

LA CIUTAT OBLIDADA

De l'avinguda Meridiana al riu Besòs



La Urbanització Sense Urbanisme

1. El Nord-est de la ciutat, l'espai per on els Pirineus arriben al mar



Les condicions orogràfiques que imposa la Serralada de Colserola per accedir al Pla del Barcelonès, des de sempre han condicionat l'accés a la ciutat de Barcelona, tant en el seus inicis com en la seva evolució. La condició de pas restringit que ha obligat a coincidir les diferents vies de comunicació (camins, carreteres, ferrocarrils, autopistes), amb l'interior de Catalunya i fins arribar a connectar amb França, ha estat l'origen i ha estat el principal condicionant del desenvolupament dels barris que conformen aquesta part nord de la ciutat.

El desenvolupament urbanístic dels nostres barris, més que un ordenament planificat, ha esdevingut un creixement al voltant de les esmentades vies de comunicació, sense gaire respecte ni contemplació al que s'entén per urbanisme.

Si ens atenem al que exposa el diccionari de l'Institut d'Estudis Catalans, **Urbanisme** *és el conjunt de normes i disposicions tècniques, administratives, poblacionals, socials i econòmiques que es refereixen al desenvolupament harmònic, racional i humà del centres habitats.*



Si mirem el que ens envolta, crec que no ens podem identificar en aquesta definició, principalment per l'harmònic, el racional o l'humà.

Però encara que en aquesta primera definició no veiem identificat el que s'ha fet en aquest territori, cal mirar la definició que fa el Diccionari de l'Enciclopèdia Catalana d'**Urbanisme**: *Branca del dret*

administratiu que estableix el règim jurídic, l'ús i l'aprofitament urbanístic del sòl articulant un conjunt d'instruments i tècniques d'ordenació. En aquest sí que ens trobem reflectits, especialment pel que fa a l'aprofitament urbanístic del sòl, això en de considerar que si esta ben estes.

2. El Començament

Segons la documentació històrica de la que disposem, l'antic Camí Ral, el que el romans van anomenar Via Augusta i més tard Via Romana, de ben segur ja existia abans que els romans creessin el que ha esdevingut en la ciutat de Barcelona. Al voltant d'aquesta via es van anat configurant els diferents nuclis poblacionals, començant per Sant Andreu de Palomar, el Clot, La Sagrera i Sant Martí, tal com es pot apreciar a la següent imatge.

Aquest nuclis es caracteritzaven pels aprofitaments agrícoles que proporcionava la seva proximitat del riu Besòs i el gran abast de terres de conreu i boscos al seu voltant; progresivament i amb el pas temps, aquesta via de comunicació va afavorir un creixement progressiu de tots aquests nuclis poblacionals al voltant d'aquest camí.



En els diferents nuclis que ara conformen diferents barris, podem trobar algunes de les cases que encaran continuen conformant aquell antic Camí Ral que avui, malgrat continuar sent el mateix, el coneixem com Carretera de Ribes, Gran de Sant Andreu, Gran de La Sagrera o carrer del Clot.



El següent actor, i no menys important en el desenvolupament de tot aquest pla del Barcelonès, és la construcció del Rec Comtal. La construcció d'aquest canal per desviar l'aigua del Besòs, va impulsar el que podríem anomenar el primer pas industrial, la construcció de diferents molins al llarg del seu recorregut i principalment, la creació de la gran horta de Barcelona, que afavoria el creixement d'aquests nuclis i la pròpia ciutat de Barcelona.



Traçat del Rec Comtal.

La construcció del Rec Comtal, que permet incrementar abastament la superfície de regadiu de tots els camps compresos entre Sant Andreu i Barcelona, amb l'increment del pas de persones i mercaderies entre els Pirineus i la ciutat, varen impulsar un creixement constant d'aquests nuclis, al mateix temps que creixien les masies i les cases dels poblats es feien més importants.

L'urbanisme d'aquells moments estava conformat per cases familiars de planta baixa i en alguns casos de planta i un pis a sobre, creixement característic d'un poblat agrícola i d'aprofitament del medi natural que l'envolta.



Quan es començà a saber gestionar el nivell de l'aigua que arribava a les llars, les construccions van permetre anar canviant l'alçada de les cases de planta baixa per edificacions cada vegada més altes, tal com encara es poden trobar en els diferents nuclis històrics dels barris.

Es pot considerar que l'urbanisme en aquells moments seguia la dinàmica del creixement agrícola, fent créixer els primers nuclis, i creant-ne de nous a la vora del camí principal i els que unien aquest amb la vila de Gràcia o la d'Horta.

