

---

PAPERS. REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA  
núm. 26, gener 1997, pàgs. 37-52

---

LÒGIQUES I ESPAIS PROJECTUALS D'UNA METRÒPOLI,  
BARCELONA 1976-1992

CARLES LLOP

*Arquitecte. Professor, Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori,  
Universitat Politècnica de Catalunya*

---

## SUMARI

### 1. Introducció

### 2. Els canvis físics i estructurals en el període 1976-1992, vers la definició d'una nova estructura espacial de l'àrea central metropolitana

### 3. Canvis, reorientació i lògiques projectuals

### 4. Espais projectuals metropolitans de Barcelona

4.1. Espais il·locals de la metròpoli. Les xarxes de relació, el sistema de ciutats

---

## ABSTRACT

Entre 1976 i 1992 l'organització metropolitana ha produït un seguit de canvis estructurals que han transformat la relació entre les àrees centrals i els entorns metropolitans. El canvi de contingut dels «territoris geogràfics i morfològics», de les «peces estructurants» i «elements arterials» i dels «espais incerts», ha articulat un sistema territorial obert on s'ha produït tant l'ocupació dels buits intermunicipals com el creixement difós en el territori. Aquesta situació imposa reorientacions pel que fa a les lògiques projectuals. D'una banda, posant més l'èmfasi sobre els procediments metodològics que sobre les solucions tancades. Són les lògiques d'ordre projectual, discursives i processuals. D'altra, contemplant nous aparells conceptuals i nous recursos de projecte per explorar una forma que ja no és urbana però que tampoc no és rural. Apareixen així espais projectuals a escala metropolitana: els «espais il·locals», temes sense materialització física clara que s'han d'entendre com a espais de projecte; els «espais identificats», geogràfics, morfològics i peces estructurants del territori; els «espais expectants o latents», escenaris de la nova arquitectura metropolitana.

Entre 1976 y 1992 la organización metropolitana ha producido una serie de cambios estructurales que han transformado la relación entre las áreas centrales y los entornos metropolitanos. El cambio de contenido de los «territorios geográficos y morfológicos», de las «piezas estructurantes» y «elementos arteriales» y de los «espacios inciertos» ha articulado un sistema territorial abierto donde se ha producido tanto la ocupación de los intersticios municipales como el crecimiento difuso en el territorio. Esta situación impone reorientaciones en cuanto a las lógicas proyectuales. En primer lugar, poniendo el énfasis en los procedimientos metodológicos más que sobre las soluciones cerradas. Son las lógicas de orden proyectual, discursivas y procesuales. En segundo lugar, contemplando nuevos aparatos conceptuales y nuevos recursos de proyecto para explorar una forma que ya no es urbana, pero que tampoco es rural. Aparecen así espacios proyectuales a escala metropolitana: los «espacios ilocales», temas sin materialización física clara que se han de entender como espacios de proyecto; los «espacios identificados», geográficos, morfológicos y piezas estructurantes del territorio; los «espacios expectantes o latentes», escenarios de la nueva arquitectura metropolitana.

Entre 1976 et 1992 l'organisation métropolitaine a produit une série de changements structurels qui ont transformé la relation entre les aires centrales et la banlieue. Le changement de contenu des «territoires géographiques et morphologiques», des «pièces structurantes» et des «éléments artériels» et des «espaces incertains» a articulé un système territorial ouvert où s'est développé tant l'occupation des interstices municipaux comme l'accroissement diffus sur le territoire. Cette situation impose de nouvelles orientations quant aux logiques projectuelles. D'une part, en posant plus d'emphase sur les processus méthodologiques que sur les solutions fermées. Ce sont les logiques d'ordre projectuel, discursives et de processus. D'autre part, en tenant compte des nouveaux appareils conceptuels et des nouvelles ressources de projet pour explorer une forme qui n'est ni urbaine ni rurale. C'est ainsi qu'apparaissent des espaces projectuels à échelle métropolitaine: les «espaces illocaux», thèmes sans matérialisation physique claire qui doivent se comprendre comme des espaces de projet; les «espaces identifiés», géographiques, morphologiques et pièces structurantes du territoire; les «espaces expectants ou latents», scénario de la nouvelle architecture métropolitaine.

Between 1976 and 1992 the organisation of the metropolis has been affected by a series of structural changes that have transformed the relationship between the central city and the metropolitan rings. The change in content of the «geographical and morphological territories», of the «structuring elements» and the «arterial elements» as well as of the «undefined spaces» has given rise to an open regional system in which both settlement of the areas between municipal centres and diffuse growth within the region have occurred. This new situation has made necessary a reorientation of the logics of the projects undertaken. Firstly, less emphasis must be laid on closed solutions and more on methodological procedures, such as the logics of the project, the discourse and the process. Secondly, new conceptual apparatus and new planning resources are required to explore a form that is neither urban nor rural. New spaces will emerge on a metropolitan scale: the «non-local spaces», which lack clear physical materialisation and should be conceived of as an arena for new projects; the «identified spaces» –the geographical, morphological and structural elements of the region–; the «expectant or latent spaces», which constitute the setting for the new metropolitan architecture.

LÒGIQUES I ESPAIS PROJECTUALS D'UNA METRÒPOLI,  
BARCELONA 1976-1992

## 1. Introducció

La crisi del model tradicional metropolità, primer en la ciutat americana i després també en la ciutat europea, centrat en la idea de creixement il·limitat de la metròpoli, que es reflecteix tant en l'alteració de les pautes de creixement i en la distribució territorial de les persones, activitats i moviments, com en les modalitats del govern local, ha provocat un procés de canvi també en els continguts i mètodes del planejament i del projecte urbanístic tradicional de la ciutat metropolitana. El debat sobre les «perifèries metropolitanes» ha estat present als treballs de recerca i a les publicacions urbanístiques europees dels darrers anys, amb un contingut específic enfront els estudis o avaluacions de l'experiència americana o de les aglomeracions urbanes del Tercer Món: respecte a les primeres la condició de *late comers* en el procés de desenvolupament, creixement i industrialització; respecte a les segones, les condicions diferencials de producció de ciutat pels desequilibris econòmics entre les regions de l'eix Nord-Sud. En aquest marc disciplinari, l'estudi i les exploracions sobre la realitat actual metropolitana de Barcelona vindran a contribuir amb unes aportacions específiques de la nostra cultura urbana; actitud interessant pel que representa la capacitat d'establir mecanismes de comparació amb les metròpolis mundials.

Cal esforçar-se per entendre tant les causes dels canvis produïts com les noves característiques o dimensions de la present situació, en els seus efectes territorials i en les modalitats d'intervenció, amb la intenció de contribuir a una progressiva transformació de la realitat metropolitana i del seu projecte.

