

LA RÒTULA MARTORELL - ABRERA. LA RESILIÈNCIA TERRITORIAL I EL GAT DE SCHÖDINGER

"Las sucesivas transiciones de un paradigma a otro vía alguna revolución, es el patrón de desarrollo usual de la ciencia madura".

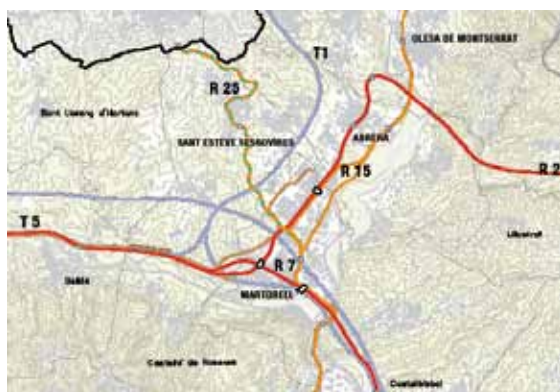
The Structure of Scientific Revolutions (1962) Thomas S. Kuhn

El Pla territorial metropolitana de Barcelona (PTMB) estableix les seves determinacions sobre la base de tres estratègies: la d'espais oberts, la d'assentaments urbans i la d'infraestructures de mobilitat.

En el desenvolupament d'aquestes estratègies s'han aplicat cinc principis operatius (funció ordenadora dels espais naturals i agraris, ús eficient del sòl, nodalitat, usos mixtos i equilibrats, prioritització del transport col·lectiu) que es fonamenten en els criteris del Programa de planejament territorial de Catalunya i en les característiques pròpies de l'àmbit del Pla.

En l'àmbit de Martorell - Abrera, el Pla aposta per una estratègia que permeti superar la condició històrica de "territori cruïlla", i planteja operacions encaminades a configurar una veritable "ròtula territorial" que potencii el desenvolupament urbà i ambiental d'aquest lloc.

La complexitat d'aquest territori marcat per la seva localització geogràfica, les difícils condicions topogràfiques i ambientals, la gran densitat d'infraestructures i la localització d'importants assentaments industrials i logístics, així com les potencialitats que es preveuen per al seu futur desenvolupament, justifiquen que el Pla plantegi la necessitat de coordinar totes les actuacions futures de manera acurada i coherent mitjançant un posterior pla director urbanístic (PDU de la ròtula de Martorell - Abrera), que haurà de posar especial atenció a les qüestions següents:



- Definició acurada dels elements de les xarxes de transport per tal de potenciar les condicions d'accessibilitat corregint les disfuncions de les infraestructures existents.

- Desenvolupament de la nova centralitat metropolitana entorn de la futura estació central (integració de xarxa de Rodalies, FGC, tren d'altres prestacions).

- Localització, dimensionament i ordenació d'un intercanviador carretera - ferrocarrils de mercaderies.

- Definició de les àrees de desenvolupament urbà.

- Implantació d'un sistema de bulevards urbans que relliguin les àrees urbanes existents i les que s'han de desenvolupar.

- Equipament i diversificació de les àrees d'activitat econòmica sobre l'estructura urbana plantejada.

- Preservació, ordenació i potenciació del parc fluvial del Llobregat i l'Anoia com a element estructural de l'àrea urbana resultant.

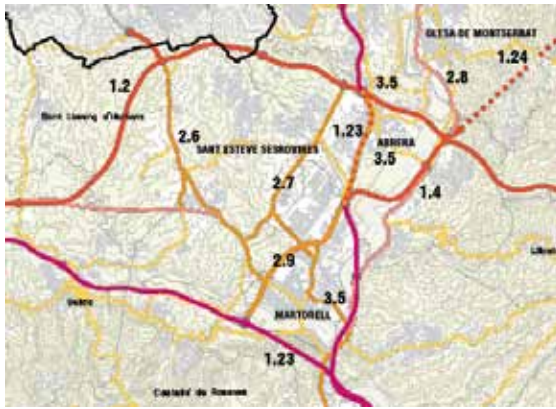
- Localització de les reserves necessàries per al possible establiment d'àrees funcionals estratègiques.

Tanmateix, per a aquest territori, el Pla també incorpora de forma complementària determinacions d'ordre ambiental que han de garantir que la planificació d'aquestes noves infraestructures es faci en conveni amb les diferents administracions i que tingui en consideració l'escenari global de desenvolupament territorial previst pel PTMB.

Aquesta consideració és de cabdal rellevància atès el nombre i magnitud de les propostes, l'estat avançat de programació d'algunes actuacions en matèria d'infraestructures i l'elevat nombre d'organismes competents i d'administracions implicats. El PTMB proposa les actuacions en infraestructures següents:

Actuacions viàries del PTMB:

- | | |
|--|-----------|
| - Nova A-7 St. Sadurní d'Anoia - Abrera (A-2) | codi 1.2 |
| - Connexió A-2 (Martorell) - Ronda del Vallès (Abrera) | codi 1.4 |
| - Integració ambiental de l'AP-7 a Martorell (túnel) | codi 1.23 |
| - Integració ambiental de l'A-2 al seu pas per Abrera | codi 1.24 |
| - Ampliació i millora de la B-224 entre Masquefa i Martorell | codi 2.6 |
| - Vies suburbanes al sistema urbà de Martorell | codi 2.7 |
| - Connexió C-55 (Olesa) - Ronda del Vallès | codi 2.8 |