Amb l'arribada del ferrocarril (primer el de Granollers, si fa o no fa per on continua anant ara, i després el de Manresa-Zaragoza pel traçat de la Meridiana), els increments de les necessitats de connexió de les diferents ciutats, les necessitats de portar els recursos del Pirineu al port de Barcelona i les condicions imposades per la serra de Collserola i el Besòs, fixen i condicionen el present i futur de tota la zona nord del pla del Barcelonès.

Si el Rec Comtal va suposar la instal·lació dels primers estris industrials, les dues vies del ferrocarril, les necessitats creixents de la gran ciutat i les noves funcionalitats que aportava el Rec Comtal com a desguàs dels residus industrials, va facilitar que aquells nuclis de població del Barcelonès, que treballaven i vivien dels camps i vinyes que els envoltaven, passin en poc temps a viure de la indústria i envoltats de les mateixes.

Com des d'un bon principi, tot el que envoltava la gran ciutat de Barcelona estava sotmès a les seves necessitats; els seus governants van anteposar les seves necessitats a qualsevol possibilitat d'urbanisme o d'ordre, i les indústries imposaven les seves condicions, tant en l'ocupació de l'espai com en l'ús a què s'havien de destinar.

Aquest nous temps d'industrialització i les condicions imposades per la ciutat dominant, van fer que aquest pla del Barcelonès passés a emplenar-se de tota mena d'indústria i, sense cap mena de dubte

mai es va pensar en els principis d'urbanització, sinó en l'explotació, primer dels espais i després de les persones, d'aquest espai proper a la gran ciutat i al gran port d'aquesta.

Alguns aspectes dels nostres barris, i aspectes ja no gaire allunyats, es poden recordar en les següents imatges de diferents punts de l'entorn del nostres pares i avis.



La demanda de mà d'obra per la indústria va provocar un creixement de l'edificació a la ciutat, i donat que aquest es produïa a fora de la seva gran ciutat, l'ordenació o planificació no era cap preocupació pels seus governants. La manca de control i criteri en les edificacions van donar com a resultat el desgavell en els tipus de construcció que avui tenim en tots els nostres barris. Així, ens trobem que en el mateix carrer, i en funció de l'any en que van ser construïts els diferents edificis, l'alçada pot tenir un dos o tres pisos més; les pressions dels propietaris o constructors han fet modificar en diferents ocasions els volums i les alçades en el mateix carrer en funció dels seus interessos.

En tots aquests anys la creació dels espais públics i l'ordenació dirigida no han estat mai una prioritat dels diferents governants.

Quant la pressió de la ciutat o les necessitats de creixement van posar de relleu que el pla del Barcelonès s'havia d'omplir d'edificis, la indústria va començar a ser un problema pels veïns que l'envoltaven i els propietaris van veure més possibilitats en l'edificació que en la pròpia fàbrica; aquestes van començar a sortir de la ciutat. Els pocs terrenys que encara quedaven com a terres de conreu, i els que anaven quedant lliures de la seva activitat industrial, es van omplir ràpidament de grans edificis.

En aquells moments, igual que ara, les empreses propietàries del terrenys abans de traslladar la seva activitat, s'asseguraven d'aconseguir les requalificacions de tots els seus terrenys, que d'una manera o altra, acabaven per omplir-se plenament d'edificis. Les mateixes autoritats que adaptaven les normatives i els plans especials per poder omplir els espais amb els nous edificis, mai es van

preocupar de promoure els equipaments i els espais públics que la pròpia normativa recollia com obligatoris. Com exemple significatiu d'aquesta forma de procedir la tenim a l'únic parc que ha sorgit on hi havia una indústria, el parc de la Pegaso; en aquest punt, després de concedir-li la màxima edificabilitat als seus propietaris al costat de la gran nova avinguda de la Meridiana, la resta de l'espai es qualifica de zona verda i sense cap equipament ni pels nous habitants ni pels dels barris que l'envolten; quan els edificis ja estan construïts i els seus inquilins arriben amb infants, es posa de relleu la manca d'un col·legi, cosa que ràpidament es soluciona explicant als veïns que amb tanta zona verda per un parc, no passa res per fer un col·legi en un tros d'aquest futur parc, cosa que avui estem ben segurs que estava pensat i planificat des d'un bon començament pels dirigents de tota l'operació.