Front al creixement caòtic i especulatiu (descentrat i fortament invertebrat) dels anys precedents, en el període entre 1976 i 1992 es comencen a intuir unes noves condicions materials d'articulació d'un sistema metropolità polinuclear, basat més en una estructura de xarxes que de continuïtats de la taca urbana, tendint cap a formes de la denominada urbanització «difusa»<sup>1</sup> (amb una específica caracterització *sui generis* gens equiparable a la ciutat anglosaxona o nord-americana) que trenca les pautes de

comportament de ciutat suburbial, suburbanitzada, o en el millor dels casos disgregada, que sovint hem associat a un model de desenvolupament patològic de les nostres ciutats. L'interès per indagar i contribuir a la teorització sobre la «ciutat difusa», rau en la possibilitat d'explicar i racionalitzar com les noves formes de vida, com la nova situació socioeconòmica està provocant nous usos que se situen sobre el territori de forma diversa als fenòmens tradicionalment detectats, i per tant genera «noves formes» i «noves lògiques de projectació». La progressiva pèrdua de valor definitori del factor demogràfic i l'increment del factor de la distribució territorial per qualificar el rang d'una aglomeració degut als fenòmens de dispersió, configuren *noves geografies urbanes* i *sistemes territorials complexos*, molt més ambigus des del punt de vista espacial. La tasca projectual no pot estar al marge de la profunditat conceptual que hi ha al darrera d'aquests processos, d'aquestes mutacions.

## 2. Els canvis físics i estructurals en el període 1976-1992, vers la definició d'una nova estructura espacial de l'àrea central metropolitana

A Barcelona, el territori pretesament natural ja fa temps que ha sofert grans transformacions, fins exhaurir-se (penseu en el cas del delta del Besòs), i ja és el moment de parlar d'altres «territoris» que tenen una definició mixta, amb atributs extrems i antònims. Territoris que tenen una composició *natural* i *artificial* alhora; *reals* (formes materials construïdes, i per tant tangibles) i *virtuals* (universos de relacions); *invariants* (testimonis de la geomorfologia) i constantment en *transformació* (els usos del sòl); *primaris* (els elements bàsics, les estructures que constitueixen l'armadura urbana que permeten el flux, que estructuren l'intercanvi) i *derivats* (els tei-

---

<sup>1</sup> Les referències a models que es comporten com a «ciutat difusa» cal cercar-los en l'experiència de la costa est nord-americana, l'altiplà suís, la Randstadt holandesa, si bé les referències metodològiques que més han orientat i estimulat aquesta recerca són els treballs de S. Boeri; A. Lanzani; E. Marini (1993); *Il territorio che cambia. Ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese*, Milà, Editrice Abitare Segesta spa.

**Figura 1. Canvis físics i estructurals de l'àrea metropolitana. 1969-1986**



xits urbans servits); *identificables* (amb arquitectures consistentes i amb capacitat de descriure la seva materialitat) i *amorfs* (sense formes reconegudes, imprecisos, discordants amb les lleis formals assimilades).

Una lectura global dels plànols de fils del creixement i la transformació (vegeu figures 1, 2 i 3: *Canvis en l'estructura espacial de l'àrea central metropolitana 1969-1986, 1976-1986, 1986-1992*) ens permet testificar una organització metropolitana que comença a anar per davant del Pla General Metropolità, i que s'estructura en focalitats i direccionalitats específiques:

a) La conseqüència més directa dels canvis experimentats en el període estudiat és la radical transformació de l'entroncament de les àrees centrals amb els entorns metropolitans i amb l'àmbit regional. La reducció substancial del temps de comunicació a través de les intervencions infraestructurals capgirarà el funcionament i la forma de l'àrea central metropolitana. La pèrdua de pes específic de les generatrius radials de la gran vialitat de Barcelona, a causa de la centrífuga organització derivada dels cinturons,

hi desplaça la centralitat a enclaus propers o ben comunicats. L'apertura del túnel de Vallvidrera, ja hem constatat com produeix una reducció de la distància temporal, però sobretot de la distància física i de la percepció que es té de Collserola com a barrera o com a frontissa. Les transformacions al municipi de Sant Cugat del Vallès (clarament més importants a partir de les expectatives i del funcionament real del túnel) permeten pensar que el «model corredor» a la cubeta del Vallès, basat fonamentalment en la B-30, comença a funcionar encara que l'articulació entre els equipaments, les dotacions, les àrees residencials i les poblacions estigui lluny de funcionar com un sistema en continuïtat.

b) L'extensió urbana es basa, genèricament, en la perllongació de la infraestructura urbana existent pel que fa als municipis metropolitans, fora del cas d'alguns paquets residencials o mixtos singulars per la seva grandària i pel tipus de procés amb el qual han estat generats (Vila Olímpica, Montigalà, etc.) i per tant, i en conseqüència, es fa difícil interpretar, o posar en valor, operacions residencials que siguin emblemàtiques de nous conceptes de ciutat.

Figura 2. Canvis físics i estructurals de l'àrea metropolitana. 1976-1986



Figura 3. Canvis físics i estructurals de l'àrea metropolitana. 1986-1992



c) Es constata la progressiva ocupació i colmatació dels buits intermunicipals existents. Tanmateix encara hi ha territoris infranquejables per motiu topogràfic o d'accessibilitat, que requereixen grans opcions d'infraestructura de caràcter

general, que de no existir dificulten el procés de posada en joc d'aquests territoris. El «territori condicionat», com a base argumental de la diferència entre la formació de les àrees metropolitanes i específicament de Barcelona, com a

exemple prototípic d'una ciutat metropolitana que no s'ha produït per l'extensió d'una malla urbana genèrica al territori, sinó d'una aglomeració «per estrats», associada als nuclis poblacionals originaris, basant-se en la construcció d'infraestructures que han propiciat un model d'implantació per «bosses» i «paquets», actuacions fragmentades respecte la idea de conjunt, i d'autonomia morfològica pel que fa a la correspondència dels seus elements urbanitzadors, les seves característiques de densitats, tipològiques, funcionals. Les colmatacions de buits acompanyen simultàniament a la permanent transformació urbana.

d) El creixement difós de la residència aïllada, o de baixa densitat, continua essent significatiu a les urbanitzacions dels municipis metropolitans, per bé que les formes d'autoconstrucció i de marginalitat hagin disminuït radicalment, ja que els processos de construcció de ciutat són més reglats. Tanmateix es generalitza el fenomen de dispersió a l'àrea i la regió metropolitana, malgrat que moltes de les actuacions es produeixen a partir de l'extensió d'infraestructures preexistents.

e) Són poques les operacions unitàries que es desenvolupen en forma de grans actuacions: Batllòria-Montigalà, Vila Olímpica, Polígons Mas Blau, Polígon TV3 a Sant Just Desvern, Polígon Pedrosa a l'Hospitalet. La grandària de les operacions metropolitanes és per tant més aviat fragmentada.

f) Un aspecte singular és l'ocupació de territoris que estan en sistemes finalistes des del punt de vista de l'ús rural, sistemes orogràfics o territoris naturals (com ara el seguit d'actuacions al delta del Llobregat), alguns d'ells legitimats pel planejament, però interpel·lats en llur validesa des de posicions ecologistes o de preservació del paisatge.

g) Continuen implantant-se al territori grans edificis o equipaments sobre infraestructures lineals, amb molt flux de circulació i alta accessibilitat –canals principals de la vialitat metropolitana.

h) A cavall entre els dos grans períodes en què hem subdividit el període d'estudi, distingirem com un aspecte singular la inèrcia dels espais geogràfics que tenen una gran resistència a ser urbanitzats (Collserola, o per exemple els territoris per on passa la «pota sud» dels cinturons).

