



LA MEJORA PONDERADA DE LA ACCESIBILIDAD COMO RECURSO Ante la acumulación de parcelaciones de vivienda aislada en la Región Metropolitana de Barcelona

A balanced improvement in accessibility as a resource
Facing the accumulation of detached housing plots at Barcelona
Metropolitan Region

Joan Florit Femenias

Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori
Universitat Politècnica de Catalunya (DUOT-UPC)

joan.florit@upc.edu

Ángel Martín Ramos

angel.martin@upc.edu

Ignasi Rincón Riquelme

ignasi.rincon@gmail.com

RESUMEN

En la corona metropolitana de Barcelona, durante las décadas de desarrollo urbano más activo, han proliferado las parcelaciones residenciales de casas aisladas al margen de la planificación reglada. Vinieron a ocupar áreas extensas de suelo en lugares de geografía desfavorable, conectadas de manera precaria a las distintas ciudades menores de la región metropolitana. Con todas sus deficiencias y dificultades, estas áreas se reiteraron hasta alcanzar a ser hoy una parte nada desdeñable de la metrópolis. No cabe duda de que la complejidad de la situación no se presta a soluciones fáciles o comunes, sino que se necesitarán métodos variados y suma de acciones de escala distinta. En esa línea, se plantea aquí uno de los medios de intervención que puede resultar eficaz: La mejora ponderada de la accesibilidad como recurso, con distintos tipos de soluciones adaptadas a las particularidades de cada caso.

Palabras clave: Agrupaciones de viviendas, crecimiento metropolitano de Barcelona, redes viarias.

Bloque temático: Morfologías urbanas.

ABSTRACT

During the second half of the 20th century, in the metropolitan area of Barcelona, single-family housing plots proliferated. Without being officially planned, such developments came to take up large portions of land in geographically unfavourable places, only poorly connected to minor towns in the metropolitan area. Despite their inefficiencies and difficulties, these areas expanded all around the suburbs and have now become a substantial part of the metropolis. There is no doubt that the complexity of the situation cannot be tackled with easy answers or common solutions. On the contrary, it seems that various methods and actions at different scales must be applied. Along these lines, we put forward a method that could prove to be effective: a balanced improvement in accessibility as a resource for these areas, with different types of solutions adapted to each particular case.

Keywords: Single-family housing plots, **Barcelona** metropolitan growth, big cities, road networks

Topic: Urban morphology

Ante las situaciones creadas con la formación en décadas pasadas de amplias extensiones de parcelaciones irregulares dedicadas a vivienda aislada en los municipios de la Región Metropolitana de Barcelona (RMB, en adelante), y una vez conocida en profundidad su entidad y alcance como un crecimiento suburbano de rápida difusión (Font et al., 1999; Barba et al., 2006; Indovina et al., 2007; Muñoz, 2004; y otros), se vislumbra la necesidad de abordar posibles respuestas efectivas y correctoras de los desequilibrios y secuelas que se van detectando, con el objeto de ofrecer vías hacia un perfeccionamiento de la realidad metropolitana que con el concurso de estas parcelaciones se ha compuesto.

A las complicaciones de variada naturaleza que fueron asociadas al origen de cada uno de esos conjuntos de parcelas se han unido las dificultades creadas por el mercado de la vivienda en los núcleos urbanos. Con ello, se ha inducido a utilizar esas parcelaciones para vivienda estable, en lugar de como refugio ocasional, incrementándose los retos pendientes para conseguir hacer de tan amplia proporción del suelo metropolitano una parte más de la entidad urbana de la metrópolis.

Ante el contraste entre el indudable servicio que ofrecen tales áreas para alojamiento de decenas de millares de ciudadanos y la general apreciación de lo desfavorable de la situación creada con tales acumulaciones desordenadas de parcelas, se han de buscar orientaciones que ayuden a percibir las mejores oportunidades para incidir positivamente en una evolución que ni el mercado resuelve por sí mismo, ni la acción espontánea de los directamente más afectados es capaz de cambiar.

Para ello, se parte ya de la asimilación contrastable de que existen algunos nuevos caracteres del crecimiento urbano que diferencian estos casos de los que constituían la ciudad moderna previamente configurada. Ahora ya, la ciudad discontinua es una realidad no siempre insatisfactoria y el avance de la mezcla ciudad-campo se implanta con seguridad sobre la pervivencia de las ciudades compactas heredadas, lo que debe permitir una apertura de las referencias posibles, tal como se viene ya advirtiendo en los últimos tiempos (Solà-Morales, 2008; Muñoz et al., 2011; entre otros).

1. La accesibilidad, en cuestión

En aras a despejar las incógnitas que se plantean, la investigación en curso ha tomado como objeto de estudio la observación de una serie amplia de casos concretos en la RMB y el ensayo sobre los mismos de algunas posibilidades de incidir en su naturaleza urbana. Estas hipótesis se estudiaron de modo que fueran compatibles con la evolución futura de las ciudades, teniendo en cuenta las previsiones de orden general que se vienen estableciendo con mayor solidez. Y se ensayaron en las tareas docentes de las enseñanzas de grado en la Escuela T.S. de Arquitectura de Barcelona, poniendo en manos de los estudiantes, sucesivamente, la reflexión sobre un repertorio variado de casos seleccionados.¹

Trabajando a escala cercana a la configuración física real de tales casos en el contexto territorial que ocupan, se vienen decantando enunciados que avanzan algunas cualidades de los modos de intervención más necesarios. Uno de ellos es el que aquí se ofrece.

Ante la complejidad de las situaciones que se presentan, mezclando conflictos tanto de naturaleza espacial y ambiental como sociológica, económica y administrativa, para intervenir con éxito sobre ellas se requerirán métodos que no necesariamente imiten los ya ensayados con anterioridad, o que traten de tomar la reglamentación vigente como vía reparadora, ya que, ante las novedades incorporadas en la forma de ser de los hechos urbanos, quizá se han de ensayar modales y pautas adaptados a las nuevas realidades. Y en esa perspectiva lo que aquí se viene a plantear, por el momento, es que entre esos métodos han de ser objeto de atención las cuestiones que inciden en la accesibilidad a tales parcelaciones residenciales, bien por las influencias que de ello se derivan o, en concreto, para atender a deficiencias y limitaciones presentes. Si bien hay que ser consciente de que la accesibilidad no es sino uno de los factores incidentes en las cualidades de

¹ Las investigaciones se desarrollan en el marco de algunas enseñanzas de grado en la ETSAB a cargo del Prof. Ángel Martín. De ahí que los gráficos que se acompañan hayan contado con la participación en su autoría de otros profesores y de los estudiantes de la asignatura Urbanística III del tercer año de carrera en varios cursos académicos recientes.

tales áreas y, por lo tanto, no solamente el nivel de dotación de ésta puede ser el baremo que, de por sí, repare o resuelva todo tipo de insatisfacciones presentes.