Aquesta forma de dirigir l'edificabilitat en la zona nord-est de la ciutat ha permès que la major part de la zona industrial de la ciutat de Barcelona hagi passat de ciutat industrial a ciutat dormitori i densament poblada, sense cobrir les mínimes necessitats bàsiques dels habitants aglutinats en poc territori.

Els pocs equipaments dels que disposem no han estat construïts per una planificació dels governants, sinó que són una conseqüència de les llargues reivindicacions veïnals per cadascun d'ells. Tan llarga és aquesta situació, que des de la constitució dels ajuntaments democràtics, la reivindicació de les entitats socials de tot aquest territori, es basa en reclamar la construcció dels equipaments socials, culturals i esportius que manquen en cada barri, i sense cap o poquíssim èxit en les demandes.

La inexistència d'equipaments de ciutat és una constant en tot el territori, encara que en successives ocasions s'ha justificat la necessitat d'aquest tipus d'equipaments. És trist que a dia d'avui no s'hagi vist el més mínim interès per pensar en aquesta possibilitat. Ni hospital d'abast de ciutat, ni universitats o equipaments semblants, veuen aquest territori com un lloc adient pels seus objectius. El centralisme manifestat pels dirigents i gestors de la gran ciutat ha esdevingut una constant. Aquests no han estat capaços de veure els barris més enllà d'espais per explotar terrenys i ciutadans i els grans equipaments no surten fora de la gran ciutat o de l'entorn per on es van desplaçant aquest dirigents; les diferències de classes en mantenen.

3. L' urbanisme que tenim als Barris

3.1. Barri de Navas

Navas és el barri que està a tocar de l'Eixample. La majoria dels seus carrers mantenen aquesta estructura. Les fàbriques que estaven al costat de les vies del ferrocarril i el soterrament d'aquestes als anys 50, dona lloc a la creació de la Meridiana. Aquest fet en comptes d'afavorir el barri, crea la seva divisió, i en poc temps els dos costats s'acaben per convertir en els grans edificis que defineixen la façana d'aquesta autopista.



L'urbanisme en aquest barri és de grans edificis, densament poblat i amb illes totalment plenes i els baixos ocupats per diferents activitats, principalment de comerç local.

El barri de Navas conté una de les barriades construïdes per l'Obra Sindical del Hogar. Està format per un conjunt de cases de planta baixa i pis amb petits espais enjardinats privats, i un conjunt d'edificis de planta baixa i tres plantes, amb espais comuns que fan d'aparcament privat i unes grans zones verdes interiors que havien de ser públiques, però es mantenen buides i sense cap mena d'ús ni aprofitament veïnal.

Com zones verdes es troben quatre plaçes, que encara que es podria dir que són insuficients, és un del barris amb més espai públic pels seus habitants.

Els equipaments que avui té el barri han estat construïts en dos edificis en l'última dècada; amb ells el barri ha cobert un bon grapat de necessitats històriques per activitats socials o culturals, però per ser un barri totalment construït no té cap equipament per activitats esportives, ni de moment es veu la possibilitat de crear-ne.

3.2. Barri de La Sagrera

El barri de La Sagrera, que ja no té trama tipus Eixample com el barri veí de Navas, està configurat per dos tipus d'urbanisme ben diferenciats. El primer que prové de l'antic nucli que va créixer al voltant del Camí Romà, està configurat per una trama d'edificis de planta baixa i d'una, dos o màxim tres plantes, amb plantes baixes habitades i carrers de poca amplada.



En aquesta zona del barri els edificis antics continuen mantenint les condicions de baixa alçada, però les finques que s'han enderrocades, en aplicació de les noves normatives sobre les alçades permeses, sobresurten dels edificis antics. En cap moment els responsables urbanístics han vetllat per mantenir l'estil ni les condicions del barri antic i sempre han facilitat el major aprofitament possible, en contra de l'ordenament harmònic dels espais.

El segon tipus d'urbanisme, i que és tota la nova edificació que es va fer en els espais que ocupaven les fàbriques, és de grans edificis, de densitat de població extrema, principalment tots els que envolten la Meridiana. A la resta de carrers, les finques estan construïdes amb grans edificis conformant el barri amb major densitat de població de la ciutat. Tota aquesta edificació ha crescut sense la creació de cap mena d'equipament cultural o social, i en el millor dels casos, s'han reservat espais per equipaments encara que l'ajuntament no ha trobat el moment per construir-los.



Actualment, un terç de La Sagrera, tot el que envolta el fossar ferroviari, encara està per urbanitzar. Hi ha redactats diferents projectes, en els quals, seguint la mateixa tònica de l'urbanisme del barri, es proposa una edificació densa i edificis singulars i d'edificis molt alts que incrementaran la densitat de població del barri. La visió de la gran ciutat sobre el territori que l'envolta no canvia: explotació, especulació i reaprofitament, els barris no són la seva ciutat.