La ciutat metropolitana de Barcelona no té una imatge unitària. No es pot pensar com la ciutat decimonònica que des d'un centre matriu annexiona nuclis, vincula nous territoris concèntricament. La Barcelona metropolitana té moltes imatges, que responen a moltes «formes», solament aglutinables des de l'ús individual, particular, interessat, i per tant, genèricament és una realitat poliformal que es mostra d'una manera o d'una altra, depenent del tipus de relator que la intenti explicar. A la Barcelona metropolitana es donen condicions de mutació de l'espai urbà clàssic i es detecten principis, sancionats per la cultura metropolitana internacional, de generació d'una altra realitat, d'una nova configuració espacial.

Les formes es defineixen pels papers que tenen en l'articulació de la ciutat metropolitana: *heterogènies* respecte a les parts i les peces que la integren; *discontinues* respecte als teixits constitutius i diversificats; *nebuloses* pel que fa a la identificació i categorització dels seus elements; *desiguals* en la qualitat dels seus components:

– Els *territoris geogràfics* s'agrupen en unitats morfològiques que configuren àrees clarament singularitzades com a entitats formals: els sistemes orogràfics, l'espai rural, el front litoral, les lleres dels rius metropolitans, que esdevenen espais formals de gran rotunditat i qualitat, amb vocació definitiva, perdurable. El vuit articulador de la metròpoli, reservat del creixement i de la progressiva pressió urbana.

– Els *territoris morfològics* estableixen uns sistemes formals que ens permeten identificar formes urbanes prototípiques, vinculades per un ordre divers: sistemes urbans conurbats, sistemes urbans de frontissa, sistemes urbans de vertebració i sutura, creixements lineals, i en la

mallat territorial, disgregats, i formacions de malles urbanes intermèdies.

– Les *peces estructurants* que definim com a elements bàsics de l'anatomia es perfilen com les formes metropolitanes que han anat precipitant al llarg de l'específica història de la formació metropolitana de Barcelona, i han construït la infraestructura necessària per la seva condició. Són els nous elements que apareixen com a resultat dels avenços infraestructurals, de millora de l'accessibilitat i la mobilitat.

– Els *elements arterials* (xarxes ferroviàries, d'alta velocitat, vies, rondes, intercanviadors i túnels), els «nodes» (centralitats, àrees intermodals de transport i àrees d'alta accessibilitat) i els «corredors» (corredor del Vallès, connexió interpolat, o xarxera territorial del quart cinturó) asseguruen la connectivitat dels territoris anteriors, establint emplaçaments per a la dispersió de les funcions sobre el territori.

– Els *espais incerts* (vores urbanes, intersectors expectants, enclaus aïllats, buits i microbuits territorials i urbans, i espais en ombra) són els espais inclassificables que recorden la permanent mutabilitat dels comportaments socials en la forma de valorar i usar l'espai físic, i en conseqüència, la dels llocs de la ciutat metropolitana que es presten a servir als nous usos.

### 3. Canvis, reorientació i lògiques projectuals

L'àrea central metropolitana de Barcelona ha experimentat els darrers anys un fort procés de transformació urbana, marcat per la pèrdua de pes específic del creixement demogràfic en benefici de les corones metropolitanes, i en canvi, i quasi de forma inversament proporcional, un major nivell, en quantitat i qualitat de requalificació del teixit urbà i de les infraestructures. No resulta estrany que a l'explicació dels processos urbanístics s'utilitzin formulacions pròpies de les tècniques o disciplines reparadores: cosir, articular, relligar, soldar, perquè el bagatge terminològic de la disciplina urbanística ha d'anar incorporant constantment nous paradigmes i

definicions necessàries per conceptualitzar les lògiques de la projectació i la intervenció. La reorientació del projecte metropolità solament serà possible, doncs, en la superació de les visions estàtiques de la realitat metropolitana, la superació dels límits geogràfics i de competències, en benefici d'una ampliació dels horitzons projectuals: «espais problema» en lloc d'espais físics; *articulacions funcionals* en lloc de zonificacions d'usos; *models referencials* de les formes metropolitanes en lloc de projectes formals tancats. La reorientació del projecte metropolità vindrà doncs marcada per una clara interacció entre els processos possibles i les lògiques d'intervenció, ajustades a cada realitat específica, perquè el territori metropolità és cada cop més un *sistema territorial obert*, on es donen condicions de competència entre totes les seves parts, perquè en tots els enclaus de la geografia metropolitana poden generar-se processos de modificació que trasvalsin el seu contingut actual i esdevinguin espais de renovat interès metropolità que superen el concepte obsolet de perifèria. La realitat de les perifèries urbanes ha permès acceptar situacions i realitats de ciutat i d'arquitectura, no convencionals, que aporten molta riquesa en el sentit de nous continguts projectuals, perquè són situacions no conegudes que cal abordar de nou, elaborant una reflexió genuïna, amb instruments de comprensió i de projecte específics i creats en cada nova situació. Perquè parlar de perifèria potser és parlar d'una qualitat no absoluta. Parlar de les condicions cada vegada genuïnes, en cadascuna de les situacions.<sup>2</sup>

Sense menystenir els valors de la ciutat compacta, apareixen nous centres d'interès disciplinar en les noves situacions, tant pel que fa a noves condicions físiques de l'espai: l'espai dels buits urbans, els territoris abandonats o periurbanitzats; com pel que

---

<sup>2</sup> «La perifèria es el límite entre aquello que carece de sentido y lo significativo, o entre el significado ilimitado y el limitado. Una zona fronteriza, que no es densa ni estable, sino más bien una membrana a través de la cual, lo significativo y lo no significativo se intercambian y se revierten. Al igual que la frontera, la perifèria urbana es el lado en bruto del espacio: lleno de huellas no interpretadas». C.J. Christiansen (1992); «El desierto, el centro y la perifèria», *UR Revista* n.º 9-10, LUB, Barcelona, p. 6.

fa a les formes d'utilitzar, apropiar-se, semantitzar aquests espais incerts, de condició complexa, espais ambigus on es juga la forma pública de les nostres ciutats.<sup>3</sup>

La reformulació, la reorientació del projecte metropolità, té uns objectius espacials clars: redreçar l'antinòmia del paisatge suburbial i de la marginalitat, respectar litúrgicament el territori restituint els valors de la qualitat mediambiental, democratitzant l'oferta de la ciutat-servei, possibilitant l'accés a la cultura, fomentant l'intercanvi, facilitant el flux de la informació i el coneixement. La metròpoli, avui, és encara una metàfora de la ciutat-amable, on la mida no és determinant, on la grandària és domesticada per la mobilitat, on la gran escala no provoca reduïtes i residus, sinó que transforma amb gran efecte difusor de nous valors, els espais obsolets, i els recrea, els reinventa.