Por ello, siendo tal la variedad de las situaciones, por su posición, tamaño, carácter o intensidad de uso, la intervención sobre la accesibilidad requiere ser objeto de ponderación ajustado a cada caso. De ahí que se ensaye articular distintas atenciones pendientes, sin perder de vista la diversidad de tipos de recursos que inciden en la realidad percibida, desde la influencia de los nuevos modos de movilidad hasta los medios de minoración de las distancias con recursos perceptivos auxiliares, por ejemplo.

En fin, unas tareas que habrán de huir de simplificaciones excesivas.

2. Intervenciones básicas

2.1.

De entrada, al tratarse de asentamientos que se hicieron realidad con un grado de espontaneidad alto o muy alto, sin mediar evaluación experta previa de los riesgos naturales que pudieran afectarles, la propia naturaleza del fenómeno lleva asociadas algunas características que sitúan aspectos de la accesibilidad entre las cuestiones urbanísticas básicas a resolver. Tantas parcelas juntas que llegan a ocupar decenas de hectáreas, edificadas y ocupadas por unidades habitacionales diferentes, con predominio de los espacios abiertos, plantados o boscosos, y con diferente grado de mantenimiento y vigilancia, pueden dar lugar a la composición de un auténtico riesgo en situaciones de emergencia por accidentes meteorológicos o de propagación de incendios, plagas o desastres. Si las tramas urbanas de las ciudades compactas minoran tales peligros por la existencia de redes de calles que permiten acoger la emergencia de movimientos que se producen en esas circunstancias, no se dan condiciones semejantes en cualquier Parcelación de Vivienda Aislada (en adelante, PARVIA) ya que, muchas de ellas cuentan con pocos nexos acondicionados para dar cabida a una movilidad intensa como la que se puede necesitar en esos casos.

Por lo tanto, la propia seguridad de personas y bienes requiere que tales parcelaciones deban contar, como precaución básica, con más de un acceso rodado, en direcciones separadas aptas para el movimiento, tanto de vehículos de auxilio de todo tipo, como de salida de flujos cuantiosos huyendo del peligro, en la eventualidad de que se produjera.

Lamentablemente, la presencia de desarrollos urbanos de este tipo en varios países de la cuenca mediterránea ha ofrecido, no sin frecuencia, casos de desastres humanos cuantiosos que han afectado a crecimientos semejantes a los que examinamos en la RMB y pueden ilustrar tal realidad.

Cabe ilustrar el tipo de acciones que vinieran a paliar ese tipo de déficits sobre las situaciones que se dan en algunas partes de los crecimientos urbanos en el Maresme (Fig. 1). Separados de la vega agrícola y de la ribera marítima por la Autopista C-32, y profundizando tierra adentro sobre las irregulares laderas próximas, han surgido PARVIAs separadas de los núcleos de Premià de Mar y Vilassar de Mar que padecen en distinto grado deficiencias en su accesibilidad que requieren intervención decidida. Se podrá, con ello, contribuir a asegurar la condición urbana de tales desarrollos, afectados por el efecto barrera de la Autopista en mayor o menor grado, pero con un grado de aislamiento poco favorable.



Fig. 01 Nuevos nexos, de porte incluso menor, pueden redundar en ventajas para la seguridad en situaciones como las de Premià de Dalt y Vilassar de Dalt. Fuente: Elaboración propia con trabajos de Clara Colom, Asier Lacarra, Aina Lozano y Aroa Vieiros.

2.2.

Sin embargo, en los crecimientos urbanos mediante PARVIAs cabe advertir también deficiencias en la accesibilidad que afectan más a unas capas de población que a otras y que contribuyen, por lo tanto, a la manifestación de déficits que gravan la vida cotidiana.

Son casos que se plantean con frecuencia en este tipo de desarrollos tan improvisados pero que no deben darse por situaciones definitivas. Como muestra de ello, podemos considerar el caso de las PARVIAs que surgieron en el entorno de Canyelles, aunque en posiciones muy separadas del núcleo de la población, como Las Palmeras o Vora-Sitges, entre otras.

Es conocido que entre las razones explicativas de que estas parcelaciones hayan tenido éxito, aun surgiendo apartadas de los centros urbanos, o incluso, ocultadas de los mismos aprovechando los accidentes del relieve, se encuentra la ilusión de huir de los inconvenientes de las aglomeraciones urbanas compactas, el hacinamiento de los ciudadanos, el desorden espacial, la contaminación o la ausencia de espacios libres suficientes. Las propias denominaciones que los parcelistas dan a sus promociones lo desvelan: California, Les Amèriques, La Selva de les Meravelles... (tan solo considerando este municipio de Canyelles). Pero también es otra razón la creciente utilización en los tiempos recientes de las viviendas construidas décadas

atrás, cuando se hizo realidad ese tipo de colonización del suelo, como domicilio permanente en lugar de solamente refugio temporal. Por ello, resulta aún más adecuada la consideración de tales áreas como partes de la ciudad y, por lo tanto, afectadas de necesidades y aspiraciones propias de todo ciudadano.

No cabe confiar en que las distancias que separan tales agrupaciones de parcelas de las ciudades se vean reducidas en lo fundamental en el futuro. Por lo tanto, es una alternativa para estos casos transformar tal separación en un acceso seguro para todo tipo de personas, incluidos mayores y menores, solos o acompañados. Y esto requiere de la urbanización de ejes vertebradores, equipados y completos, que orienten decididamente una movilidad confiada entre los extremos de los núcleos urbanos compactos y las parcelaciones hoy peligrosamente aisladas.

Esto es lo que se ilustra para el caso de Canyelles y las parcelaciones Las Palmeras, al Oeste, y Vora-Sitges, al Este, en la Figura 2. Se trataría de reconocer las ramificaciones en la forma de la ciudad que ya se han producido, pero que están pendientes de una homologación adaptada a sus circunstancias, mediante recursos que reduzcan la marginación en cierta medida y pueden ir acompañados de medidas complementarias coadyuvantes de variado tipo.

