

**ALGUNES ESTRATÈGIES PROJECTUALS PER A LA REGENERACIÓ INTEGRAL DELS
POLÍGONS INDUSTRIALS**

Antonio Font Arellano
Professor Emèrit
Universitat Politècnica de Catalunya (UPC)

ESTRATÈGIES URBANÍSTIQUES D'ORDENACIÓ I ACTUACIÓ

1. ESTRATÈGIES URBANÍSTIQUES DEL PTMB 2010 PER A LES ÀREES ESPECIALITZADES

La necessitat de reorientar el desenvolupament d'algunes de les àrees especialitzades existents, de manera que sigui més coherent amb els objectius d'ordenació territorial del Pla vigent, determina l'adopció d'alguna de les estratègies següents:

a) Canvi d'ús/reforma

Àrees que caldria transformar perquè tinguin una funció en el territori que aprofiti millor, des del punt de vista de l'interès públic, els avantatges de la seva localització. Algunes d'aquestes àrees es consideren d'interès metropolità.

b) Reducció o extinció

Àrees que signifiquin una evident contradicció amb els criteris de planejament territorial, en les quals, ja sigui pel seu escàs grau de consolidació o per la gran afectació dels valors territorials que comporten, es considera socialment rendible abordar-hi una reducció o eliminació.

c) Extensió

Algunes àrees especialitzades poden ser objecte d'extensió mitjançant l'ocupació del sòl confrontant, qualificat de protecció preventiva, quan es determini en la revisió o modificació del corresponent planejament municipal. Determinades àrees són considerades com a àrees d'extensió urbana d'interès metropolità.

d) Localització d'equipaments

Àrees amb una necessitat expressa d'equipaments, la satisfacció de les quals pot ser motiu d'ocupació addicional del sòl adjacent. Algunes d'aquestes àrees, pel seu valor posicional i condicions de desenvolupament, es consideren com a àrees de "nova centralitat urbana".

2. ESTRATÈGIES URBANÍSTIQUES COMPLEMENTÀRIES EN L'ÀMBIT DE L'ENTORN DE L'ÀREA

a) Tant pel temps transcorregut des de l'entrada en servei de les àrees especialitzades industrials, anteriors a la crisi internacional de les energies de mitjan anys setanta, com pels canvis ocorreguts a la xarxa viària arterial metropolitana, una de les estratègies bàsiques per a aquestes àrees és la millora de l'accessibilitat, ja sigui mitjançant la millora del mateix sistema viari com de la resolució d'eventuals nous accessos i el tractament de la seva repercussió en una àrea concreta.

b) A diferència del moment en què entraren en servei, en el qual la preocupació fonamental era la mobilitat individual de les persones o de les mercaderies, la perspectiva ecològica actual posa l'èmfasi en la reducció de la mobilitat en transport privat i en l'augment del transport públic per sistemes d'alta capacitat (ferrocarril), tant de persones com de mercaderies.

Això té com a conseqüència, d'una banda, la reclamació de la millora de les línies existents de transport públic per carretera, o la dotació de noves, així com l'optimització de les relacions de les àrees especialitzades industrials amb la xarxa ferroviària existent o prevista, tant per al transport de persones com de mercaderies.

c) En la mateixa perspectiva, i atesa la condició de proximitat a nuclis urbans de les àrees "en contigüitat" o "segregades", la dotació i la sistematització de recorreguts de vianants i de bicicletes, des de i cap als nuclis urbans i entre les àrees properes per fomentar la mobilitat *soft*.

Això no hauria de significar deixar d'atendre el problema de l'aparcament d'automòbils i camions, que sovint converteix els carrers de l'àrea especialitzada en un garatge generalitzat, de conseqüències indesitjables tant per al trànsit d'automòbils, bicicletes i vianants, com per al paisatge urbà.

Com a criteri general, les necessitats d'aparcament de les diverses empreses s'haurien de resoldre, en la mesura del possible, dins de les mateixes parcel·les o en espais col·lectius adaptats a aquest ús, reservant places d'aparcament públic als voltants dels equipaments.

- d) Per la proximitat de les àrees especialitzades industrials tant als nuclis urbans com a altres àrees de característiques similars, sorgeix com a tema rellevant, i com una oportunitat, la reconfiguració i la sistematització paisatgística i funcional dels seus límits o vores, per poder aprofitar l'oportunitat per a localitzar equipaments o dotacions interàrees, tant per a les persones com per a les mateixes empreses.

Pel que fa als nuclis residencials existents, s'observa la possibilitat de crear parcs o espais lliures equipats articuladors, que contribueixin tant a la millora de les relacions entre els dos tipus d'assentament com a les seves dotacions.

- e) De manera generalitzada, a més de la necessitat d'una adequada articulació de les àrees especialitzades industrials entre si, o amb els nuclis urbans existents, en múltiples ocasions sorgeix la necessitat de resoldre la configuració dels seus límits amb el sòl no urbanitzable.

