,55
Xarxa ferroviària (i terrenys associats)	1,25	0,56	5,28	2,38	4,03	322,40
Espai verd, esportiu i d'oci	3,46	1,56	41,16	18,55	37,70	1089,60
Grans parcs urbans	0	0	7,46	3,36	7,46	∞
Grans equipaments esportius i d'oci	0	0	7,57	3,41	7,57	∞
Franges pavimentades	0	0	10,50	4,73	10,50	∞
Franges enjardinades	0	0	9,58	4,32	9,58	∞
Franja litoral	3,46	1,56	6,05	2,73	2,59	74,86
Zona agrícola	83,81	37,77	0	0	-83,81	-100,00
Vegetació de ribera	12,33	5,56	9,21	4,15	-3,12	-74,70
Superfície d'aigua	32,67	14,72	18,49	8,33	-14,18	-43,40
Llit fluvial	13,39	6,03	8,87	4,00	-4,52	-33,76
Massa d'aigua marina	19,28	8,69	9,62	4,34	-9,66	-50,10
Superfície total	221,86	100	221,86	100		

Quadre 7.1: Quadre comparatiu de la distribució de l'ocupació del sòl a l'espai urbanofluvial a Sant Adrià de Besòs entre els anys 1956 i 2012.

Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de canvi d'ocupació del sòl.

7.3.3 Quadre d'anàlisi específica

Classes i subclasses d'ocupació del sòl	Magnitud del canvi	Lectura específica de resultats
Zona urbanitzada	++	Augment derivat del desenvolupament urbanístic d'ambdós marges fluvials.
Teixit urbà continu	++	Augment a causa, principalment, del creixement urbanístic del marge esquerre.
Teixit urbà discontinu	--	Reducció generada per la transformació de teixit urbà discontinu en zona industrial –sector de la Verneda– i en zona urbana en construcció –sector del barri de la Catalana.
Zona industrial i comercial	+++	Notable augment a conseqüència del creixement i ampliació de les zones industrials de la Verneda i el complex tèrmic situat a la desembocadura del Besòs, al seu marge dret.
Grans zones d'aparcament	+	Augment derivat del desenvolupament urbanístic del sector esportiu del marge esquerre proper a la desembocadura.
Zones urbanes en construcció	+	Augment generat per les operacions de renovació i millora urbana del barri de la Catalana, situat al marge dret del riu Besòs.
Estructures de protecció	+	Augment (a efectes de digitalització) derivat de la construcció d'espigons a la desembocadura del riu.
Sòl nu per acció antròpica	+++	Notable augment provocat pel creixement d'espais associats a la xarxa viària (zones intersticials, rotondes i parcs associats).
Infraestructura de comunicació	+++	Notable augment atribuïble al creixement tant de la xarxa viària (a partir dels cinturons litorals i l'autopista del Maresme) com de l'ampliació de la ferroviària.
Xarxa viària (i terrenys associats)	+++	Notable augment motivat per la creació de grans infraestructures viàries projectades i executades durant el nostre període temporal d'estudi: la Ronda Litoral, l'Eix Costaner (C-31) i d'altres vies secundàries associades a la mobilitat municipal.
Xarxa ferroviària (i terrenys associats)	+++	Notable augment causat per l'ampliació del traçat del ferrocarril de Barcelona a Portbou i la creació de la xarxa de tramvia metropolitana (Línies T4, T5 i T6 del Tram).
Espai verd, esportiu i d'oci	+++	Notable augment a causa de la regeneració urbana d'ambdós marges fluvials, transformats en zona verda i esportiva.
Grans parcs urbans	+++	Notable augment derivat de la creació de dos espais verds vinculats a la desembocadura del Besòs: el Parc del Litoral, al marge esquerre, i el Parc de la Pau, al marge dret, que connecta el complex de la central tèrmica amb la zona de platja.
Grans equipaments esportius i d'oci	+++	Notable augment derivat de la construcció de la Ciutat Esportiva Dani Jarque (propietat del RCD Espanyol) i altres camps de futbol i zones poliesportives prop de la desembocadura del riu, com la Marina Besòs.
Franges pavimentades	+++	Notable augment a causa de la construcció d'espais pavimentats amb usos socials (passeig, carrils bici, àrees infantils, etc.) al llarg de la façana, relatius al Parc Fluvial del Besòs.
Franges enjardinades	+++	Notable augment generat per la construcció d'espais enjardinats al llarg de la façana, relatius als Parc Fluvial del Besòs.
Franja litoral	++	Augment de la superfície de franja litoral a conseqüència de la instal·lació d'estructures de fixació i operacions orientades a la regeneració de platges.
Zona agrícola	--	Reducció total de les zones agrícoles que es trobaven al llarg de la franja de ribera, transformades en zona urbana, espais verds o infraestructura de comunicació.
Vegetació de ribera	--	Reducció de la vegetació de ribera al llarg de tota la superfície d'estudi: antigues franges de vegetació, que coexistien amb espais agrícoles, han estat incorporades a la zona urbana.
Superfície d'aigua	-	Reducció de l'espai fluvial amb motiu de la canalització del riu Besòs i l'augment de la superfície corresponent a la franja litoral.
Llit fluvial	-	Reducció del llit fluvial generat per la canalització del riu i la urbanització dels seus marges.
Massa d'aigua marina	--	Reducció de la massa d'aigua marina atribuïble a l'augment de la superfície corresponent a la franja litoral.