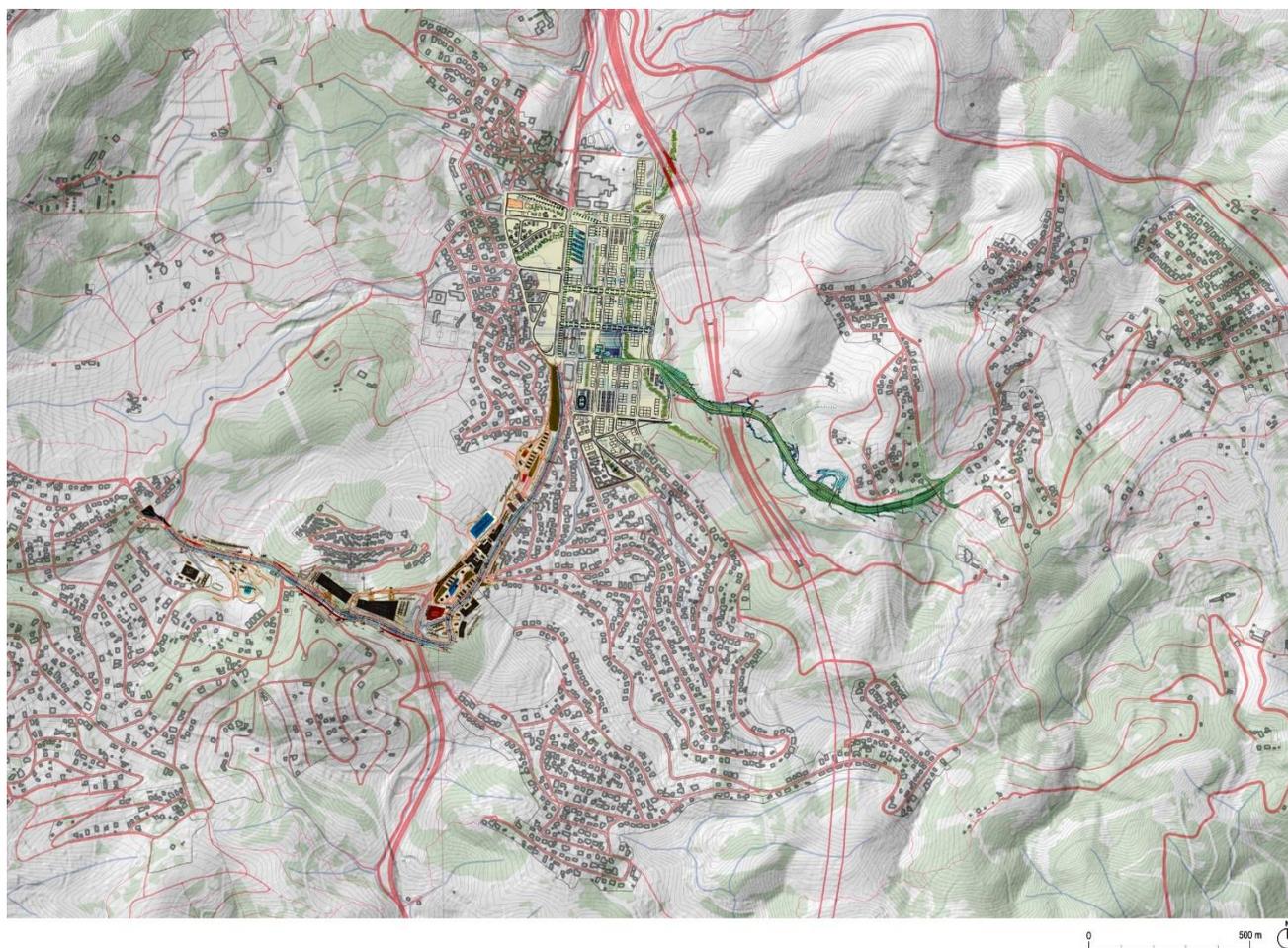


Fig. 02 Conexiones equipadas hacia parcelaciones alejadas del centro de Canyelles protagonizarán un crecimiento equilibrado. Fuente: Elaboración propia con trabajos de María Amat, Alejandro Barroso y Marta Ginel.