Pel que fa a als límits amb el sòl no urbanitzable de protecció preventiva¹, i per delimitar alguns espais de separació amb possibles futurs nous desenvolupaments urbans, seria convenient la identificació de les preexistències (masses forestals, camins, edificis o elements patrimonials, etc.), que ajudin a la seva delimitació i configuració.

En el cas dels límits amb el sòl no urbanitzable de protecció especial², atès el seu caràcter finalista, els elements viaris de la vora tindran segurament una secció asimètrica, com a transició entre el món urbà i l'espai lliure, així com la necessitat de tenir cura de les façanes de l'àrea corresponent, tan decisives per a la seva imatge.

En el cas molt freqüent de la presència de fronts fluvials, factor històric de localització de moltes de les àrees més antigues, superada ja l'etapa en què s'utilitzaven per abocar-hi les aigües residuals dels processos productius, haurien d'aprofitar-se les singulars condicions de l'emplaçament per reforçar el caràcter de corredor ambiental que comporta l'espai fluvial i contribuir també amb els espais lliures tant públics com privats de l'àrea corresponent.

- f) Finalment, si l'exposició visual de les instal·lacions de les empreses a les principals vies metropolitanes es constata com un valor en alça per a aquestes empreses i per als assentaments que les integren, sembla necessari extreure la cura en la configuració de les façanes exteriors de l'àrea, mitjançant la localització dels usos terciaris de la seva representació corporativa, amb una adequada configuració de l'edificació, els espais lliures de la parcel·la i els seus elements de tancament.

¹ Categoria del sistema d'espais oberts del Pla territorial metropolità de Barcelona (PTMB) amb el nivell de protecció inferior.

² Categoria del sistema d'espais oberts del Pla territorial metropolità de Barcelona (PTMB) amb el nivell de protecció superior.

3. ESTRATÈGIES URBANÍSTIQUES COMPLEMENTÀRIES EN L'ÀMBIT DE L'ÀREA ESPECÍFICA

a) Jerarquització viària i definició de possibles subàrees

En funció de les característiques de les vies i dels fluxos de mobilitat existents, a més d'altres criteris de tipus morfològic o paisatgístic, s'ha de preveure la reconsideració del seu paper en el sistema viari local, la redefinició de l'arquitectura viària i possible delimitació d'illes o agrupació de les illes existents, per tal de reorganitzar el trànsit rodat o l'especialització dels vianants.

Cal donar una especial atenció a la configuració de les seccions viàries tipus, per a l'eventual reurbanització de l'àrea, dels espais lliures interiors de les parcel·les i dels seus elements de tancament.

b) Eventual requalificació d'algunes vies

Possibles canvis en els accessos principals a les àrees o a les activitats, ocorreguts des que va entrar en servei, poden fer replantejar el caràcter d'alguna de les vies cap a una especialització com a eix cívica, amb conseqüències en el seu paper funcional i en la seva configuració.

c) Carrers frontera amb els teixits urbans pròxims o amb l'espai lliure

Per les singulars característiques posicionals d'alguns dels elements viaris de les àrees, és convenient que aquests elements viaris es tractin com a elements d'articulació amb altres trames urbanes properes o amb l'espai lliure metropolità de caràcter finalista (corredors ambientals, espais protegits, etc.).

d) Reordenació dels aparcaments públics sobre la xarxa viària

En funció de la jerarquia viària i, per tant, de criteris funcionals i paisatgístics, cal preveure la possibilitat d'evitar que els carrers de l'àrea especialitzada industrial tinguin un caràcter d'aparcament generalitzat, reconduint en la mesura del possible l'aparcament de cotxes i camions dins de la mateixa parcel·la, i reservant els llocs de l'aparcament públic, en cordó o en bateria, pròxims als equipaments i dotacions de l'àrea.

e) Urbanització de les zones verdes previstes en el planejament

En moltes de les àrees especialitzades industrials, les zones verdes previstes no estan urbanitzades, o les existents tenen un caràcter residual per la seva grandària o posició.

A més de complir amb els estàndards establerts per la normativa vigent, els espais lliures haurien de contribuir a la vertebració dels espais productius i a l'articulació amb el sistema d'espais lliures metropolità, tant per al gaudi dels seus mateixos usuaris com d'una adequada sistematització del paisatge metropolità.

f) Creació dels equipaments i dotacions necessàries

De la mateixa manera, en els nuclis de les àrees especialitzades industrials més antigues, els equipaments públics o les dotacions privades de servei a les persones o a les empreses són pràcticament inexistents.

A més de complir amb els estàndards establerts per la normativa vigent, unes àrees especialitzades industrials actualitzades haurien de comptar amb els serveis adequats per esdevenir noves àrees de centralitat del sistema urbà metropolità.