La reinvençió de les possibilitats de la metròpoli no està solament en l'espai. Està en la capacitat d'operar amb lògiques d'intervenció, amb lògiques projectuals renovades que millorin les condicions de vida. La nostra formació ha estat excessivament marcada per «models» que codifiquen els «espais projectuals», els «temes de projecte», i els associen a «formes projectuals», a «tipus projectuals» establerts i definits. Front a aquesta actitud, la invitació culta a la decodificació de les maneres de procedir il·lumina un camí intel·lectual nou, segurament menys segur, més inestable, però en qualsevol cas, més ric: seguir explorant amb una nova inquietud la ciutat i el territori, «interpretar» utilitzant noves paraules, i noves formes discursives...<sup>4</sup> Les refle-

<sup>3</sup> Manuel Solà-Morales; «Espais públics/Espais col·lectius», *Quaderns* 198, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, gener-febrer, 1993.

<sup>4</sup> «ciò che oggi alcuni piani stanno cercando di fare è arrestare il ciclo: tentare di esprimere nuovamente un reale che percepiamo come profondamente modificato rispetto l'epoca dei grandi codici, ma la configurazione ed i valori del quale ancora non conosciamo perché non abbiamo provato a modificarne, a riprogettarne sezioni rilevanti. Essi cercano di posare sul territorio e la città un nuovo sguardo; di costruire nuovi resoconti delle esplorazioni compiute; di ricostruire nuovi 'temi'; di interpretarli usando nuovi parole e nuove forme discorsive che ries-

xions que al meu judici sostenen els possibles camins d'una reorientació metropolitana, com a territori d'objecte projectual, són:

– El paisatge urbanístic de la gran ciutat postindustrial tendeix a ser discontinu i difós i per contra el govern de la ciutat necessita menys incertesa a l'hora de prendre decisions i acotar molt més els límits de competències i l'atribució de funcions. Per això, el territori metropolità, els límits del qual són indeterminats, suggereix continuament noves lectures, en funció de la naturalesa dels problemes específics que s'hi aborden, es perfila com el «lloc» primordial de la reflexió projectual.

– La planificació urbanística del fet metropolità ve condicionada pels processos econòmics fortament canviants i per les conseqüents mutacions del teixit social, i per tant, dels teixits urbans i territorials. Heterogeneïtat dels processos que contrasta amb la capacitat lenta per adaptar-se als canvis, i amb la fragmentació operativa de les institucions a l'hora de prendre acords i gestionar els temes de la gran ciutat. També, doncs, en el territori metropolità, la disciplina de la planificació esdevé condicionada per una operativa que no és lineal, que no és predeterminada pels models a aplicar, sinó que, al contrari, resta condicionada a camins bifurcats com indica el professor Secchi, camins oberts que no necessàriament tenen fi. «Il disegno del piano, anche nella sua materialità tecnica, diviene un tentativo di stabilire nuovi rapporti tra i luoghi e le durate, tra il tumulto delle differenze e le regole della ripetizione».<sup>5</sup> El projecte modern de la urbanística metropolitana no és un projecte que es construeix a base de formes, sinó un projecte que es construeix a base de «lògiques».

cano ad intersecare, giudicare e promuovere nuove pratiche sociali; di produrre reazioni che aumentino le nostre conoscenze». Bernardo Secchi (1989); «Codificare, ridurre, banalizzare», a *Un progetto per l'Urbanistica*, Torì, Giulio Einaudi editore spa.

<sup>5</sup> B. Secchi (1988); «La machina non banale: una postfazione», a *Un progetto per l'Urbanistica*, Torì, Giulio Einaudi editore spa, p. 365.



– La contraposició i heterogeneïtat de les decisions pot arribar a reconduir-se a través de la concertació entre agents, basada o determinada per les «lògiques d'ordre projectual» que hi ha al darrera de les transformacions que s'han d'operat tant a nivell físic com instrumental per solucionar els problemes de la gran ciutat. Es tracta d'admetre i posar en pràctica una ruptura amb el passat que legitima la «gradual expansió de les perifèries i la conservació espacial i funcional del que és consolidat»<sup>6</sup> i l'exploració sobre noves lògiques d'intervenció: «lògiques d'ordre projectual» i «lògiques noves», en el sentit de solucions no tancades als problemes metropolitans, sinó plantejaments que «identifiquen problemes en clau d'oportunitat» i que generen ràpidament mecanismes de «facilitat» per fer evolucionar propostes obertes que es van adequant, que incrementen els resultats i que s'ajusten a la capacitat operativa pública, privada o mixta. Les condicions del projecte metropolità no són reglades i disciplinament canòniques i preestablertes. El projecte metropolità, cada cop més, participa d'unes condicions de projectualitat difusa amb lògiques diverses, que podríem sintetitzar en les següents:

a) *Lògiques d'ordre projectual*. La caracterització de les ordres projectuals recents té a veure més amb nous conceptes que no es basen en les formalitats, sinó en les intencionalitats; les intencions projectuals com a visions anticipades o que tendeixen a explicar allò que succeirà a través de les implementacions de les propostes, però que necessàriament són processuals i defugen les definicions tipològiques, les propostes seriades, la repetició. La terminologia que necessitem per definir aquestes lògiques és una terminologia discursiva, que explica procediments metodològics, en contra de descriure solucions tancades: configuracions estructurals, articulacions i transformacions, vertebracions i nexes, rellevàncies i centralitats.

---

<sup>6</sup> B. Dente i altres (1990): «Metropoli per progetto?», a *Metropoli per progetti I*. Bologna, Il Mulino.

*Configuracions estructurals*, en el sentit finalista de l'accepció d'atribuir o disposar determinats elements del territori com a peces per restar invariades o no alterades, i que han de servir com a negatiu d'altres espais que sí poden ser modificats, transformats. També en el sentit d'intervencions determinants que condicionen la forma del territori, a causa de la seva implantació, i que modifiquen el seu funcionament des del moment que s'ordena i es té cura de les seves projectació i gestió. L'establiment de les xarxes viàries és una de les operacions més complexes, però més efectives i transcendents per l'ordre metropolità, en la mesura que és la base del funcionament i les relacions en un territori que es caracteritza per la mobilitat i l'intercanvi entre la ciutat i les seves parts i els diversos indrets del territori. Un dels exemples de configuració estructural ha estat el projecte de les rondes viàries de Barcelona, que d'una banda ha servit per millorar el funcionament dels fluxos de Barcelona –per tant del centre metropolità– i d'altra banda ha millorat també l'accessibilitat dels nuclis metropolitans; altres configuracions estructurals s'han derivat de l'apertura dels túnels de Vallvidrera, l'ordenació de la zona costanera, l'ordenació del parc de Collserola, l'espai rural. En tots els casos, l'objecte de projecte és un territori ampli, amb un alt nivell de significació geogràfica i territorial i que té caràcter supramunicipal, encara que en alguns casos certs municipis no comparteixen el mateix espai.