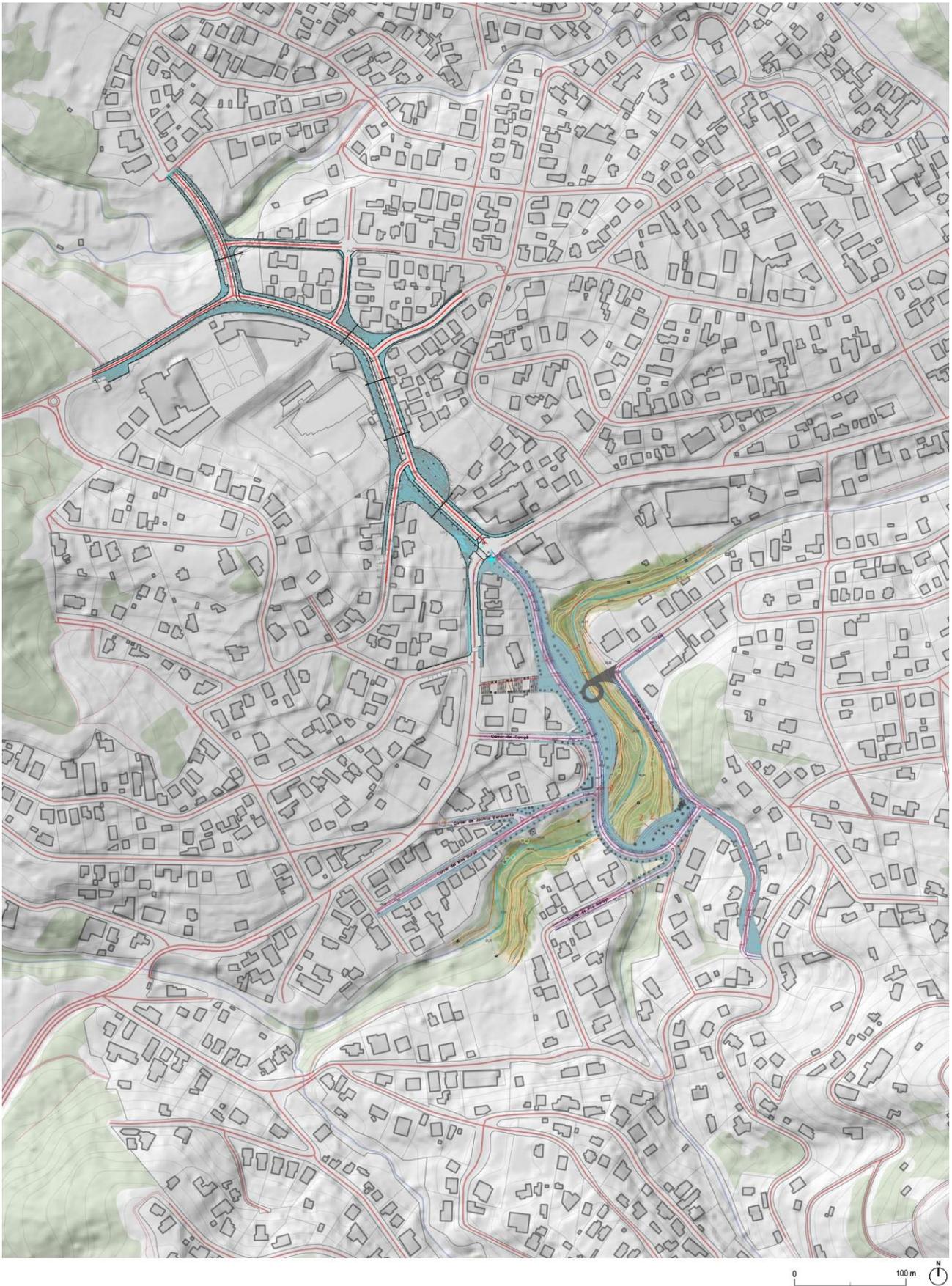


Fig. 03 El papel de una relación transversal al curso de la Riera de Torrelles en Sant Vicenç dels Horts activa ricas potencialidades urbanas. Fuente: Elaboración propia con trabajos de Álvaro Cercós y Joan Ferra.

2.3.

Se dan otros casos como aquellos desarrollos de vivienda aislada ya maduros que debido a las condiciones precarias ligadas a su inicial formación mantienen hoy aún separaciones o discontinuidades. Si bien éstas se explican por su origen (organizados sobre parcelas rurales diferentes, aunque contiguas, por ejemplo), tales fragmentaciones carecen hoy de sentido. En ocasiones, si hubo dificultades asociadas a la forma del territorio, tal discontinuidad quedó pendiente de solución al producirse la ocupación de tales terrenos, y en otras, las inercias heredadas en el uso del espacio mantuvieron la forma de usarlo, restando oportunidades a tejidos urbanos hoy ya contiguos, aunque separados en la realidad. Serían varias las situaciones que presentan tales negligencias en la RMB, pero podemos detenernos, por ejemplo, en término de Sant Vicenç dels Horts, en las parcelaciones surgidas décadas atrás aguas arriba de la Riera de Torrelles (Fig. 3). Se ha reunido allí, sobre laderas encrespadas, una aglomeración mayor a ambos lados del curso de la riera, que mantiene en gran medida efectos contradictorios derivados de la separación que el cauce de la riera crea, si bien hoy la contigüidad de los desarrollos de ambos márgenes impone su presencia. De ahí que facilitar la relación franca entre esos barrios separados, en una cota intermedia del curso de la riera, allí donde las posibilidades se muestran más favorables, pueda abrir un campo múltiple de oportunidades urbanas que alivien las circunstancias actuales de tales barriadas.

Compartir ventajas con la unión de la Avda. de Barcelona (en la margen izquierda) y la Avda. Gaudí (en la margen derecha) permitirá, por una parte, acercar el centro de equipamientos situado en lo alto (Institut F. Mompou, Escola S. Antoni, Piscina "La Blava"...) a los habitantes de la margen derecha, y por otra, a todos los pobladores de uno y otro lado disfrutar del valle verde de la Riera de Torrelles en esa posición, convertido en paraje de uso público, además de estimular las relaciones entre la ciudadanía y las actividades particulares ubicadas tan próximas entre sí -aunque hoy, no cercanas- en el uso franco de un espacio urbano tan desestructurado.

3. Integraciones parciales

Serían también medidas que inciden en la accesibilidad de algunas parcelaciones aquellas que recurren a algún tipo de integración parcial que ayude a enmendar carencias o contradicciones que la realidad muestra a las claras. Se trataría de dotar a tales aglomeraciones de parcelas de cualidades que las lleven a participar de su pertenencia a la comunidad metropolitana de mejor modo, con ventajas añadidas, aun manteniendo su particular idiosincrasia.

3.1.

Así, se presentan casos en los que el desarrollo urbano, ante la presencia de infraestructuras o accidentes geográficos con efecto de barrera, ha derivado en la formación de procesos urbanos diferentes a uno y otro lado de tal obstáculo, quedando en el flanco más desfavorable concurridas parcelaciones residenciales de vivienda aislada. Cuando esos fenómenos alcanzan dimensiones de consideración, la magnitud de las ventajas a conseguir con intervenciones orientadas a resolver tal separación allí donde más se acuse puede demostrarse conveniente.

Un caso expresivo de tales circunstancias podemos observarlo en el desarrollo Norte del área urbana de Rubí (Fig. 4). Allí, la extensión de las actividades contiguas al centro urbano en su propio valle ha contado con otro desarrollo parejo en las irregulares laderas que forma el territorio al Oeste del sistema longitudinal formado por el curso de la Riera de Rubí, el ferrocarril y los campos de la ribera derecha. Esa circunstancia, palpable en las representaciones planimétricas o en fotografías aéreas, no se percibe fácilmente en el funcionamiento de la ciudad cuando ambos casos derivaron de orígenes alejados en el espacio. Pero los despliegues alcanzados por ambos desarrollos urbanísticos durante décadas acercan hoy ambas realidades y con ello permiten advertir la oportunidad del complemento de una intervención conectora entre ambas posiciones vecinas.