Quadre 7.2: Quadre d'anàlisi específica i esquemàtica dels resultats numèrics de l'estudi d'ocupació del sòl a l'espai urbanofluvial de Sant Adrià de Besòs entre els anys 1956 i 2012.

Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de canvi d'ocupació del sòl.

7.3.4 Lectura global dels resultats

L'estudi de canvi d'ocupació del sòl ens permet esbossar tota una sèrie de conclusions generals per al nostre cas d'estudi. Sant Adrià de Besòs representa, ben probablement, un dels processos de regeneració urbana relacionada amb un espai fluvial més significatiu dut a terme en una àrea metropolitana europea. La façana fluvial de la ciutat ha experimentat un canvi substancial en la seva estructura de categories d'ocupació del sòl (Gràfics 7.1, 7.2 i 7.3): l'any 1956 els espais agrícoles eren dominants (37,77%), seguits en segon lloc per la zona urbanitzada (35,69%), amb una infraestructura de comunicació escassa (4,69%) i una deficiència general de zona verda. El 2012, aquest ordre s'ha vist totalment modificat: l'espai urbanitzat ocupa la primera posició (52,65%), seguit de la categoria d'espais verds, esportius i d'oci (18,55%) i, en tercera posició, l'àrea dedicada a les infraestructures de comunicació (16,32%). Les categories d'ocupació del sòl moderada (1956, 39,33%; 2012, 18,55%) i la zona natural (1956, 20,29%; 2012, 12,48%) es veuen sensiblement reduïdes a favor de les categories d'ocupació del sòl intensa (1956, 40,38%; 2012, 68,97%); xifres que per elles mateixes evidencien el retrocés de l'espai lliure en favor de l'urbanitzat (Gràfic 7.4).

El gran augment de la categoria de l'espai urbà i la pèrdua general del caràcter rural de la façana –dedicada, històricament, al cultiu de diferents tipus de cereals i a petites zones d'horta riberenca, substituïdes, en part, per erms durant els setanta– són els dos principals canvis a tenir en compte. D'altra banda, és important assenyalar també el procés de reducció de la superfície ocupada per la categoria de vegetació de ribera i la pèrdua de l'espai propi del riu –principalment com a conseqüència de la seva canalització a principis dels seixanta, arran de les grans inundacions que afectaren, tal i com hem descrit en anteriors apartats, a la comarca del Vallès. Aquests canvis principals els podem observar en el tram central estudiat: un mosaic de cultius riberencs, illots amb vegetació de ribera i diferents braços fluvials és substituït per una canalització amb nous espais verds a cada marge i una pressió urbanística evident (vegeu Mapes 7.1 i 7.2, E4). Tot i així, també es fa un esforç per a recuperar certs trams de vegetació de ribera que, per la industrialització dels marges, quedaren greument afectats. Constatem que el parc de la desembocadura és un exemple evident d'aquest procés de recuperació ambiental de flora i fauna riberenques (vegeu Mapes 7.1 i 7.2, E7).