Els seus carrers són de diferents amplades i el carrer principal és la Meridiana, carrer que fins el 2014 ha estat qualificat com autopista de peatge, per arribar a la gran ciutat; aquesta autopista ha dividit el barri durant molts anys, tant social com físicament, conté un índex baix de comerç de barri i té diferents activitats comercials en els baixos dels grans edificis. La resta de carrers conformen trama urbana en funció del millor aprofitament de les finques i les seves plantes baixes estan ocupades per diferents establiments comercials.

Els equipaments socials, culturals o esportius són una constant en les demandes dels veïns des dels primers moviments socials a les fàbriques. La manca dels equipaments bàsics ha impedit el creixement social a moltes generacions. Actualment, el desenvolupament del pla Sant Andreu-La Sagrera contempla uns quants dels equipaments necessaris, però els endarreriments successius de les obres continuen mantenint el barri buit d'activitat i interès.

Al barri existeixen cinc places, de les quals una és la conseqüència de la desaparició del mercat vell del barri, la resta surten de les cessions urbanístiques de les grans edificacions que es van promoure a les fàbriques que ocupaven aquests indrets. Per les mateixes condicions trobem l'únic parc del districte de Sant Andreu i que dóna una mica d'aire a La Sagrera i Sant Andreu, pel fet de ser aquest frontera dels dos barris. La seva construcció encara resta per concloure pel fet que l'ajuntament de la ciutat no troba ni la necessitat ni l'obligació d'acabar-lo, no és el seu problema.

3.3. Barri de La Verneda Alta

La Verneda, barri que forma part del Districte de Sant Martí, està delimitat pels carrers Cantabria, Rambla Guipúscoa, Ca n'Oliva i Ronda Sant Martí. Neix sota la gran demanda d'habitatge dels anys cinquanta del segle XX; com era un espai buit, els responsables urbanístics van poder fruit de l'especulació i planificar la seva construcció com a barri amb grans edificis i gran densitat poblacional, sense equipaments que no solament no es van construir, sinó que es van deixar de planificar tot un seguit d'equipaments, zones verdes, etc. tan necessaris per a la correcta vertebració del barri.

Quasi la totalitat de les construccions del barri de la Verneda són posteriors al 1968. Aquestes conviuen amb alguna fàbrica tèxtil i l'anomenada "Fàbrica dels ossos" pels veïns/es que patien la seva olor. El 1975, la majoria d'habitatges feia menys de cinc anys que estaven construïts i encara quedaven alguns solars per edificar.



La major part del barri és fruit del pla anomenat "Plan Comarcal de la Zona Levante-Norte", aprovat el 16 de juliol de 1956, que després de les successives modificacions va convertir-se en el Polígon de Sant Martí, aprovat el 17 de desembre de 1962. En aquesta part del barri hi ha un equilibri entre el volum edificat i els grans espais lliures: carrers amples, edificis alts distribuïts més per

blocs que per carrers, amb una mitjana d'uns 10 pisos d'alçada, amb absència de cases baixes unifamiliars. Aquesta part del barri comprèn l'espai que hi ha entre els carrers de la Gran Via, Agricultura, ronda de Sant Martí i l'actual rambla de Prim. A la part compresa entre els carrers de Camp Arriassa i Ca n'Oliva hi ha un excés d'edificació en detriment de vials i espais lliures.

Quan el barraquisme de la Perona s'erradica, el carrer Guipúscoa més semblant a una autopista, passa a ser Rambla i el carrer Prim amb una riera oberta i torres d'alta tensió, també passa a ser Rambla.

Aquesta forma de configurar tot un barri ha donat com a resultat una gran densitat d'edificació, amb grans espais, verds o no, entre els grans edificis, els quals en la seva major part estan desaprovechats per la manca de teixit urbà o més aviat social. La manca de continuïtat del teixit urbà i d'activitat comercial de barri ha convertit aquests espais en llocs que promouen més les pors que el gaudiment.

Amb el pensament de la gran ciutat ja descrit i malgrat ser un barri planificat, fruit de l'especulació, els equipaments socials, culturals o esportius no es troben per cap lloc; no solament no es van construir, sinó que es van deixar de planificar tot un seguit d'equipaments, zones verdes, etc. tan necessàries per a la correcta vertebració del barri. Els responsables urbanístics sempre troben la fórmula per construir els edificis i deixar per més tard les necessitats bàsiques d'equipaments del veïns. Una vegada més, es posa de relleu que des de la visió de la ciutat els barris són per a que els seus obrers hi visquin, i com aquests no han de tenir temps de lleure no els calen espais per aquest, no sigui que es distreguin.