*Articulacions*, en sentit etimològic del verb articular: «ajuntar, enllaçar dues parts (d'un cos, d'un tot), especialment no d'una manera fixa, sinó deixant-los un joc determinat». Les operacions significatives fan referència a les intervencions que presenten efectes de superació d'elements barrera, la millora de l'accessibilitat urbana, la difusió dels serveis d'equipament i dotació mitjançant l'encert en el lloc d'implantació o de resituació dels equipaments. Cal considerar-les també com a operacions d'articulació de juntura entre parts urbanes consolidades i territoris periurbans o de formalització incerta. Com a exemples rellevants i coneguts d'articula-

ció urbana, pels efectes que han produït en la transformació d'àrees urbanes molt superiors a l'àmbit de treball, projecte o intervenció podem citar: el projecte del Besòs –riu urbà entre marges– des de Santa Coloma fins a Sant Adrià de Besòs, el traçat del Segon Cinturó a Santa Coloma de Gramenet i l'àrea equipada de Can Zam, el Projecte de l'àrea de Montigalà a Badalona. A escales i de grandàries molt diverses, coincideix en tots ells l'aspecte estratègic de projecte, en el sentit que els objectius que es persegueixen d'entrada produeixen efectes multiplicadors de millora i renovació urbana.

*Transformacions.* Sota aquest concepte s'apleguen les formes diverses que operen en l'evolució dels teixits o àrees urbanes amb un determinat nivell de consolidació i d'estructura, però que per motius de pèrdua de pes específic en funció dels usos predominants, o per la seva obsolescència i la dels elements materials que els constitueixen, cal definir estratègies i sotmetre'ls a processos d'actualització i renovació. En un territori que cada cop més resta sense espai disponible per a la nova extensió, i que en alguns municipis ja ha esgotat tot el sòl qualificat i no en disposa de més per integrar-lo als processos d'urbanització, cal considerar que les «transformacions urbanes», i no parlem solament de teixits, hauran de produir-se amb continuïtat. Destacariem les següents: les operacions de renovació urbana amb processos de substitució, les operacions de rehabilitació urbana i millora dels estocs disponibles, les extensions per trames urbanes i polígons d'urbanització, les extensions de les trames urbanes per tal de completar, les extensions disgregades, transformacions concretes amb autonomia dels teixits urbans. Singularment, el cas de transformació de grans àrees urbanes –com és el cas de Ciutat Vella– té una dimensió que no es pot explicar des d'una lògica projectual simple. Hi intervenen diverses lògiques, s'utilitza una gran varietat d'instruments, tant de projectació com d'execució. Ens interessa, doncs, remarcar amb aquest exemple una qüestió decisiva: cal una idea-força de la «transformació». Per això els processos de «transfor-

mació» tenen una dimensió de «programa», en el sentit que comporta una suma de factors i incidències que la faran realment possible, i no solament com a enunciat d'un planejament urbanístic o d'una proposta de projecte.

*Vertebracions i nexes.* Actuacions integrades que aborden la resolució d'espais urbans complexos, aportant la clarificació del perfil del programa a desenvolupar, connectant les xarxes de tot tipus, especialment optimitzant les facilitats viàries que milloren la mobilitat, construint punts d'intercanvi modal de transport, revaloritzant les possibilitats d'ús i qualificant la imatge urbana d'un sector establint condicions de centralitat urbana. Aquest tipus d'intervencions incideix en la requalificació dels teixits immediats, sovint modificant el seu funcionament, capgirant la percepció ambiental que se'n pugui tenir i provocar un increment de la qualitat d'imatge o simbologia urbana de l'espai. Transforma les «esquenes» urbanes en fronts actius del paisatge urbà, treballant amb la reinvençió de l'espai lliure. L'instrument fonamental d'aquesta lògica d'intervenció és el disseny viari, connectar la vialitat bàsica per ordenar la trama de carrers i configurar la pauta de l'espai lliure, endreçant el repartiment d'àrees on implantar els usos. La creació de nexes urbans pressuposa també treballar amb el programa d'equipaments, aprofitant l'operació per recuperar contenidors urbans i aprofitar-los per a nous usos, o bé construint noves arquitectures per a nous equipaments. Com a exemple significatiu estudiat es pot citar el Nus de la Trinitat, que organitza una infraestructura de repartiment modal de la vialitat metropolitana, significa un espai perifèric al qual dota d'una alta qualitat formal i, malgrat les dificultats de projectar l'organització de l'espai lliure, pretén evitar la marginalitat o residualitat que acaben tenint molts d'aquests espais viaris.

*Rellevàncies i centralitats.* Una de les aportacions més singulars de la urbanística municipal de Barcelona del període preolímpic, emmarcat en l'estratègia global de recuperació de la ciutat

des del punt de vista dels atractius econòmics i de dinamització de les activitats, i basat en la lògica de «l'accés als espais urbans més qualificats i als sistemes d'informació ben alimentats». Es tracta de la idea dels contenidors arquitectònics, traspasada a la dimensió urbana i en termes d'espai urbà. Les activitats a desenvolupar en un «lloc central» no són reglades, si bé de forma predominant es tracta d'usos de tipus comercial, terciari i de serveis. L'exploració dels potencials de les condicions de lloc, entorn, i valors propis de cada sector defineixen les potencialitats de cada intervenció. Desenvolupades per la iniciativa pública, en primera instància, les àrees de centralitat requereixen la contribució de la suma d'iniciatives per capitalitzar les capacitats inversores, i alhora comprometre el consens col·lectiu dels operadors, no sols en la fase inversora i de llançament de l'operació, sinó posteriorment com a mecanisme per mantenir vius els espais urbans creats. Els actius d'una àrea de centralitat es troben també en la capacitat de descobrir-la abans que sigui absolutament evident per als operadors urbans i per tant es pugui obtenir la disponibilitat del sòl no tant en termes de propietat com en la facilitat d'enfocar els mecanismes de gestió per desenvolupar-la. El centre absolut i únic –el monocentrisme de la ciutat clàssica–, en l'urbanisme modern ha perdut vigència i ha derivat cap a una atomització nuclear de centres interrelacionats a través de les xarxes i els canals. Molts indrets metropolitans, fins fa ben poc perifèrics, assoleixen un protagonisme urbà i territorial fins ara mai considerat, que comporta l'enriquiment d'una realitat metropolitana més polifacètica, més realment polinuclear.

Les *emergències* són les lògiques urbanístiques noves que desvetllen la qualitat d'espais que esdevenen enclaus preciosos per emplaçar-s'hi o resulten altament atractius a la demanda dels usuaris i es converteixen en punts centrals, elements nodals de la ciutat o del territori. L'estat de latència de determinats indrets, de sobte o a través d'un temps de maduració, es transforma en oportunitat de recrear un nou indret de la ciutat.

