LA CONSTRUCCIÓ URBANA DE LES ACTIVITATS A LA PRIMERA CORONA METROPOLITANA. EL CAS DEL BAIX LLOBREGAT I L'HOSPITALET

MIQUEL ROA
Arquitecte

1. Introducció

2. Els polígons industrials: planejament, infrastructures i dinàmiques de desenvolupament.

3. Planejament parcial i model industrial: Quins problemes?

MIQUEL ROA

LA CONSTRUCCIÓ URBANA DE LES ACTIVITATS A LA PRIMERA CORONA METROPOLITANA. EL CAS DEL BAIX LLOBREGAT I L'HOSPITALET

1. Introducció

Les dades de població i activitat econòmica a la primera corona metropolitana, en els darrers anys, semblen indicar un fre del seu creixement? Està ja el primer cinturó de Barcelona saturat com la ciutat central? Es dona un procés de terciarització creixent a costa de la indústria i la residència? Com s'ha desenvolupat la construcció urbana de les activitats econòmiques en els darrers anys i quines són les perspectives de futur?

Per contestar a aquestes preguntes hem estudiat un teixit metropolità prou significatiu: el Baix Llobregat Sud i l'Hospitalet.

Ens referim a un territori de 17 municipis, 230 km² i uns 790.000 habitants (la CMB tenia 26 municipis, 380 km², i 1.350.000 habitants sense Barcelona).

L'Hospitalet, enganxat a Barcelona, amb 280.000 habitants, 12 km² i una densitat d'uns 23.000 habitants per km², ha tingut un alt creixement demogràfic al llarg dels tres primers quarts de segle (4.948 habitants el 1900, 71.500 el 1950 i 270.000 el 1975).

El Baix Llobregat Sud, amb dues subcomarques: l'Oriental (entre el riu i Barcelona) amb 7 municipis (el Papiol, Molins de Rei, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí i Cornellà de Llobregat), 230.000 habitants i 62 km² (3.700 habitants/km²); i l'Occidental amb 9 municipis (Castelldefels, Gavà, Viladecans, Sant Boi de Llobregat, Pallejà, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló i Sant Climent de Llobregat) 280.000 habitants i 153 km² (1.500 habitants/km²). La menor densitat de la comarca Occidental és deguda a la importància del sòl agrícola i del parc del Garraf, així com a un menor nivell d'ocupació urbana.

Ambdues subcomarques s'han desenvolupat amb ritmes similars: l'Oriental tenia 13.700 habitants el 1900, 37.500 el 1950 i 216.500 el 1975; i l'Occidental tenia 13.800 habitants el 1900, 41.000 el 1950 i 231.000 el 1975. Amb un període de forta expansió, 1950-75, que canvia radicalment de signe en el període 1975-90.

2. Els polígons industrials: planejament, infrastructures i dinàmiques de desenvolupament

Desde els anys 1986-87 fins al període 1990-91 s'han aprovat en el territori d'estudi plans parcials de polígons industrials amb una superfície total de 925 ha (325 ha a l'Hospitalet, 150 ha al Baix Llobregat Oriental i 450 ha al Baix Llobregat Occidental) i un sostre industrial potencial de 5,4 milions de m² (2,2 milions a l'Hospitalet, 1,1 milió al Baix Llobregat Oriental i 2,1 milions al Baix Llobregat Occidental). El sòl industrial endegat al llarg dels darrers tres o quatre anys és quasi el doble de l'existent anteriorment.

Si efectivament s'executen els polígons industrials planejats, la industrialització en els darrers anys vuitanta i els noranta serà la més important de la història del Baix Llobregat Sud i de l'Hospitalet.

Apostaríem que no hi ha cap metròpoli europea que estigui tenint una transformació similar. Efectivament, les primeres corones de les metròpolis europees estan ja ocupades en un alt percentatge i els processos són més de transformació dels teixits industrials existents que de noves extensions. Com és posible un fenomen tan singular a Barcelona?

L'origen de la indústria moderna a la comarca té lloc a la segona dècada del segle, amb les implantacions de tres noves factories: la Siemens a Cornellà, la Paperera al Prat i la Roca a Gavà.