La localització en espais intermedis entre diferents àrees i la concepció en xarxa, permetrien més eficiència en el seu funcionament.

g) Renovació del mobiliari urbà i de la senyalètica

Segurament, pel temps transcorregut des de la posada en servei, les àrees especialitzades industrials més antigues necessiten freqüentment reposar els elements de mobiliari urbà (il·luminació, bancs, papereres, tancaments de les parcel·les, etc.), o de senyalètica pel que fa als serveis i empreses radicades, que són fonamentals per a la seva renovació paisatgística.

h) Millora de les infraestructures dels serveis urbans i de les telecomunicacions

Encara que la majoria de les àrees tenen resoltes correctament les infraestructures bàsiques dels serveis urbans, (aigua, sanejament, energia elèctrica i enllumenat, gas, etc.), no és així pel que fa a la recollida d'escombraries i a les instal·lacions i xarxes de telecomunicació necessàries per a una presència eficient en l'actual panorama de la producció i dels serveis.

4. SITUACIONS I ESQUEMES DE PROJECTE D'INTERVENCIÓ TIPUS

L'heterogeneïtat en relació amb l'antiguitat, la localització geogràfica, el contingut funcional, la forma urbana, etc., de les àrees especialitzades industrials de la Regió Metropolitana de Barcelona, fa molt difícil establir una tipologia operativa, representativa de les necessitats a l'hora de plantejar una intervenció urbanística.

Si bé el nivell d'urbanització existent de cada àrea de les seleccionades podria ser un índex de la necessitat d'intervenció urbanística, en el sentit de completar-lo o millorar-lo, que sens dubte és una de les estratègies urbanístiques aplicable a una bona part d'aquestes àrees, pot ser una variant insuficient per abordar la seva renovació en relació amb les noves necessitats i al paper que com àrees de centralitat poden tenir en un escenari metropolità renovat.

És per això que ha semblat oportú considerar el "grau de consolidació" de l'àrea o polígon específic, de manera que pugui apuntar a les oportunitats transformar-lo i millorar-lo, derivades de la situació actual.

En aquest sentit, les àrees seleccionades s'han agrupat en tres situacions representatives de l'estat actual de desenvolupament:

- Àrees "saturades", de cara a la millora.
- Àrees "a completar".
- Àrees "en transformació".

En el primer grup, hi serien aquelles àrees especialitzades industrials que, tot i reunir les condicions definides anteriorment, han exhaurit el sòl disponible, i, per tant, la intervenció s'ha de plantejar com de millora i puntual reforma interior per assolir els objectius anteriorment assenyalats.

En el segon grup, menys nombrós, hi trobaríem aquelles àrees que, tot i que poden tenir gairebé 45 anys d'antiguitat, per raons diverses compten amb una bona part del sòl del polígon sense ocupar, o fins i tot sense urbanitzar.

A diferència de les del grup anterior, això obre la possibilitat d'una intervenció urbanística més gran, en el sentit de reconfigurar-los tant físicament com funcional, la qual cosa pot atendre de manera més directa i flexible les noves necessitats plantejades.

Finalment, i encara en un últim grup menys nombrós que els anteriors, hi hauria aquelles situacions de posició territorial singular i, en bona part, d'obsolescència funcional, que en funció de l'interès públic es considera adequat el canvi del seu contingut funcional i de les seves característiques formals per poder actuar com a noves àrees de centralitat del sistema metropolità.

En funció de les tres situacions operatives tipus, es plantegen també els continguts dominants dels esquemes de projecte d'intervenció corresponents a cadascuna de les àrees:

En el projecte de “millora urbana”, a aplicar a les àrees o polígons industrials consolidats, els continguts principals estan centrats—en jerarquitzar i reurbanitzar la xarxa viària existent, i en permeabilitzar-la per als tipus de mobilitat suau (vianants, bicicletes, etc.). També es planteja la possibilitat de definir, en conseqüència, “recintes” lliures de trànsit pesant per a configurar espais de més confortabilitat.

Igualment, pel que fa a la possibilitat d'agregació de petites parcel·les o subdivisió de les grans, cal que hi hagi més flexibilitat per a la reconversió i localització de nous usos i dotacions, així com per a la renovació de les façanes dels fronts dels polígons, de cara a millorar-ne la imatge.

En el cas del projecte de “completament”, a més dels anteriors continguts de la millora urbana representatius del grup anterior, sorgeixen altres possibilitats de reordenar la part del polígon encara no ocupada, per disposar-hi tant d'una nova configuració física com de nous continguts funcionals. Resultarà especialment important, en aquest cas, la situació relativa del polígon en relació amb al nucli urbà més proper així com amb els teixits productius existents, amb l'objectiu tant de poder contribuir a resoldre les necessitats d'equipaments i serveis del sector, com de poder constituir-se en una nova àrea de centralitat metropolitana de rang intermedi.

Finalment, en el cas del projecte de transformació integral, reservat a aquelles situacions singulars per la seva posició en relació amb els grans eixos territorials i per la seva pràctica obsolescència funcional, que justificaria socialment una millor destinació de la peça en el marc de la renovació metropolitana, a més dels continguts del projecte de “completament” apuntats en l'epígraf anterior, exigeix un projecte específic de renovació urbana, amb la possibilitat de proposar una nova disposició del suport viari (i ferroviari), dels usos i activitats, dels equipaments i els serveis, dels espais lliures i de les tipologies edificatòries, del paisatge urbà, per a la constitució de noves àrees de centralitat de primer ordre quant al sistema dels assentaments de la Regió Metropolitana.