Actuacions ferroviàries del PTMB:

- Nova línia transversal ferroviària: connexió Igualada - BCN codi T1
- Nova línia de mercaderies Tarragona - Castellbisbal codi T5
- Nova línia orbital ferroviària codi R2
- Trasllat de la línia de rodalies a Martorell codi R7
- Variant de Ca n'Amat (desviament de FGC entre MRT- ABR) codi R15
- Adaptació a tren tram de la línia Martorell - Igualada codi R25

Més enllà de les actuacions proposades, el veritable repte que planteja el Pla és l'aposta clara i decidida vers un nou model territorial que transformi aquest "lloc cruïlla" en una veritable "ròtula territorial", que en potenciï el desenvolupament urbà i ambiental, i que permeti la progressiva implantació de les infraestructures i actuacions planificades.

Aquest "canvi de paradigma", ni es pot basar en la negació de les característiques intrínseques d'aquest territori (lloc de pas i comunicació entre els territoris de la Catalunya interior i l'Àrea Metropolitana de Barcelona), ni pot obviar la realitat existent (elements naturals, viles existents i infraestructures), sinó que necessàriament s'ha de fonamentar en un nou model que conjugui de manera més satisfactòria les qüestions locals i les territorials.

El pas de lloc cruïlla a ròtula metropolitana, no només s'hauria de plantejar a partir dels principis generals que operen en el Pla, sinó que també s'hauria d'afrontar des de la convicció que es pot créixer des de l'adversitat.

La "resiliència territorial" hauria de ser la forma de planificar el territori a partir d'un procés dinàmic i transversal que tingui com a resultat l'adaptació positiva en contextos de gran dificultat.

Per afrontar amb garanties el procés de canvi de paradigma és del tot necessari reconsiderar les actuacions que es basin en arquetips preestablerts segons l'actual "(no)-model" territorial, i sobretot les que des de la seva lògica interna s'enfronten al nou model de ròtula metropolitana sense incorporar els elements necessaris de contextualització i complexitat que les facin coherents amb el model territorial proposat.

Aquestes contradiccions entre els objectius i criteris generals del model i la forma en què algunes actuacions es concreten en el territori, es posen de manifest en algunes de les actuacions en matèria d'infraestructures previstes.

Un exemple significatiu podria ser la nova connexió viària entre l'A-2 a Martorell i la Ronda del Vallès a Abrera (codi 1.4), on el PTMB incorpora la proposta d'un projecte previ per a la implantació d'una gran infraestructura amb un viaducte sobre el riu Llobregat que uneix el nus de Ca n'Amat amb la Ronda del Vallès a l'alçada d'Olesa de Montserrat, i que suposaria la creació d'un viari d'alta capacitat que creuaria en diagonal l'espai central d'aquest territori i connectaria de forma directa l'AP-7, l'A2, la Ronda del Vallès i la futura variant de la C-55.

Lluny de tractar-se d'una proposta encaminada al fet que la xarxa viària d'escala metropolitana –a més de les seves finalitats funcionals– tingui un paper ordenador del conjunt d'assentaments urbans i de les seves trames perifèriques, l'actuació en ella mateixa resulta redundant, ja que en l'actualitat la connexió entre totes aquestes infraestructures ja és possible mitjançant les vies d'alta capacitat existents i els seus corresponents enllaços.

A més, la proposta no potencia les condicions d'accessibilitat del lloc (no es preveu que pugui donar servei a les noves àrees de desenvolupament urbà ni a les àrees funcionals estratègiques previstes pel Pla), tensiona encara més el medi natural amb l'impacte d'una nova gran infraestructura sobre el riu Llobregat (el qual el Pla proposa que sigui preservat i potenciat mitjançant la creació d'un parc fluvial que ha de ser l'element estructural de l'àrea urbana resultant) i en cap cas, en els termes en què es planteja, pot ser considerada una actuació destinada a la correcció les disfuncions de les infraestructures existents (variant de la C-55 per al pas d'Olesa de Montserrat i Abrera).

Per tant, es posa de manifest que en funció de com es revisin i concretin les actuacions previstes en el PTMB, i segons com es programi el seu calendari d'execució, podríem obtenir com a resultat la consecució efectiva del nou model territorial o fer-lo definitivament inviable.

Serà necessari que en la redacció del PDU de la ròtula de Martorell - Abrera es tingui present que, sobretot, el planejament territorial ha de ser l'instrument que ordeni les actuacions en base al foment del patrimoni ambiental, cultural, social i econòmic d'aquest lloc, i el que prioritzi les actuacions d'integració urbana i ambiental que han de permetre assolir el nou model de "ròtula territorial".

Des d'aquesta perspectiva, caldrà treballar sobre quins són els elements ambientals que cal preservar i recuperar, quines infraestructures cal implementar i millorar, quins nous assentaments urbans cal preveure per reforçar el model nodal de Ciutats de l'Arc Metropolità i alhora articular de forma satisfactòria els diferents nuclis urbans i teixits productius, i que han de garantir el benestar de la població actual i futura.

Fins aleshores el futur d'aquest territori continuarà sota la paradoxa del gat de Schödinger; on simultàniament es donen les mateixes probabilitats que el canvi de paradigma tingui èxit o que no el tingui de forma irreversible.