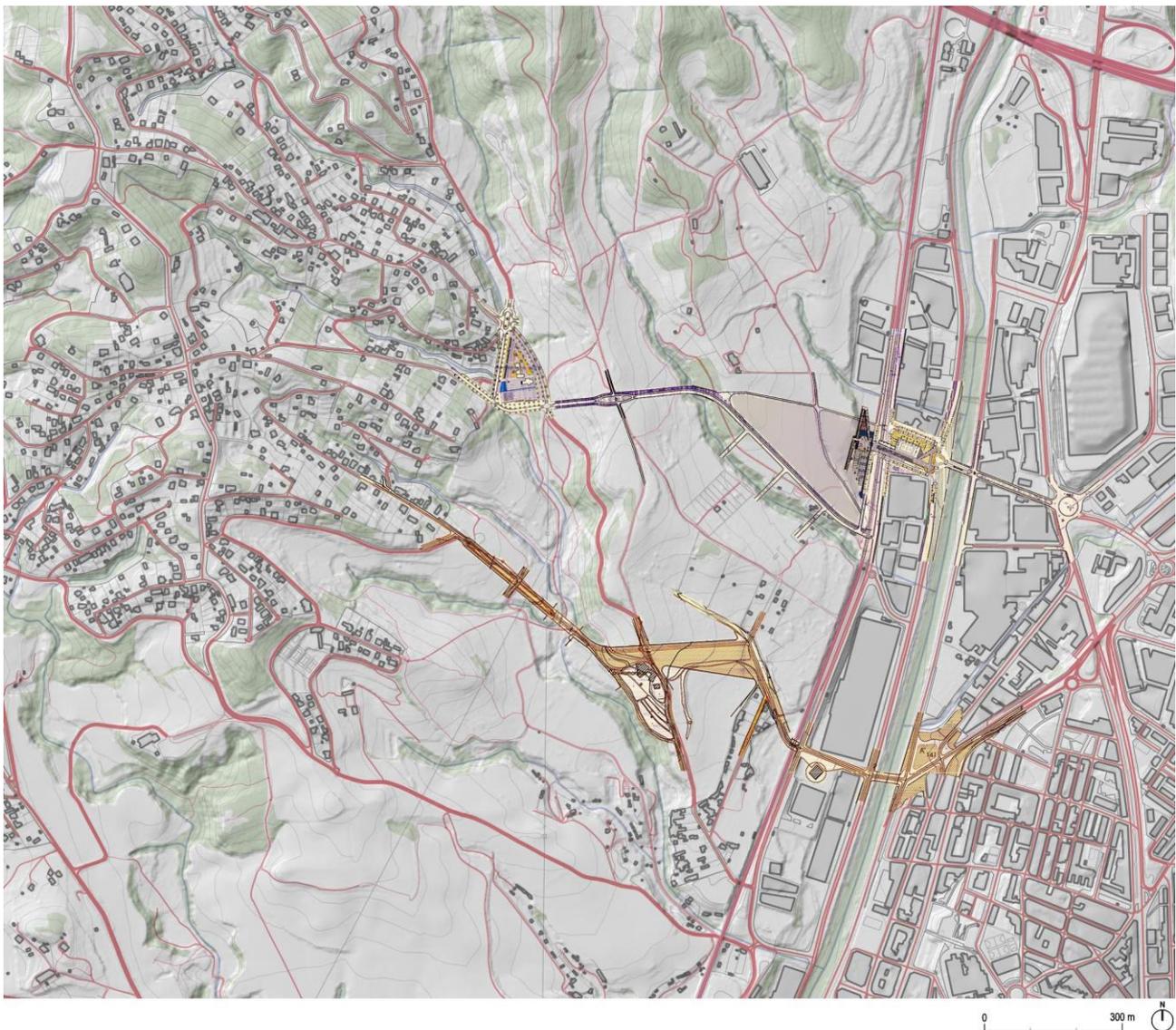


Fig. 04 Entre el área Norte de Rubí y las parcelaciones encaramadas al Oeste, sobre Sant Muç, cabe tender algún nexo capaz de cambios sustanciales. Fuente: Elaboración propia con trabajos de Marta Figueró, Gerard García, Rubén Giménez y Francisco Herrero.

3.2.

Otras veces, se producen situaciones en las que la aglomeración de parcelas ha crecido durante décadas alimentada por la potencia de la necesidad en un medio en el que la solicitud de tal tipo de residencia se ha mantenido con intensidad. Y en estos casos la dimensión doméstica del producto ofrecido (la residencia individual) parece haber mostrado una faceta poco favorecedora cuando ha llevado a concentrar las atenciones en el alojamiento aislado (con su acceso y nada más) perdiendo la noción colectiva de aquello que se estaba creando. Con ello, los agentes implicados se estaban perjudicando a sí mismos al pretender ignorar componentes importantes de lo que contribuían a formar.

Es el caso patente en Valldoreix, en término de Sant Cugat del Vallès (Fig. 5). El gigantismo alcanzado con la acumulación de parcelas ha desarrollado una irregular trama de vías sin aparente límite en extensión, sin jerarquías señaladas, que dificultan sobremanera aspectos cruciales de la calidad urbanística de una aglomeración y que no encuentra en la irregularidad del medio, la indiferencia hacia el espacio público, o la confusión laberíntica, fáciles aliados para el confort de una vida ciudadana compartida. De ahí que aliviar

algunas de las contradicciones de tal enredo pueda ayudar a conciliar mejor las virtudes que, sin duda, se reúnen en un medio urbano tan codiciado si se logra una integración más equilibrada en la metrópolis.

Frente a la reiteración de vías de acceso a parcelas, aquí y allá, con tanta indiferencia generalizada, la posibilidad de enriquecer los contactos con el exterior mediante alguna vía principal distribuidora puede tener un efecto terapéutico y apaciguador de la inquietud manifiesta en un medio urbano tan desorientador y atribulado. Eso es lo que se intentó tratando de aprovechar una antigua reserva de suelos aún presente en torno al curso del Torrent del Llobet, al Oeste de Valldoreix, para recuperar su potencial urbano como espacio público equipado acompañado de una vía distribuidora que alimentara a tantas vías de acceso dispersas en sus proximidades. Se ofrecería así una movilidad renovada en el sector Oeste de Valldoreix que permitiría crear una asociación de intereses de quienes compartieran las ventajas derivadas, sectorizando mejor la organización urbana de conjunto.