Sobresurten els espais que les operacions viàries bàsiques han generat: les vores dels cinturons, que no han quedat com a espais residuals i s'han sumat a espais buits existents, la reconversió o reorientació de les possibilitats d'ús d'espais com el Polígon Pedrosa de l'Hospitalet de Llobregat, ben situat en relació amb la Fira de Barcelona, sobre la traça de la Gran Via i en direcció favorable a l'aeroport del Prat de Llobregat; o la posada en valor del sector de la Sagrera, que si quan s'estudiava el desenvolupament del PERI de Sant Andreu encara no hi havien les condicions de disponibilitat dels terrenys de Renfe, es desconeixia l'impacte real i l'abast del traçat i implantació a Barcelona del tren d'alta velocitat, temps més tard, el territori de la Sagrera esdevé una «emergència» amb un alt nivell de possibilitats de nou espai urbà de la ciutat metropolitana. No són fets espontanis, sinó estratègia de projecte, basada en detectar els actius d'espais, estudiar les seves possibilitats de transformació i presentar-los com a espais potencials de creació de nous centres urbans.

Les *singularitats* són operacions que preparen la reconversió d'«espais incerts» i s'oferten a l'escena metropolitana per produir efectes de regeneració urbana i territorial, crear expectatives que indueixin sinergies a les quals se sumaran els agents desenvolupadors. Un dels projectes en curs de desenvolupament que exemplifica millor aquestes lògiques urbanístiques noves que fan més èmfasi a l'actitud amb la qual s'aborda que no pas en la formalització o la càrrega compositiva del projecte, és la proposta del Port de Badalona. En una situació d'un teixit industrial en regressió, una trama urbana d'eixample poc qualificat i en un contexte de Badalona, amb poc protagonisme dins l'àrea metropolitana, el projecte del port actua estratègicament a dos nivells: emfatitza les possibilitats d'actuar reinventant l'atractiu urbà de la ciutat, i morfològicament disposa una actuació que sorgint de la costa com a espai a reapropiar s'allarga fins al nou indret del pavelló esportiu; crea així una centralitat per a Badalona i una centralitat metropolitana, a més de reactivar l'eixample esmentat.

La grandària de les operacions no és el factor determinant de la capacitat inductora de regeneració urbana que està més en les potencialitats dels usos i de la capacitat dels projectes per crear *dinàmiques fèrtils d'activitat*, de forma, de qualitat. L'escala del projecte és cada cop més un univers no prefixat, i camp meravellós d'ajustament en-el-curs-del-propi-projecte, atenent a les expectatives, explorant en les potencialitats, posant en relleu allò del lloc específic que és el material més estratègic per significar-se en relació amb els sistemes de la metròpoli. Lògiques obertes per explorar, per inventar les condicions de projecte i de materialitat de la metròpoli discontinua.

b) *Lògiques obertes: exploracions, invencions.* Estem en condicions de produir ruptures amb les velles lògiques i construir un nou aparell conceptual. Estem per treballar en les noves condicions, i per la invenció de nous recursos projectuals, basats en l'exploració de noves bases del concepte i de les formalitats metropolitanas. De la mateixa manera que la metròpoli que es gesta als anys vint, als anys trenta té una resposta política, artística, en fi, cultural; la nova metròpoli està treballant les condicions d'una projectualitat nova. I ho és, en tant que les qüestions que aborda com a temes centrals no són les de la ciutat tradicional, pel que fa als territoris-projecte, les condicions multiescalars, els prototips i artefactes d'una forma que ja no és urbana, però que tampoc no és rural. L'exploració no és solament una qüestió de lèxic –com nomenar les noves realitats de la ciutat contemporània–, sinó la lògica que implica la recerca en el treball aplicat. Per això, caldrà que els operadors públics facilitin la tasca d'indagar en els projectes de major entitat a l'àrea metropolitana. Cal recordar experiències d'exploració i invenció, com ara el concurs internacional de projectes *Habitatge i ciutat*,<sup>7</sup> que

aborda la producció d'habitatge en massa en un context urbà de renovació –la perllongació de la Diagonal de Barcelona des de la plaça de les Glòries fins al mar–. Més enllà d'una exploració sobre els nous artefactes de l'habitatge basada en les condicions programàtiques, o els *mixed use*, el concurs desvetlla les preocupacions disciplinars per atendre la nova realitat urbana, per abordar la projectació des de l'aparent desordre, però amb idees d'ordres renovats. Lleis de creixements obertes, que responen a voluntats formals abstractes i a execucions processuals en el temps; per tant, canviant i adaptables. Cal observar el concurs com una suma d'aportacions. Per a mi, no existeix una única solució (reservada, en tot cas, a l'execució real, que tardarà anys en materialitzar-se). Les propostes, una a una i en conjunt, són fragments i textos, aparells conceptuals i instruments d'intervenció, tipologies i contextos formals que tradueixen el bagatge disciplinar que els seus autors han adquirit en la nova realitat de la ciutat complexa. La sistematització d'aquestes experiències a través de les propostes conceptuals i físiques, i el lèxic utilitzat, construeixen un coneixement projectual que ens servirà per abordar altres situacions, en altres contextos, particeps d'una similitud: la dispersió vital i conceptual i la dispersió física en la metròpoli discontinua. Per explorar en la nova realitat de la ciutat metropolitana, cal que hi hagin les condicions polítiques que permetin la superació de les roturacions administratives i es procuri la generació de plataformes d'interès per la qualitat metropolitana.

#### **4. Espais projectuals metropolitanos de Barcelona**

A les successives aproximacions que hem fet respecte a la problemàtica del fet metropolità de Barcelona, hem tentat una fenomenologia que ressalta aquests temes rellevants que tenen una traducció a través de formes materials, que han de ser objecte preferent de l'atenció projectual a l'escala metropolitana. Aquests són els «espais projectuals metropolitanos» de la nova metròpoli. Espais de naturalesa diversa, físics o virtuals; d'abast i d'escala varia-

<sup>7</sup> Concurs Internacional de Idees *Habitatge i ciutat*, organitzat pel Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, amb les institucions col·laboradores següents: Ajuntament de Barcelona, Generalitat de Catalunya, Ministerio de Obras Públicas i Associació de Promotors i Constructors d'Edificis de Barcelona. Publicat a *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme*, 1990.

des. Els «espais il·locals», els «espais identificats», i els «espais expectants o latents» constitueixen un intent de definir els camps de projectació, en els quals treballarem als anys a venir a l'escala metropolitana.

#### **4.1. Espais il·locals de la metròpoli. Les xarxes de relació, el sistema de ciutats**

Físicament, la metròpoli de Barcelona no és difusa perquè el sistema de xarxes de comunicació i de mobilitat no té un alt nivell de diversificació. Les encara recents obres d'infraestructura viària han començat a descentrar al territori, més enllà de l'àrea central, no solament activitats, sinó residència estable. Tanmateix, la pèrdua de població en el centre i la primera corona metropolitana en benefici de la resta de municipis de l'àrea metropolitana ampliada s'està veient com una tendència que repartirà més extensivament el fet de la primera residència, que a més es veurà afavorit per la disminució en temps real dels trasllats. El marc d'un territori més ampli, constituït pel sistema de ciutats madures de Catalunya, està consolidant una nova estructura de centres de subsistemes metropolitans –en qualsevol cas, tots ells depenent de Barcelona-metròpoli–, que de fet és, cada cop més, el vertader marc de la metròpoli barcelonina.