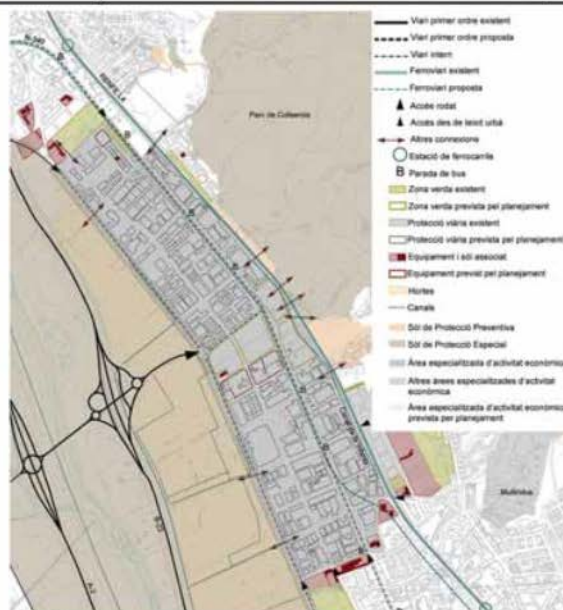
Com es pot comprovar a les fitxes annexes corresponents, es resumeixen les actuacions d'ordenació i/o intervenció en els gràfics indicatius de les “estratègies de límits”, jerarquització viària i reurbanització, ordenació dels usos del sòl i de l'edificació i les seccions representatives de les vies tipus.

El tipus de projecte de “millora urbana” s'assaja en el polígon del Pla, de Molins de Rei i Sant Feliu de Llobregat, i el de “completament”, en el cas del Pla de Llerona, a les Franqueses del Vallès. Finalment, el projecte de transformació integral, al sector de Can Prat, de Mollet del Vallès, per la singular posició estratègica que té en relació amb l'autopista i el ferrocarril.

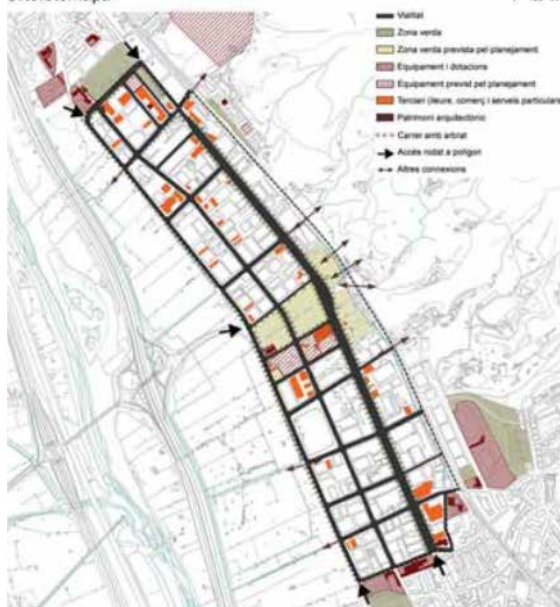
Polígon El Pla. Molins de Rei - Sant Feliu de Llobregat