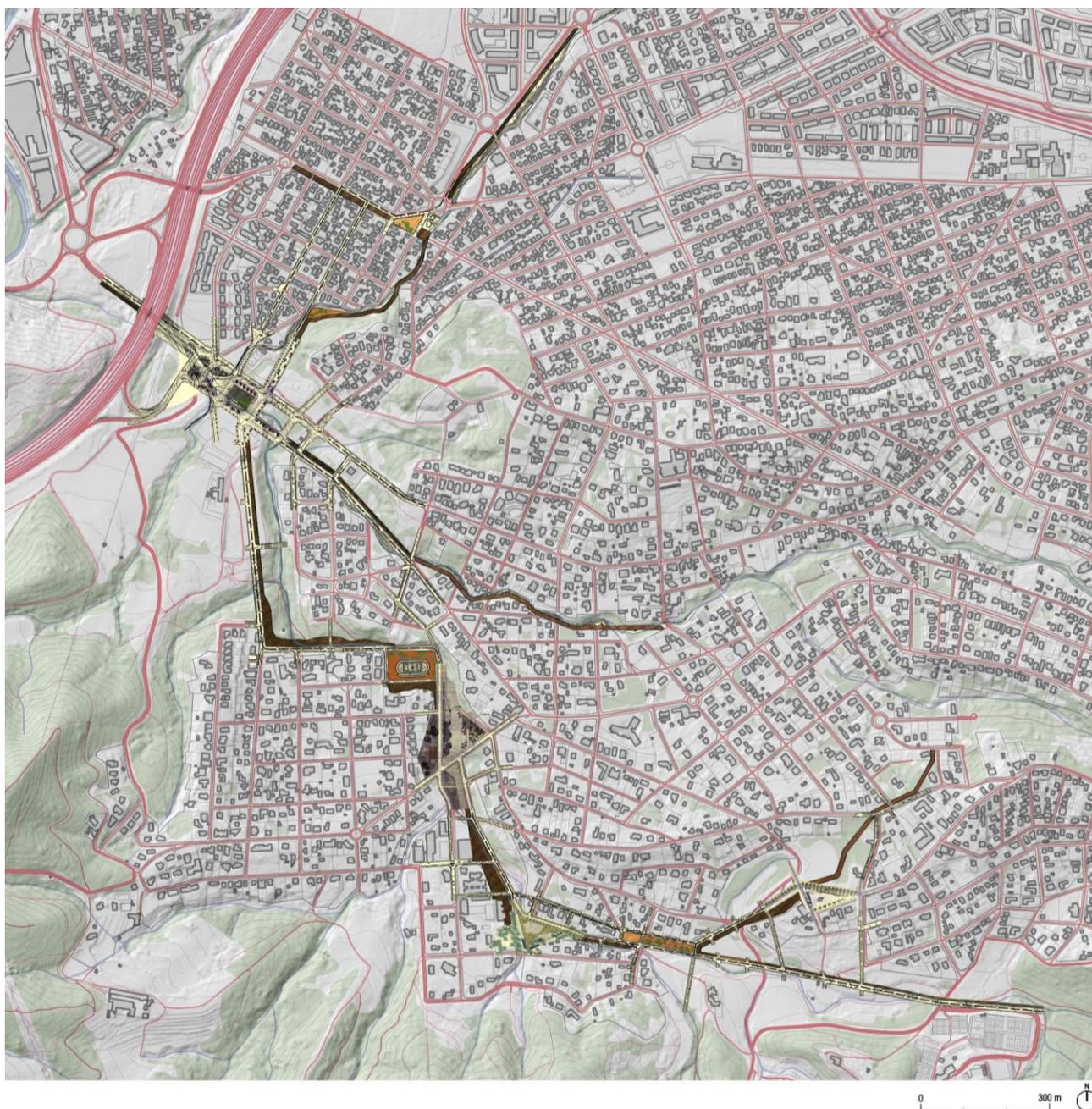


Fig. 05 La gran dimensión de la repetición de parcelas en Valldoreix requiere sacar partido de una reserva de suelo en su interior para ganar orden y cualidades en su accesibilidad. Fuente: Elaboración propia con trabajos de Belén Albajar, Ione Beitzegui, Gabor Bouman, Joaquín Coronas, María Dalda, Sara Díaz y Alejandra García.

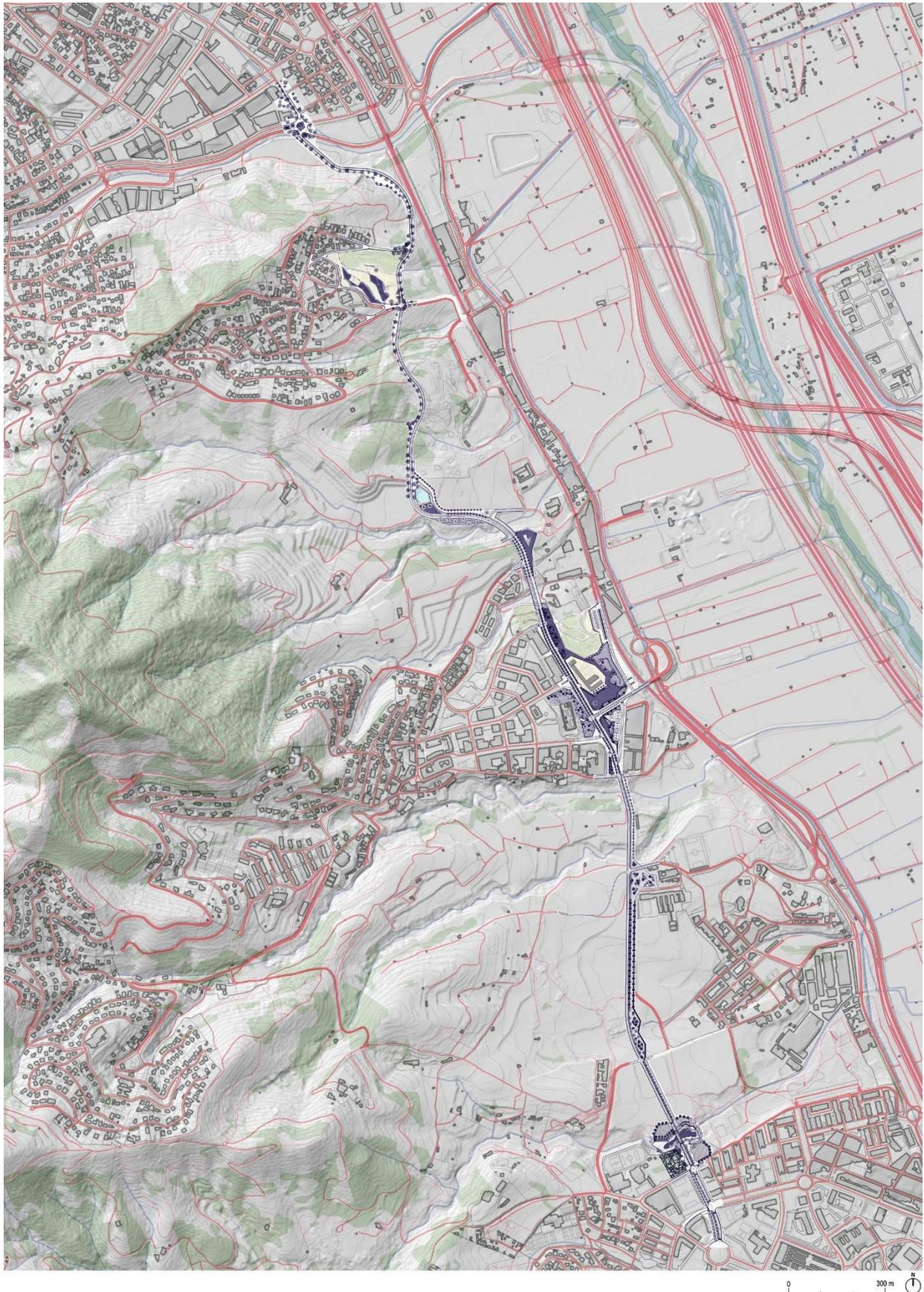


Fig. 06 Los numerosos desarrollos urbanos de la ribera derecha del Baix Llobregat gravitando sobre las infraestructuras del fondo del valle se beneficiarán de una comunicación separada a media ladera. Fuente: Elaboración propia con trabajos de Francina Amengual, Jordi Campmany y Pablo Fargas.

3.3.