La construcció d'una xarxa ferroviària regional disminuirà encara el temps i l'estat d'interrelació entre ciutats o punts de residència o d'activitats en el territori català, i la interrelació amb Barcelona, que ha de seguir consolidant el seu projecte d'alta centralitat territorial, augmentarà considerablement.

Aquestes tendències expliquen la necessitat d'assumir com a «espais de projecte» tòpics o temes que constitueixen dominis funcionals sense una clara materialització física, biunívoca en termes d'espai físic, o predeterminada en relació amb els límits territorials. Quin és el traçat definitiu del tren d'alta velocitat? El reservori d'espai dels intercanvis aeroportuaris serà suficient a les previsions del projecte al delta del Llobregat? Exemples de problemàtiques que generen «dominis il·locals» que planen sobre el territori sense una definició física precisa, ja que

el factor temps i la problemàtica inherent a la seva complexitat fan que la seva concreció material estigui en procés.

Cal pensar, a més, que la resolució d'aquests problemes s'ha de produir necessàriament fora de l'àmbit estricte de l'àrea central, generant delimitacions espacials de projecte que sorgeixen lligades estrictament al procés de prefiguració de les solucions. No hi ha espais preconcebuts definitivament per solucionar els temes de gran escala dels fluxos metropolitans. L'espai resulta un concepte il·local, que es concreta a mesura que s'adapten mecanismes d'integració de les sol·licitacions i, per tant, els recursos de la modelística i de les tècniques de simulació –per assajar l'abast i les implicacions materials i formals de les reserves i previsions territorials– són eines necessàries per avançar en el projecte dels suports i dels artefactes que generaran aquest tipus de relacions.

Els espais geogràfics, els territoris morfològics i les peces estructurants que hem descrit en els capítols anteriors continuaran essent àmbits clars d'atenció de la projectació metropolitana. Són el que anomenem «espais identificats» perquè la seva evolució possible està en funció de la seva adaptabilitat a les noves funcions que hagin de desenvolupar. Espais que es caracteritzaran pel seu procés de constant adaptació i per tant transformació a les noves exigències, conservant, però, alguns components com a invariants.

Les pressions d'ús sobre el territori per situar-se amb la major proximitat a les àrees de major centralitat i ocupar si s'escau, ampliant la taca compromesa per la urbanització, territoris que d'origen tenien vocació o aptitud clarament contrària al del destí final al qual s'han vist sotmesos afectaran fortament aquest tipus d'espais.

Un d'aquests espais identificats és el sistema de les lleres dels rius que tradicionalment han estat els corredors d'entrada a l'àrea central de Barcelona. El sector urbà del riu Besòs, que tenia la seva formació deltaica, avui desapareguda o si més no desfigurada, presenta ja una altra configuració a la ciutat

metropolitana, i el fet és que el seu estat actual passa més per la seva funcionalitat com a riu urbà altament urbanitzat que no pas com a riu territorial –per bé que la seva dimensió s’hagi de considerar des d’aquesta escala–. El mateix procés està succeint-li a la llera del riu Llobregat, on es van donant processos d’ocupació de l’àmbit de la Vall Baixa i del delta a causa de les noves demandes de sòl industrial, d’ampliació de les infraestructures, etc.

Hom haurà de considerar també la vocació dels territoris que tenen un valor configurador estructural i apostar pel seu destí finalista, considerant-los com a «espais projectuals» que tractarem des de l’òptica de la preservació com a elements que configuren un paisatge identificador de la forma metropolitana i que haurà d’admetre des de funcions productives a funcions lúdiques, de plaer, i considerar-los com a sistemes a revaloritzar i regenerar. Els espais identificats més clars amb aquesta vocació finalista en la forma metropolitana de Barcelona són: el Parc Metropolità de Collserola, les configuracions muntanyoses de l’Ordal, Garraf, la Serra de Marina; el tractament i l’ordenació del front litoral, o la permanència de l’espai rural als àmbits en què encara sigui consistent.

Caldrà, en el cas dels «territoris morfològics», establir el seguiment de les transformacions que siguin necessàries per a la seva modernització i adaptabilitat a les noves exigències de la centralitat metropolitana. Els processos de renovació dels teixits i trames urbanes obsoletes comportaran uns efectes de desconcentració amb l’ocupació de nous territoris, més enllà de l’àrea central i per tant comptant amb una dimensió més extensa de la ciutat metropolitana. En conseqüència, possibilitarà l’alliberament de sòl a moltes àrees de ciutat, encara avui densificades. Això vol dir que seguiran produint-se processos de transformació, d’estructuració i vertebració metropolitana a les àrees centrals.

Els espais transcendentals de la nova realitat metropolitana apareixen, tanmateix, allà on les noves lògiques urbanístiques descobreixen els nous valors de la ciutat difusa, la ciutat que supera la centralitat clàssica, de base monocèntrica, i posa en valor la

multiplicitat de posicions al territori de la ciutat metropolitana. Per això, té una especial importància el que anomenem «espais expectants o latents».

Hem de recórrer a la definició semàntica per definir les condicions projectuals que hi ha al darrera d’aquest tipus d’espais. Hi ha una accepció diametralment oposada etimològicament al mot *latent* que el fa especialment atractiu per utilitzar-lo en el llenguatge projectual: és el mot *pressentit*. *Latent versus pressentit*. Pressentim que hi ha espais que, des del punt de vista del paper que tenen, estan esdevenint obsolets. D’altres, contràriament, malgrat que no existeixi una base objectiva total, intuïm que es desvetllaran del seu estat d’aturament, d’obsolescència o d’apaivagament urbà per transformar-se en nous indrets d’activitat, espais d’arquitectura vital renovada.

Una ciutat amb profunditat històrica, rica en atributs urbans, com és la Barcelona metropolitana, desperta a cada operació de construcció infraestructural un seguit explosiu d’espais i territoris on es creen noves expectatives d’ús i de funcionalitat urbana, estiguin o no previstes en el planejament urbanístic. El pressentiment d’una escalada d’expectatives generades per l’obertura dels cinturons de ronda i el túnel de Vallvidrera ha estat tant o més intensa que la que generaren en el seu moment la B-30 i l’A-18. Aquest mateix fenomen s’està produint com a efecte derivat de la construcció de l’A-16 i l’articulació amb la C-245, que genera noves expectatives de creixement als municipis de Gavà, Viladecans i Sant Boi de Llobregat.

El terme «expectant», emprat per definir aquesta condició de les possibilitats que una acció de projecte o qualsevol línia d’actuació generen sobre un espai, ens serveix per conceptualitzar la condició fonamental de molts espais metropolitans, que seran els escenaris de la nova arquitectura metropolitana.