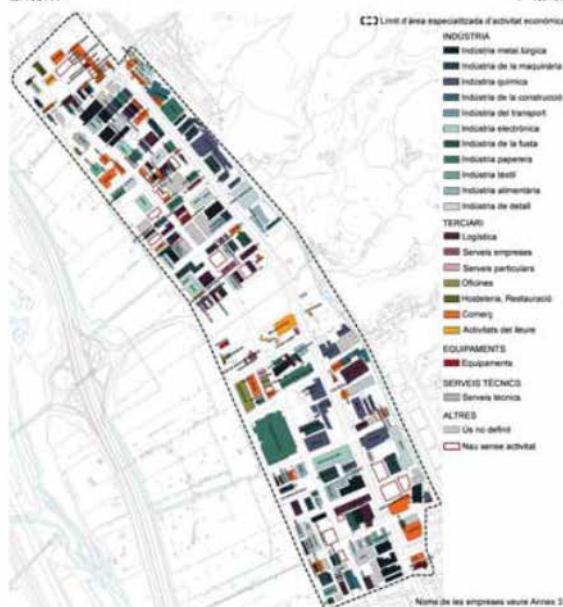
Ortofotomapa



Entorn



Estructura de l'ús públic



Usos de l'edificació

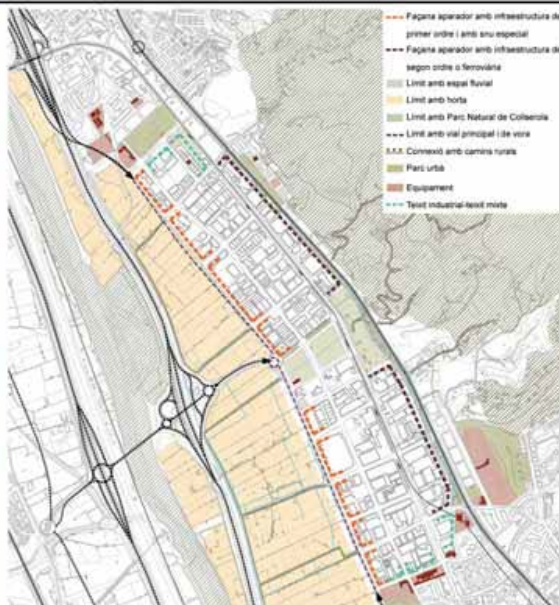


Projecte de millora urbana

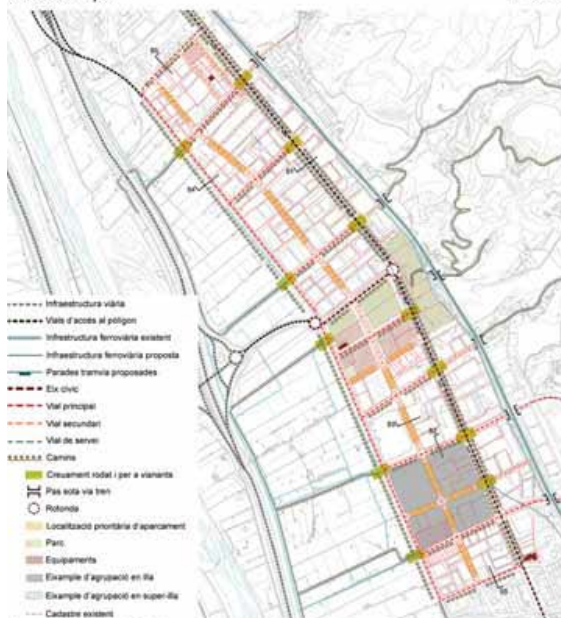


Ortofotomapa

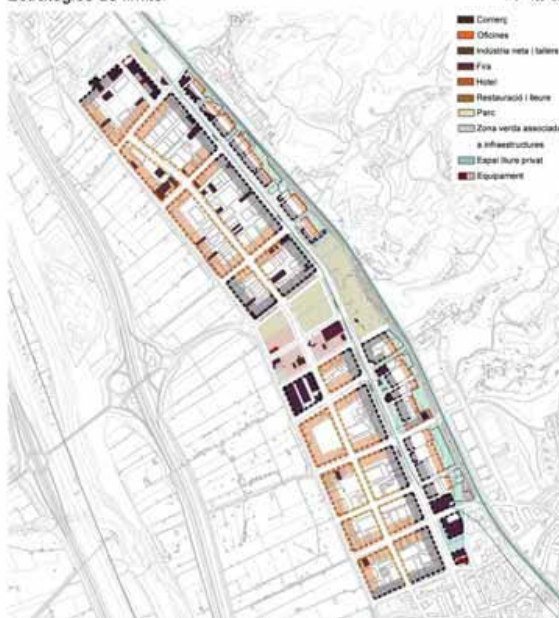
Polígon El Pla. Molins de Rei - Sant Feliu de Llobregat