Los valles mayores en la RMB acogieron las infraestructuras más importantes para la movilidad general y dieron con ello origen a series de aglomeraciones urbanas asentadas a lo largo de sus bordes. Esas formaciones urbanas se configuraron como núcleos compactos en un principio, pero ya en fechas recientes han generado otros crecimientos más dispersos, e incluso separados de la población matriz, en forma de PARVIAs.

La circunstancia de su configuración seriada conduce a que se den casos, como en la margen derecha del Baix Llobregat, en que su naturaleza nucleada y dispersa crea sistemas dobles que se extienden laderas arriba, profundizando hasta distancias considerables.

Atendiendo a las cuestiones de la accesibilidad en esas comunidades, destaca, por ejemplo, la dependencia común que las pobladas aglomeraciones de Santa Coloma de Cervelló, Sant Vicenç dels Horts y Sant Boi de Llobregat, con sus crecimientos dispersos, tienen de las infraestructuras del fondo del valle para todas las relaciones con el exterior, incluidas las interrelaciones entre ellas mismas. O la limitadora servidumbre aún muy presente de tener que salvar la barrera formada por el ferrocarril del valle para esas mismas relaciones.

De ahí que pueda argumentarse, ante desarrollos urbanos de tal magnitud y con los marcados desequilibrios que se acusan entre unas partes y otras, la alternativa de una mejora en la accesibilidad de conjunto mediante la estimulación de las interrelaciones a media distancia entre el fondo del valle y los desarrollos más alejados del mismo (Fig. 6). Así, resulta el sistema urbanístico de un nuevo paseo, acompañado de vías rodadas para los distintos medios de movilidad privada, completo y funcional, a media ladera entre esas poblaciones, que permita configurarse como un emblema urbano común y compartido, beneficioso tanto para los núcleos urbanos como para las parcelaciones surgidas en dependencia de los mismos. Se lograría así formar un patrimonio urbanístico del conjunto de esas poblaciones de la ribera derecha del Baix Llobregat que diera carta de naturaleza a la buena fortuna de su vecindad alineada. Y todo ello con el espacio público urbano como argumento cívico cohesionador, ahora coherentemente lineal, aunque compatible con sistemas geográficos de orden transversal.

3.4.

Como puede comprobarse, son varias las maneras en que las formaciones urbanas asentadas sobre los territorios de la RMB pueden activar la calidad de sus condiciones urbanas mediante la acción de influencias directas o indirectas sobre la accesibilidad que inciden en la satisfacción de los ciudadanos que las habitan.

En esa misma línea, puede observarse que la escala alcanzada por la dispersión de productos urbanos que se asientan sobre el territorio llega a ofrecer panoramas que alertan de la dimensión de los retos pendientes para alcanzar un equilibrio favorecedor de ventajas y comodidades sostenibles para la ciudadanía.

Un caso expresivo puede apreciarse en el que se presenta al Sur del curso del río Mogent, en términos de los municipios de Vilanova del Vallés y Vallromanes (Fig. 7). Allí, la irregularidad del relieve y la separación relativa del valle industrializado del Besòs ha dado lugar a crecimientos suburbanos en cadena que profundizan sin límite aparente en el sistema boscoso de la cordillera litoral, como si éste fuera un recurso a consumir.

En ese medio, las comunicaciones con el exterior están limitadas a la carretera del valle del Mogent (BV-5001) y a la radial que une Granollers con Alella y Masnou en la costa (BP-5002). La dimensión alcanzada por las PARVIAs, profundizando en el bosque desde esas carreteras mediante largos y sinuosos recorridos de vías de acceso, da sentido a la posibilidad de equilibrar semejante laberinto con la configuración de algún recorrido que haga de vía distribuidora para la movilidad interna. Con ello se daría lugar a una nueva vía N-S capaz de hacer más ágiles también los movimientos de comunicación con el exterior de los municipios, como alternativa a la carretera de Masnou. Esta vía permitiría, además, señalar posiciones características internas al conglomerado de parcelaciones residenciales allí existente, con un efecto diferenciador importante en la jerarquía espacial, con capacidad orientadora.



Fig. 07 En Vilanova del Vallès y Vallromanes, la irregularidad del medio físico no impide tratar de crear una trama para la movilidad, con ventajas en cadena. Fuente: Elaboración propia con trabajos de Carlos Arroita, Guillaume Ballart, Albert Casas, Eduard Fernández, Daria Kobzeva, Tània Marbà y Joan Miquel Ribas.

Se trata de advertir la incipiente formación de una trama de alcance territorial que alivie las rigideces de tanto crecimiento sin previsiones proporcionadas en las cuestiones de la accesibilidad de conjunto, tal como se manifiesta en la situación presente. Se ganarían con ello unas atribuciones para los usos establecidos que elevarían el orden de su implantación, y ganarían en su nivel de accesibilidad, su seguridad y el grado de integración en el contexto urbanizado que los acompaña. Todos ellos valores principales en las cualidades urbanísticas de estas posiciones en la RMB.

4. Atenciones singularizadas

El progresivo tratamiento de la RMB como una entidad urbana de rango metropolitano motiva la introducción en su evolución de recursos propios de una aglomeración que no es solamente una suma de ciudades sino un dispositivo urbanístico de estructura y potencia unificada. Por ello y porque el paso del tiempo incorpora innovaciones en el cuerpo de las ciudades en sus fases de crecimiento, maduración o transformación, se ha de contar con las oportunidades que puedan surgir de la incidencia potencial de ese tipo de aportaciones en el futuro de la ciudad que hoy existe y de cada una de sus partes.

Como los progresos que se van produciendo en las comunicaciones no cesan, es en ese campo donde la incidencia en las condiciones de accesibilidad de los territorios urbanos puede introducir cambios tanto en las necesidades como en las posibilidades del funcionamiento urbano metropolitano. Siendo éste un campo abierto de amplio desarrollo en la reflexión teórica contemporánea, en estas instancias podemos centrarnos en casos ya presentes en las previsiones de futuro establecidas. Ese es el caso de la nueva traza proyectada para el nuevo ferrocarril orbital en la RMB, que ofrecerá nuevos servicios en un asunto tan sensible y principal para la movilidad cotidiana de tantos ciudadanos.

Así, si consideramos el efecto posible de tal infraestructura en un medio urbano tan variado e irregular como es el que se presenta entre Parets del Vallès y Lliçà de Vall en el valle de la Riera de Tenes, entenderemos que la posición de una estación de tal ferrocarril en el borde de los términos de ambos municipios puede incorporar un efecto beneficioso, con tantos usos urbanos próximos, allí donde hasta ahora se manifestaban intervenciones guiadas con muy reducidos medios de ordenación urbana.