Tanmateix, hem de considerar que hi ha espais que necessàriament s’han de prevenir enfront les possibles expectatives que puguin transformar o degenerar la seva específica condició present. Caldrà

observar una discreta ignorància en la seva posada en escena, com a desenvolupaments metropolitans. Es tracta d'una estratègia que determina que en el conjunt de la metròpoli hi ha «àrees clau» on es donen les condicions oportunes per intervenir-hi, per incrementar els recursos d'un bon funcionament urbà, perquè repercuteixen en tot l'organisme metropolità. Aquests espais constitueixen els llocs preferents de l'atenció metropolitana i són els que estan sent o seran objecte de projecte per tal de conduir la seva funcionalitat dins la ciutat metropolitana. Entre els exemples estudiats, podem citar el «delta transformat del Llobregat», que presenta el problema de compatibilitzar el creixement de les infraestructures de la comunicació, la millora dels serveis de Barcelona com a centre terciari i logístic competitiu. Aquest espai ha d'integrar al delta actuacions com la ciutat aeroportuària, el centre direccional del Prat de Llobregat, la zona d'activitats logístiques-Zona Franca-Port. Els efectes diferents d'aquesta màxima concentració d'activitat i d'accessibilitat intermodal, per qualificar un node de centralitat del sistema de projecció internacional de Catalunya i sobretot del sistema mediterrani, provoca la transfiguració i l'adequació d'un model de riu territorial a riu en condicions d'alta urbanització en trams singulars, intentant la màxima integració dels territoris rurals del delta protegit. La vall baixa del Llobregat i el delta es perfilen així com a unitats territorials d'alta activitat respecte l'oferta competitiva metropolitana, però també cal que mantinguin la seva significació ecològica, procurant una estratègia de ruptura dels models aglomerats envers la realitat de la formació de bona part de l'àrea central.

Aquesta categoria de territoris expectants i àrees clau en la definició de la ciutat metropolitana central es donen també en l'anomenat «corredor del Vallès», que experimenta la progressiva configuració d'un passadís territorial de fluxos metropolitans i l'agencament d'un ampli sector direccional i d'activitats. El corredor es presenta com a articulador de l'intercanvi metropolità de Barcelona amb els subsistemes del Vallès i de l'interior català, en especial del sistema urbà de la «Cubeta del Vallès». L'espai de la residència de baixa densitat, els espais mixtos de contacte amb el parc territorial de Coll-

serola i la disponibilitat de territoris amb expectatives de desenvolupament afavoriran el reforçament del model de corredor esmentat.

La progressiva pèrdua de la condició centrípeta de la ciutat metropolitana, per la consolidació de diferents pols on s'articula la vida a la metròpoli, obre un camp fonamental de l'atenció projectual: la resolució i optimització dels espais per on flueix qualsevol tipus de moviment, generat o sol·licitat. Mobilitat viària i espais de distribució, ja no han de ser solament caixes físiques –autopistes segregades– d'un origen a una destinació, infraestructures autònomes de la motorització. Els «canals» són espais polivalents que permeten una multiutilització, organitzen estructures urbanes de suport al creixement i a les tipologies edificatòries d'usos urbans diversos, sense donar l'esquena, sense originar espais residuals, ans articulen un ordre compositiu que clarifica el contingut de l'espai lliure, públic i privat, i genera espais urbans altament qualificats. Són espais que, des de la simplicitat i la claredat conceptual, superen l'estricta resolució d'un problema urbà de trànsit o de motorització i incideixen en la forma de la ciutat. Els elements entesos com a elements substantius d'aquesta categoria nodal són: les estructures dels fluxos i els canals ferroviaris; els enllaços, les noves estacions i els intercanviadors modals de transport.

Des del punt de vista de l'organització de la ciutat metropolitana discontinua, l'aparició de nodes en diferents indrets del territori metropolità hauria de permetre la configuració d'un model de ciutat en què no es produïssin disfuncionalitats per un abandonament de les funcions residencials del centre de Barcelona i l'especialització monofuncional dels teixits, com és el cas –a manera d'exemple il·lustrador– de la Vila Olímpica de Barcelona, que substitueix els antics usos industrials del Poblenou per una àrea bàsicament residencial i de serveis. Tal vegada, també hauria d'incorporar usos productius en la seva trama per tal de connectar amb la resta de teixit urbà existent, i a més evitar la pèrdua de l'activitat a la ciutat, malgrat que fos necessària la seva redefinició. Un altre aspecte important a destacar per a la reformulació de les àrees expectants

és la creació de nodes metropolitans, enclaus singulars per la seva posició i per l'aprofitament estratègic de les condicions d'accessibilitat com a centres d'intercanvi, de reequipament i de significació urbana dels sistemes urbans i territorials de l'àrea central. Punts de canvi de les pautes funcionals i morfològiques tradicionals dels territoris centrals metropolitans, actuen com a pols de desenvolupament de serveis i dotacions ben situades, en relació amb el sistema de nuclis i extensions residencials i econòmiques.

Alguns dels nodes estudiats que ofereixen expectatives de generar processos de qualificació de la ciutat metropolitana són: el node del Garraf (conjunt CIM, Centre intercanviador de mercaderies, l'equipament universitari i el canal de rem de Castelldefels); el node del Maresme: a Tiana-Montgat, les possibilitats d'articulació d'un centre metropolitana a la pota nord; el node de Montcada, com a aprofitament de la confluència del sistema Besòs i del Ripoll, per la requalificació dels municipis de Santa Coloma de Gramenet, Montcada i Reixac.

Totes aquestes són noves condicions que demanen la recomposició de la cultura del fet metropolitana i exigeixen, per tant, la conformació d'un estat de consens envers les propostes que es plantegen com a objecte dels projectes. El territori és cada

cop més transparent perquè el nivell de coneixement que en tenen les forces o agents que hi operen es fa evident al mínim moviment. Les posicions estratègiques no passen desapercibudes als administradors de l'urbanisme, i els propietaris del sòl estan en condicions de disposar d'un nivell d'informació clar i directe amb els nous mitjans de racionalització de l'estat del sòl, tant des del punt de vista urbanístic de les possibilitats com de les expectatives que s'hi poden generar. El territori metropolitana és un territori pressionat i de tots és coneguda l'acció de la iniciativa pública en els espais on ha de passar el rodet de les determinacions del planejament. També és prou clar l'interès obert per no polemitzar ni enfrontar les iniciatives públiques i privades, perquè la competitivitat entre el sistema de ciutats europeu demana la suma d'iniciatives que aprofitin les sinergies.

Tal vegada, aquesta postura per a la construcció d'una metròpoli discontinua, enriquida amb les aportacions més intencionades dels especialistes de l'escala regional, farà llum al futur de la realitat metropolitana i evitarà la falta d'intel·ligència col·lectiva que conduís a Barcelona en un camí de retorn a experiències ja viscudes o a camins cooptats, «necròpolis» de Mumford o «ciutat petrificada» de Max Ernst.