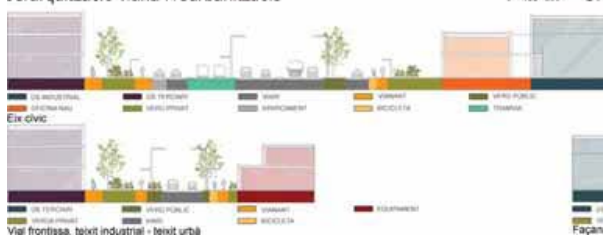
Estratègies de límits



Jerarquització viària i reurbanització



Ordenació dels usos del sòl i de l'edificació



Vial frontal, teixit industrial - teixit urbà



Façana apartador amb infraestructura de segon ordre i/o ferroviari

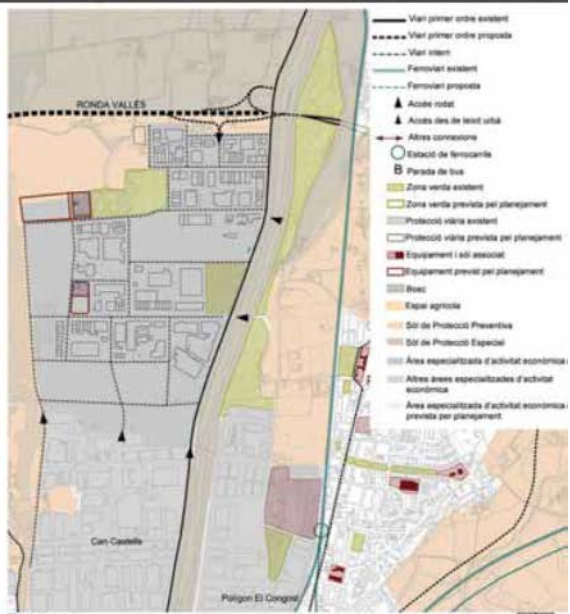


Façana principal amb infraestructura de primer ordre

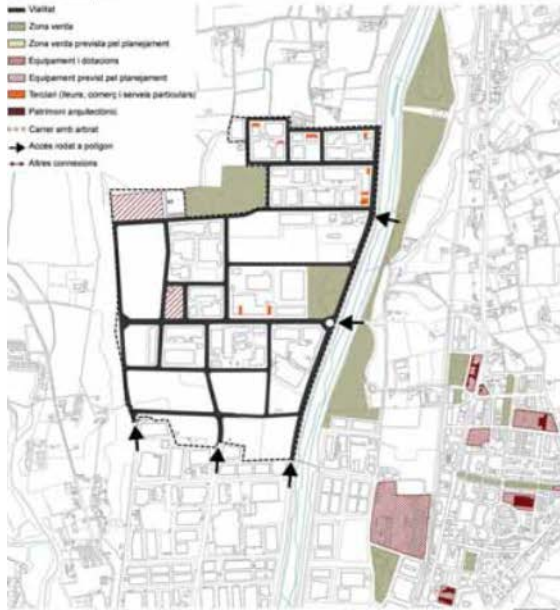
Pla de Llerona. Les Franqueses del Vallès