Aquests resultats també mostren, sens dubte, l'esforç notable de regeneració urbana impulsat per les administracions municipals. L'increment en zones verdes, esportives i d'oci marca un abans i un després en l'estructura general de categories d'ocupació del sòl: es tracta de la categoria que experimenta un major creixement a nivell individual (1089,60%). Les zones verdes no només se circumscriuen al nou parc lineal d'ambdós marges, sinó que també hi hem d'incloure els espais esportius corresponents a la Ciutat Esportiva Dani Jarque, propietat del RCD Espanyol (vegeu Mapes 7.1 i 7.2, E3) i d'altres camps de futbol, parcs urbans i zones poliesportives a redós del parc de la desembocadura, com la Marina Besòs (vegeu Mapes 7.1 i 7.2, E7). Aquest increment de zona verda es relaciona, tanmateix, amb l'augment notable de la categoria corresponent a la infraestructura de comunicació –que l'any 1956 representava un 4,69% i, el 2012, un 16,32%. Aquest increment es deu a la construcció de vies i autovies –principalment, la Ronda Litoral, projectada al Pla General Metropolità de 1976 i executada durant la gran operació urbanística corresponent als Jocs Olímpics de Barcelona de 1992, i l'Eix Costaner (C-31)– que recorren, actualment, les immediacions de la ciutat o les zones paral·leles al riu.