La Siemens penja del ferrocarril interior, de la carretera comarcal Sant Feliu de Llobregat-plaça d'Espanya i de la carretera d'Esplugues. La Paperera i la Roca se situen a la traça del tren de la costa, la primera en relació amb la Gran Via i la segona amb la carretera comarcal Castelldefels-Sant Boi de Llobregat. La Gran Via i la carretera d'Esplugues van ser les dues obres d'infrastructura més significatives d'aquest període.

La proximitat a Barcelona, la connexió per ferrocarril, les incipients comunicacions per carretera, la

disponibilitat d'aigua (el riu i el subalvi del delta) i el pas de les grans línies elèctriques que baixen des del Pirineu Oriental, van estar factors claus en aquestes tres localitzacions singulars.

En el període de la forta expansió demogràfica 1950-75, la indústria s'independitza més de la relació directa amb el tren i es desenvolupen uns incipients nuclis industrials entorn a la carretera de la Bordeta entre l'Hospitalet i Cornellà, a la zona d'Almeda; darrera de la Siemens el Polígon Fontsanta; el Polígon el Gallo a Esplugues, penjant també de la carretera d'Esplugues, i entorn a la N-II entre Sant Feliu de Llobregat i Molins de Rei; totes aquestes implantacions a la subcomarca Oriental i l'Hospitalet.

Entorn a la carretera de Castelledefels-Sant Boi de Llobregat apareixen dos nuclis industrials: l'extensió de la Roca a Gavà-Viladecans i el Polígon Bullidor–Fonollar a Sant Boi de Llobregat; aquests a la subcomarca Occidental.

Al final d'aquest segon període 1950-75 es construeixen dues noves infrastructures: l'autovia de Castelldefels i l'A-2. Un cúmul de factors que treu interès a la localització industrial en el sector: encara zones inundables a Cornellà, l'Hospitalet i el Prat (recordem la gran riuada de 1972), molt insuficients comunicacions per carretera, quasi inexistent transport públic per via fèrria, inici de la degradació de la reserva aqüífera del subalvi deltaic, inici dels conflictes ecològics indústria-habitatge, alt nivell de conflictivitat laboral etc., fan que la crisi econòmica tingui a la zona una especial repercussió.

L'any 1976 s'aprova el Pla General Metropolità de Barcelona, que dóna un modern marc de planejament al conjunt de la primera corona metropolitana i a la ciutat central; però no és fins als anys 1986-87 que comencen a aprovar-se plans parcials industrials a la zona. I de sobte, en tres o quatre anys es planifica el doble de sòl que hi havia. Quins són els motius?

1. Els nous consistoris democràtics s'ocupen en els dos primers mandats d'urbanitzar i equipar els creixements residencials del període anterior (1950-75), amb unes economíes municipals molt limitades. Fins ben entrada la segona meitat dels anys vuitanta, la inversió pública estatal en infrastructures és pràcticament inexistent i la privada en residència i indústria té la mateixa tònica.

2. Al llarg del període 1975-90 es construeixen algunes infrastructures que possibilitaran noves expansions industrials: la canalització del riu fins al pont de Mercabarna, l'autovia del Litoral, el cobriment del carrilet en el tram l'Hospitalet-Cornellà i l'arribada del metro a Cornellà.

3. Els Jocs Olímpics han estat, sembla, els impulsors de les noves infrastructures en construcció: el segon cinturó entre el Diagonal i el Prat i l'autovia del Garraf.

4. Una vegada superada la fase d'urbanització i equipament, els consistoris municipals reinicien, entorn els anys 1985-86, la preocupació del desenvolupament industrial al caliu de la bonança econòmica, les noves infrastructures construïdes i les previstes d'executar abans de 1992.

5. La CMB té l'encert de crear els EPI, Eixos de Pro-moció Industrial, que tenen per objecte el planeja-ment i la gestió dels polígons industrials previstos en el Pla General Metropolità. En la zona es creen tres EPI: Cornellà-l'Hospitalet, Molins-Sant Feliu i Castelldefels-Gavà-Viladecans-Sant Boi de Llobregat.