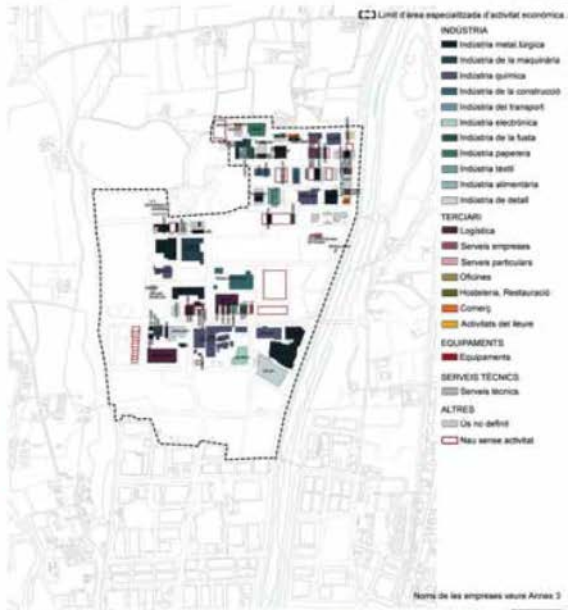
Ortofotomapa



Entorn



Estructura de l'ús públic



Usos de l'edificació

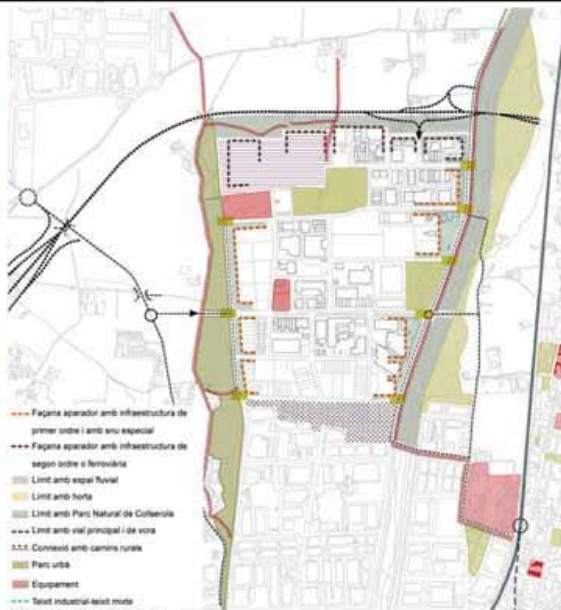


Projecte de completament

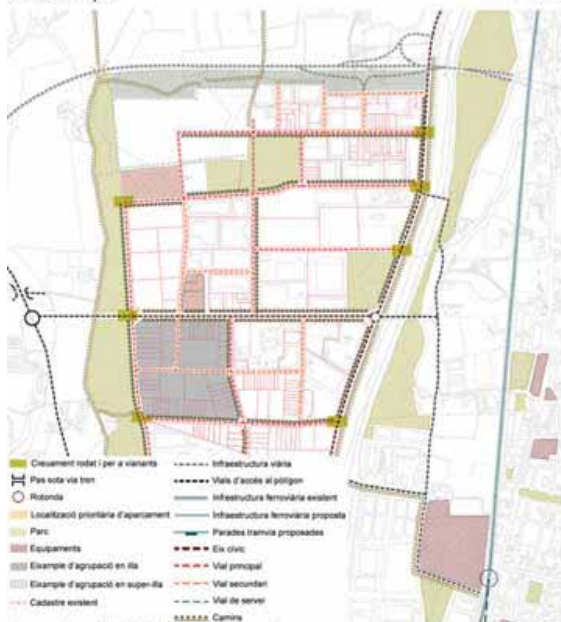


Ortofotomapa

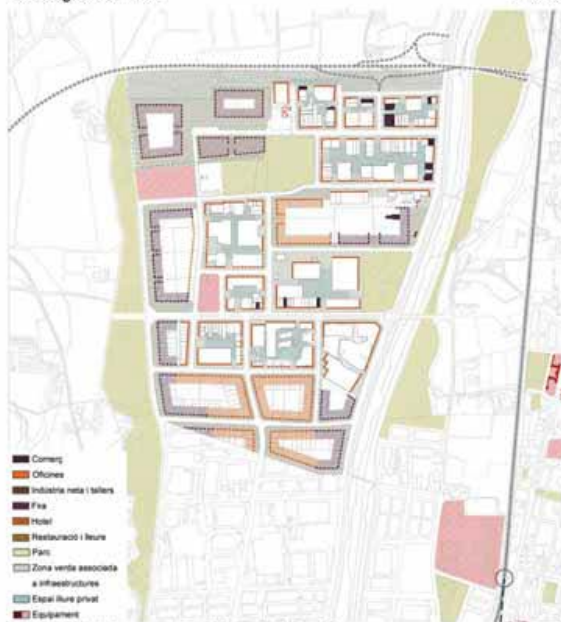
Pla de Llerona. Les Franqueses del Vallès