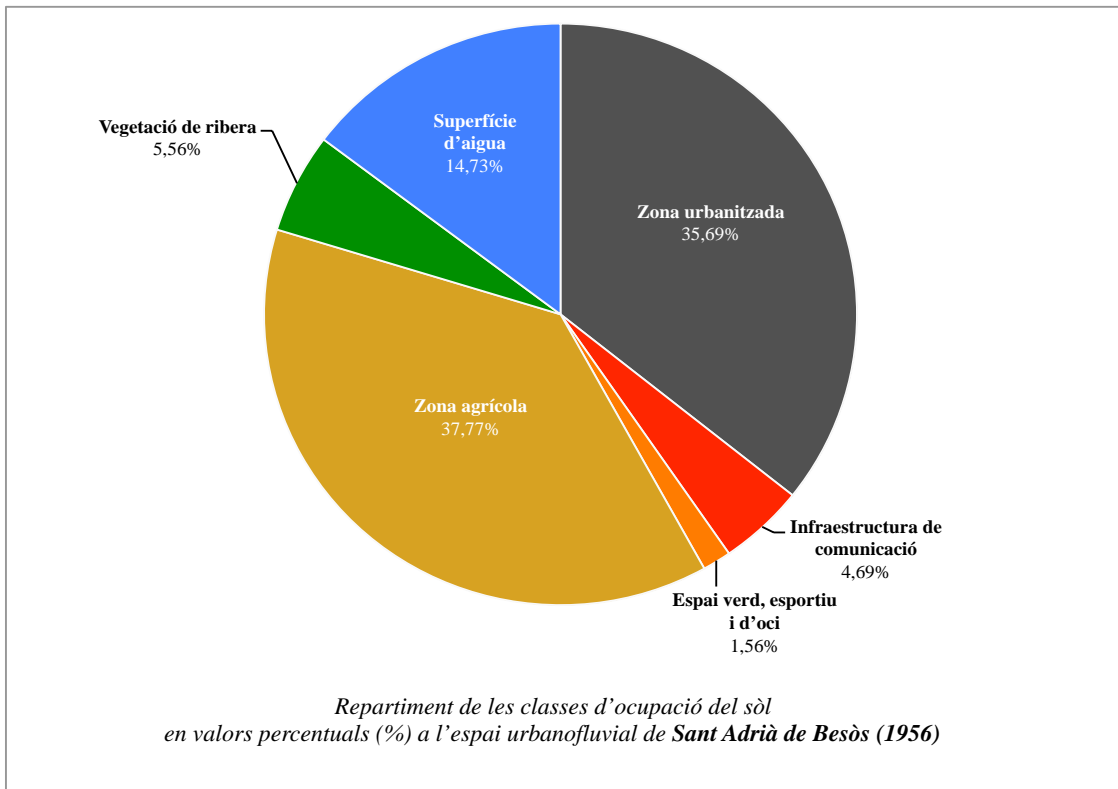


Figura 7.12: *Imatge esquerra.* El Besòs i els seus marges fluvials a finals de la dècada dels seixanta. Hom pot observar l'existència d'una passera per a creuar el riu. *Imatge dreta:* L'estat de construcció del Parc Fluvial del Besòs, abans de la retirada de la infraestructura elèctrica.

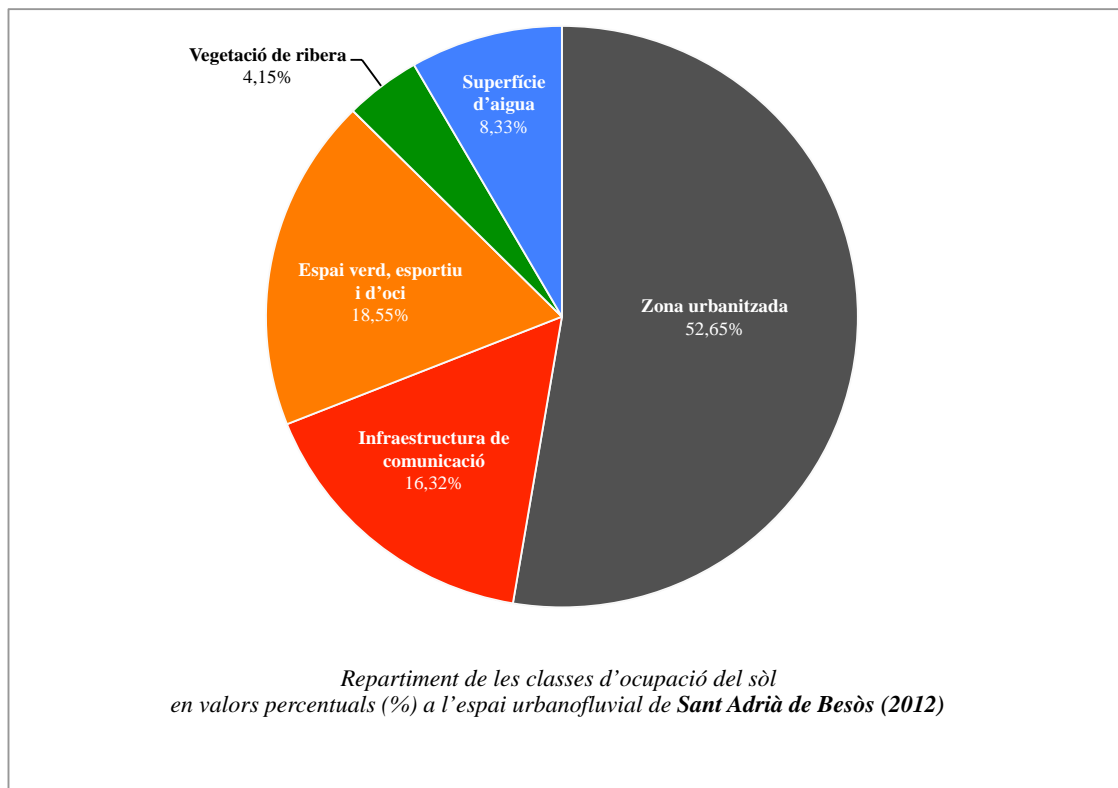
Font: *Imatge esquerra:* Fotografia de Josep Maria Huertas Claveria, presa el 1969. *Imatge dreta:* Consorci del Besòs.