La nueva estación proyectada ocupa el lugar en que la nueva traza infraestructural contacta con la carretera C-155, allí donde se encuentran áreas urbanas de ambos municipios, tales como el Polígono industrial La Serra, de Lliçà de Vall, y otras áreas mixtas discontinuas de Parets del Vallès. Pero también, en proximidad, se encuentran tres PARVIAs de Lliçà de Vall, “La Miranda del Vallès”, “Can Prat” y “Can Lledó”, con un elevado número de parcelas edificadas y una precariedad común en sus accesos.

La atracción del nuevo servicio hacia los usos urbanos de su entorno, desde los centros urbanos de Parets del Vallès por el sur, hasta el despliegue de parcelaciones que se extienden por el norte, más los desarrollos intermedios entre unos y otras, favorecerá la conversión de ese entorno en un foco de centralidad. Y para ello se habilitarán nuevos espacios de conexión, peatonal y ciclista, con las áreas urbanas de Parets del Vallès, al resultar franco su servicio directo. Pero, sin embargo, otros nexos no se manifestarán tan evidentes a pesar de las sustanciosas aplicaciones que de ellos se pueden derivar. Es el caso de la relación entre la nueva centralidad de la estación y las PARVIAs citadas. De ahí que la creación de un nuevo elemento cívico de conexión, completo, entre la posición de la estación y “La Miranda del Vallès” y “Can Prat”, anexa a la anterior, extendiéndose hasta alcanzar por el sur a “Can Lledó” –que desarrolla una envergadura de dos kilómetros hacia el norte– puede ofrecer un servicio fundamental en la integración urbana de tal acumulación de parcelas residenciales construidas (Fig. 8).



Fig. 08 Una nueva estación del Ferrocarril Orbital prevista entre Parets y Lliçà de Vall permitirá conectar eficazmente tres grandes parcelaciones PARVIA próximas, hoy insuficientemente atendidas. Fuente: Elaboración propia con trabajos de Andrea Arribas, Aina Brunet, África González, Ricardo López.

5. Apreciaciones conclusivas

Las PARVIAs de la RMB nacieron y se recrearon como refugio o vía de escape de las ciudades compactas, sus limitaciones y desventajas. Su evolución desde mediados del siglo XX se ha visto impulsada por la generalización de la automovilidad privada, que aliviaba el trance de alcanzarlas, al tiempo que se diversificaba su funcionalidad ante la carestía de la vivienda en las grandes ciudades.

Un desarrollo tan espectacular de un uso nacido suburbano demuestra, en una alta proporción, que la cantidad de necesidades y gustos satisfechos en tales crecimientos alcanza una categoría importante. Y la creciente diversidad de los usos que acogen, ligados a las formas de habitar, así como la entidad de su

impacto en el patrimonio urbano, llevan a considerar semejante extensión de desarrollos construidos una parte más de la metrópolis barcelonesa, aunque afectada de insuficiencias y debilidades en su constitución.

Entre las atenciones que demandan se cuentan las desventajas de su separación o las dificultades de sus comunicaciones en el marco de la ciudad de hoy. De ahí que la mejora de la accesibilidad a tales parcelaciones se defienda en ocasiones como una necesidad de primer orden. Sin embargo, el examen particularizado de diferentes casos en la RMB ofrece un panorama variado de situaciones al que se ajusta con dificultad un mismo tratamiento.

La separación entre las PARVIAs y las ciudades compactas no es, necesariamente, hoy en día un inconveniente mayor. Particularmente, cuando se ha experimentado con qué desparpajo se reparten dispersos sobre el territorio usos de todo tipo. Pero también porque ese lapsus ha sido buscado por una proporción importante de usuarios de ese tipo de alojamientos.

Y conseguir, en esas agrupaciones PARVIA, aproximarse a la calidad e intensidad urbanas de los tejidos urbanos interiores de las ciudades establecidas no es tampoco una referencia válida para intervenir en ellas.

Hay, por tanto, algunas cualidades propias de esas parcelaciones que son apreciadas por los usuarios presentes, o apreciables por los futuros, a juzgar por el éxito que su demanda sigue manteniendo.

En definitiva, hablamos aquí de la oportunidad de intervenciones básicas, aquellas que garanticen la seguridad de esos asentamientos y la comodidad funcional de sus habitantes; de integraciones parciales, que ganen vínculos posibles, alternativas de conexión proporcionadas, estimulen la reducción de las mayores distancias, o permitan contar con la ayuda de una trama territorial; o de atenciones singulares, que saquen partido de circunstancias sobrevenidas.

Por ello, es una mejora ponderada de la accesibilidad lo que se busca conseguir en estos entornos urbanos que suman hoy tan grande extensión. En el bien entendido de que ello no significa que no sea necesario, en ocasiones, recurrir a acciones contundentes para rescatar unas cualidades convenientes en esas áreas de intensidad urbana menor. Esto no ha de extrañar al contemplar la radicalidad de los antecedentes de tales casos: decenas de hectáreas de suelo parceladas sin cautelas previas y sin orden ni concierto, emplazamientos inapropiados aprovechados hasta el límite para el asentamiento de población urbana, negligente abandono en vías, infraestructuras y demás elementos construidos, por ejemplo.

La ciudad, aunque sea sin atributos, es algo más que un techo familiar, sol y aire.²

6. Bibliografía citada

BARBA, J., MERCADÉ, M. ET AL. (2006). *Les Urbanitzacions a la província de Barcelona: Localització i característiques dels sistemes de baixa densitat residencial*. Barcelona: Diputació de Barcelona.

FONT, A. (ed.). (2004). *L'explosió de la ciutat: morfologies, mirades i mocions sobre les transformacions territorials recents en les regions urbanes de l'Europa Meridional*. Barcelona: COAC/Fòrum Universal de les Cultures.

FONT, A., LLOP, C. Y VILANOVA, J. M. (1999). *La construcció del territori Metropolità. Morfogènesi de la regió urbana de Barcelona*. Barcelona: Àrea Metropolitana de Barcelona/Mancomunitat de municipis.

INDOVINA, F. (ED.). (2007). *La ciudad de baja densidad. Lógicas, gestión y contención*. Barcelona: Diputació de Barcelona.

² "Sol i aire" es la denominación de una parcelación PARVIA en la RMB.

MUÑOZ, F. (2004). *UrBANALització: La producció residencial de baixa densitat a la província de Barcelona (1987-2001)*. Barcelona: Departament de Geografia UAB.

MUÑOZ, F. (coord.). (2011). *Estratègies vers la ciutat de baixa densitat: de la contenció a la gestió*. Barcelona: Diputació de Barcelona.

SOLÀ-MORALES, M. DE. (2008). *De cosas urbanas*. Barcelona: Gustavo Gili.