Estratègies de límits



Jerarquització viària i reurbanització



Ordenació dels usos del sòl i de l'edificació



Vial principal



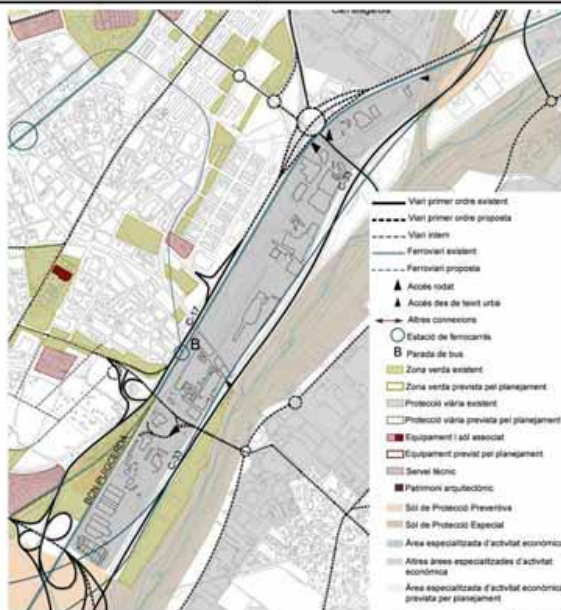
Vial principal

Polígon Can Prat. Mollet del Vallès



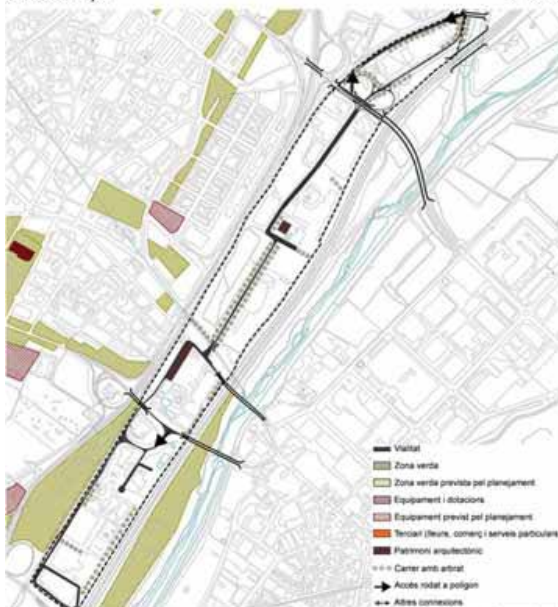
Ortofotomapa

0 100 200



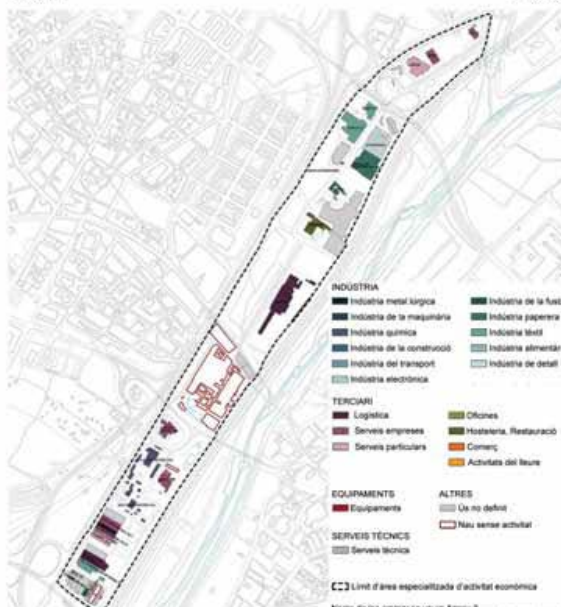
Entorn

0 100 200



Estructura de l'ús públic

0 100 200



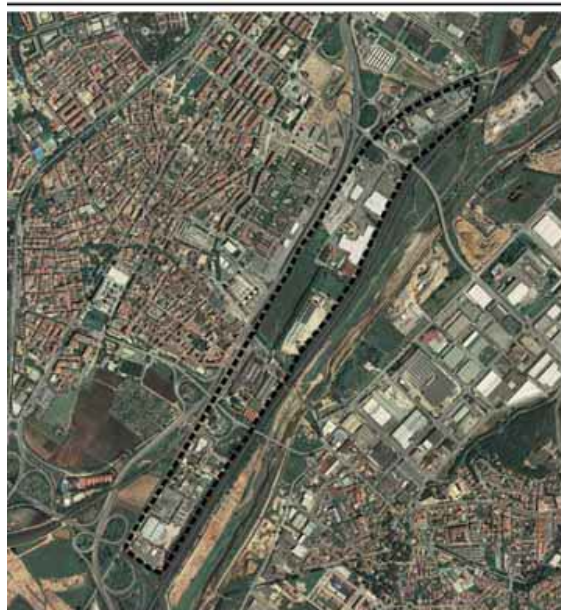
Usos de l'edificació

0 100 200



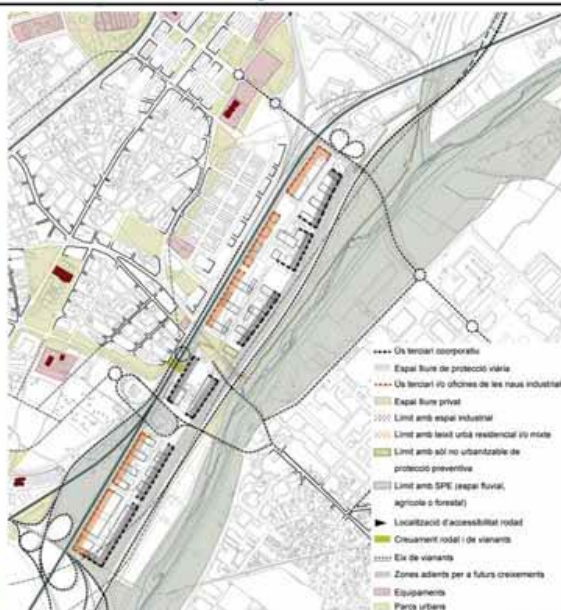
Projecte de transformació integral

Polígon Can Prat. Mollet del Vallès



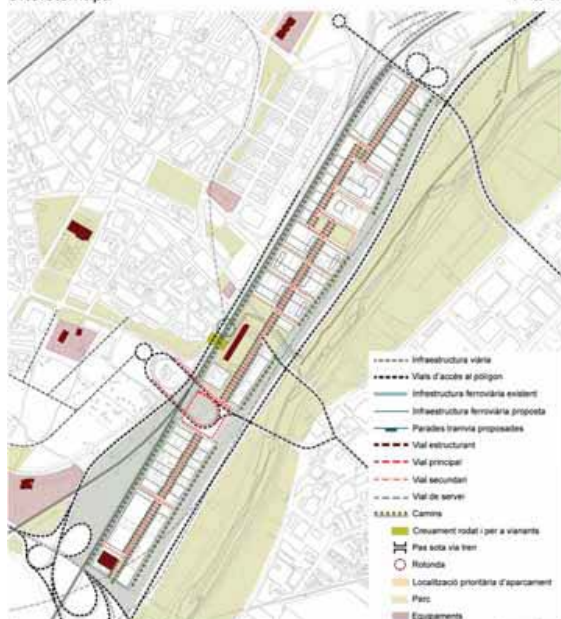
Ortofotomapa

0 100 200



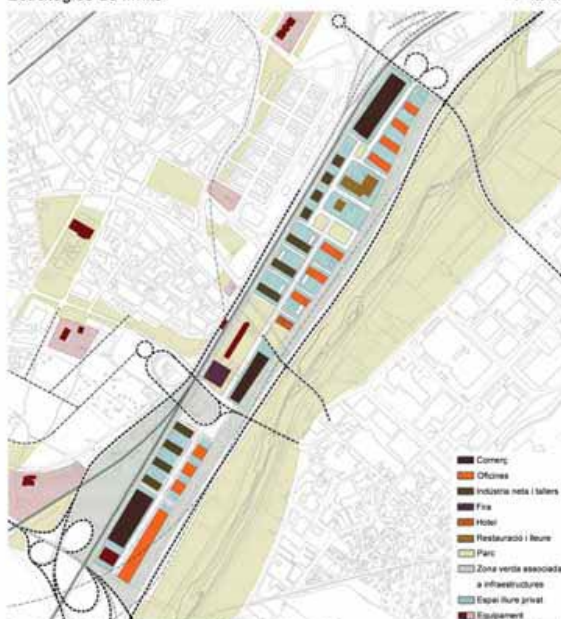
Estratègies de límits

0 100 200



Jerarquització viària i reurbanització

0 200 400



Ordenació dels usos del sòl i de l'edificació

0 200 400



Vial principal



Façana apartador amb infraestructures de primer ordre