De la mateixa manera, l'augment de la zona urbanitzada també es deu a diferents factors. D'una banda, la consolidació del teixit urbà continu al marge esquerre del Besòs, històricament ocupat per l'assentament de Sant Adrià (vegeu Mapes 7.1 i 7.2, E2 i E5); de l'altra, l'augment de la zona industrial que, tot i que ja és existent a l'ortofotografia de 1956, sofreix un augment molt notable en el període estudiat: tant l'extensió del polígon industrial de la Verneda (vegeu Mapes 7.1 i 7.2, E1) com la

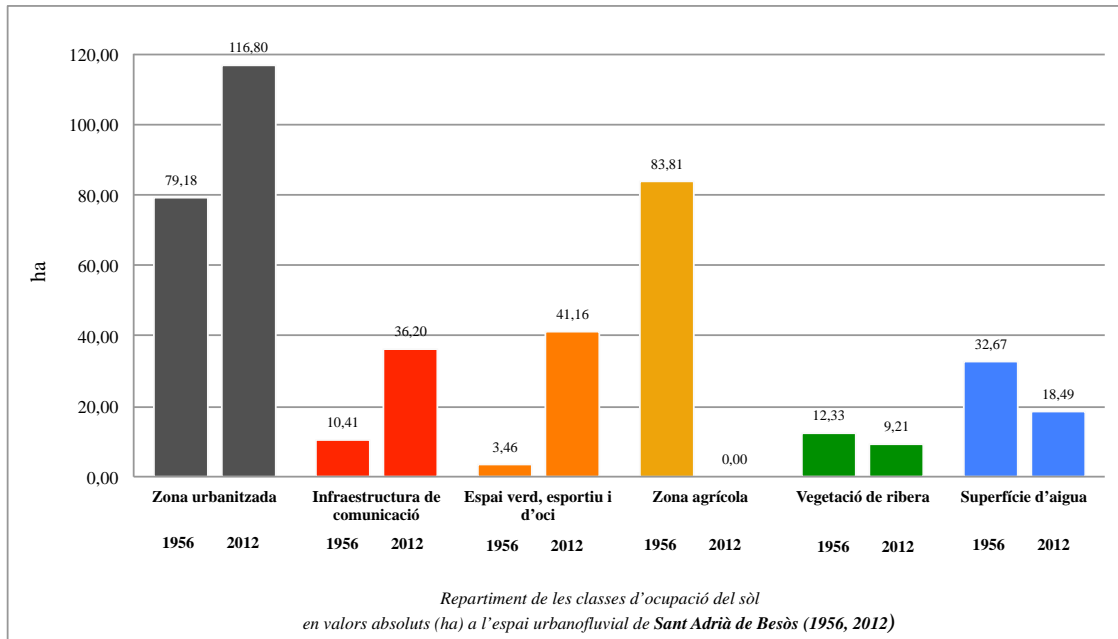
superfície ocupada per la central tèrmica (vegeu Mapes 7.1 i 7.2, E8) es veuen sensiblement augmentades. També constatem que barris com el de la Catalana, situat vora el marge dret, es consoliden com a teixit urbà a la vegada que es troben immersos en un procés de renovació i millora urbana (vegeu Mapes 7.1 i 7.2, E6). Finalment observem que en aquest context, i arran de la gran transformació urbana de la façana, associada a la canalització del tram final del riu el 1969, també s'ha produït un constrenyiment notable de la zona fluvial –un fet que té una traducció directa en la disminució del seu espai de llibertat (–33,76%).