Els anteriors són els motius, al nostre criteri, que expliquen la singular situació industrial del territori obejcte d'estudi. A més, cal destacar l'endarreriment històric en la instal.lació d'una sèrie d'infrastructures: canalització del riu, autovia del Litoral, segon cinturó de Ronda i autovia del Garraf, que arriben amb dues dècades de retard respecte a les necessitats de l'àrea i en relació amb altres infrastructures de caire similar en altres metròpolis europees.

En el moment actual està tenint lloc un procés de desenvolupament ràpid de l'Eix Cornellà-l'Hospitalet

entorn a la carretera de la Bordeta i al Camí del Mig; així mateix està en fase molt avançada la construcció de l'Eix Molins-Sant Feliu entorn a la N-II i a la seva variant.

Curiosament, en el sector oriental resta desenvolupar la zona més propera a Barcelona: els polígons Pedrosa i Gran Via Sud, situats entre la Gran Via i l'autovia del Litoral. Les llargues indecisions respecte als usos comercials i terciaris del Polígon Pedrosa i després del seu possible ús firal, amb un constant «grinyolar» entre l'Administració local i l'autonòmica, han frenat el desenvolupament del Polígon Pedrosa. Les anteriors dificultats, més la manca d'infrastructures que saltin la barrera ferroviària des de l'autovia del Litoral, han retardat el desenvolupament del Polígon Gran Via Sud. Ambdós polígons, superades les dificultats, estàn iniciant el seu procés de construcció.

En la subcomarca Occidental, la desaparició de l'EPI s'ha produït en un moment en què els processos de gestió encara no estaven llançats. Els esforços dels municipis, la creació de la Mancomunitat Viladecans-Sant Boi de Llobregat i les accions de l'Incasol sembla que aniran desbloquejant l'Eix.

Al costat d'aquests nous desenvolupaments es donen recessions dels petits polígons existents, especialment per la competència habitatge-indústria; el Polígon El Gallo a Esplugues o el Polígon Fontsanta a Sant Joan Despí en serien casos paradigmàtics.

3. Planejament parcial i model industrial: quins problemes?

Hi ha problemes sobre el model industrial que el planejament parcial proposa, que en molt casos respon a polígons industrials tradicionals que fa més de dues dècades que no se'n fan a les metròpolis europees.

— Parcel.lació intensiva i edificació extensiva. Naus d'una planta entre mitgeres en teixits urbans molt compactes amb problemes d'aparcament de cotxes i sobretot de camions, amb majoria de naus sense molls de càrrega i descàrrega, amb el consegüent increment de fricció de tràfic; per contra, amb edificacions d'una sola planta amb un petit altell d'oficines, en lloc d'una major densitat i racionalitat de l'edifici en dues plantes. El Polígon de l'Incasol de Cornellà seria un exemple paradigmàtic d'aquest tipus de problema.

— Problemes de flexibilitat d'usos. L'antiguitat del PGM-76 i la resistència de la Direcció General d'Urbanisme a una modernització de la normativa industrial està donant una excessiva rigidesa d'usos, amb moltes dificultats per incorporar-hi activitats d'oficines o de comerç propis dels parcs d'activitats europeus.

— Hi ha, encara, problemes de qualitat de la urbanització, enjardinament de zones verdes, de realització d'equipaments, de qualitat de l'edificació i fins i tot de control d'usos ecològicament no tolerables en els entorns urbans on se situen les noves zones industrials.

Tot i havent millorat molt, les noves zones industrials endegades encara no desenvolupen eficaçment les possibilitats que la seva singular centralitat els ofereix. És d'esperar que els nous polígons encara no construïts milloraran la pròpia concepció i la qualitat d'execució, condició necessària per a l'èxit de la nova industrialització del Baix Llobregat i l'Hospitalet.

Sent importants els fenòmens d'implantació terciària, ens ha semblat, en aquestes notes, més adient destacar la singularitat del fenomen industrial. En altres ocasions podrem parlar del fenomen terciari que també hem estudiat.