Gràfic 7.1: Gràfic de sectors corresponents a la repartició de les classes d'ocupació del sòl (Sant Adrià de Besòs, 1956). Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de canvi d'ocupació del sòl.

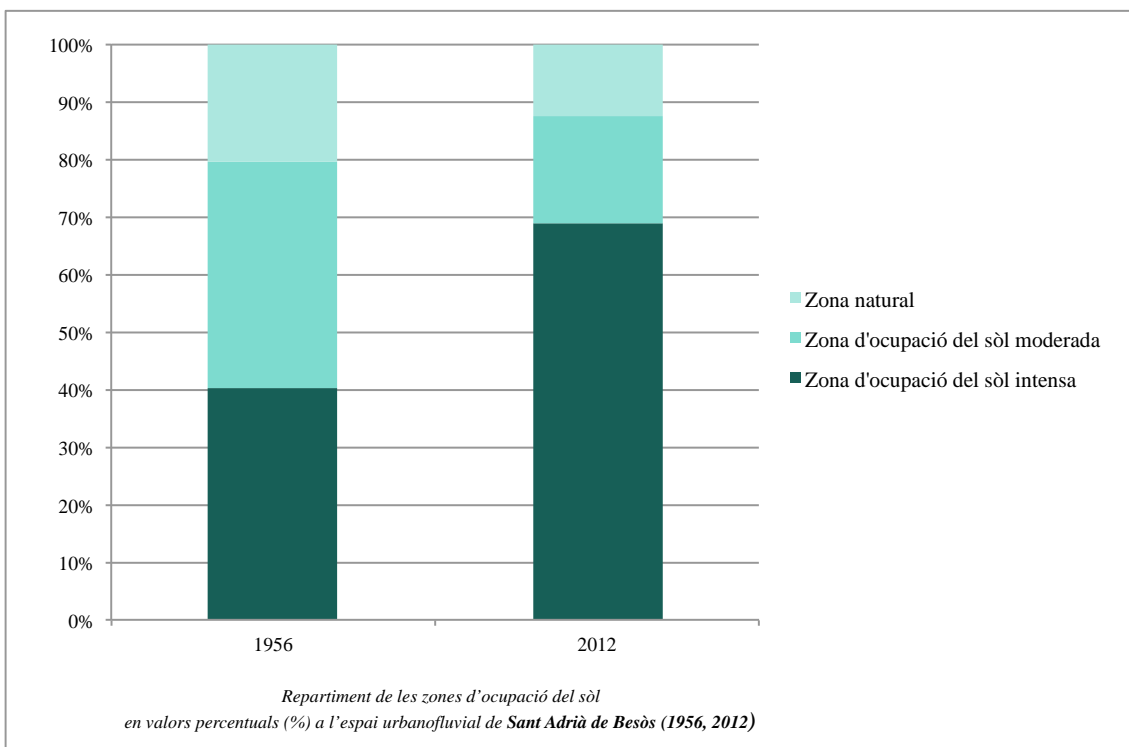


Gràfic 7.2: Gràfic de sectors corresponents a la repartició de les classes d'ocupació del sòl (Sant Adrià de Besòs, 2012). Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de canvi d'ocupació del sòl.



Gràfic 7.3: Diagrama de barres agrupades corresponent a la repartició de les classes d'ocupació del sòl (Sant Adrià de Besòs 1956 i 2012).

Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de canvi d'ocupació del sòl.



Gràfic 7.4: Diagrama de barres apilades corresponent a les zones d'ocupació del sòl en valors percentuals (Sant Adrià de Besòs, 1956 i 2012), dividint-lo entre zona natural (ZN: categories de superfície d'aigua i vegetació de ribera), zona d'ocupació del sòl moderada (ZOM: zona agrícola i espai verd, esportiu i d'oci) i zona d'ocupació del sòl intensa (ZOI: zona urbanitzada i infraestructura de comunicació).

Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de canvi d'ocupació del sòl.