El barri té una plaça i diferents espais verds repartits per tot el barri i envoltats de grans edificis, però el major pulmó del barri es la Rambla Prim, que des de la seva conversió en rambla és el punt de referència del barri. En el barri no hi cap parc, però per llindar amb el parc de Sant Martí, aquest es considera una part més del barri.

El barri encara manté una gran zona d'activitat econòmica i tota la zona nord pendent d'edificar, amb un projecte d'urbanització actualment en procés d'elaboració, amb el qual el barri espera aconseguir els equipaments llargament demanats i que ja havien de estar acabats com a part de la primera urbanització del barri.

Actualment el barri s'enfronta al repte d'acollir uns 7500 veïns/es en 581.837m² i uns 8000 habitatges. El Sector Prim és la primera fase per a la construcció d'un nou gran barri, delimitat pels carrers Ronda Sant Martí, Pont del Treball, carrer Santander i Rambla Prim. En aquest nou projecte d'urbanització el barri espera aconseguir els equipaments llargament demanats: un CAP amb Serveis Socials, Centre de rehabilitació, Escola Bressol, Escola Primària i Centre Cívic amb Casal de joves i Biblioteca.

3.4. Barri de Sant Andreu

El barri de Sant Andreu, pel fet d'haver esdevingut un dels pobles del pla del Barcelonès, i com sabem annexionat per la gran ciutat, està conformat per dos urbanismes definits pel pas del temps, el primer l'urbanisme del poble de Sant Andreu de Palomar i el segon l'urbanisme del creixement de la ciutat que va ocupar els espais de les grans i petites fàbriques que envoltaven el poble.

En el primer, els edificis són de baixa alçada, planta baixa amb un o dos pisos i carrers estrets, amb els baixos del edificis habitats en la seva major part i en d'altres amb diferent activitat econòmica i comercial.



La seva estructura urbana continua sent la del poble, amb la plaça de l'ajuntament, la del comerç i fires i la del mercat, envoltat de diferents botigues i comerços, que faciliten i promouen la vida i la convivència al carrer

La segona, que ja és dirigida pels interessos que venen de la gran ciutat, i que surten de l'aprofitament de les fàbriques que ocupaven aquests terrenys, ja està ocupada per edificis de gran alçada i gran densitat de població. El primers edificis que es construeixen de gran alçada al barri, estan fets amb el criteri de donar cabuda a molts veïns en poc espai, és en aquests on ara podem veure que el estenedors de roba estan per la part exterior, en el seu interior no hi ha gaire espai.



A mida que va augmentat el poder adquisitiu d'alguns barcelonins, el pisos estan millor acabats i encara que amb gran densitat poblacional, les condicions són molt més confortables i amb menor densitat per edifici.

Aquest tipus d'urbanisme està focalitzat als dos extrems del barri, on principalment es desenvolupa l'edificabilitat de l'expansió de Barcelona i al voltant del Passeig de Torras i Bages, que és el carrer més ample del barri.

L'última fase d'urbanització, que encara està en procés de construcció, es desenvolupa en els espais que ocupaven les últimes fàbriques del barri, els que resulten dels aprofitaments del costat de les vies i les casernes de Sant Andreu. En aquesta última urbanització, s'aconsegueix una menor densitat de població, però els edificis són prou intensos com per fer un barri altament dens.

El equipaments del barri, en la seva major part, continuen sent els que tenia el poble de Sant Andreu; l'increment exponencial dels ciutadans en el barri no ha tingut la seva correspondència en el creixement dels equipaments, que poguessin donar resposta a les necessitats bàsiques d'aquests.

Com a la resta dels barris, els equipaments que s'han aconseguit dur a terme, en cap cas han estat per una planificació de l'ajuntament, la seva construcció sempre ha vingut per la pressió i exigència dels veïns, posant de relleu, un dia rere l'altre, les seva necessitat.

El carrer principal del barri continua sent el Camí Ral o Via Romana, conjuntament amb el Passeig de Torras i Bages, la Rambla d'Onze de Setembre/Fabra i Puig, la Meridiana, que tanca el barri per l'oest, i que pel barri l'únic que fa es de frontera i fer patir la seva contaminació als veïns que viuen al seu costat. Les places, a part de les que ja tenia el poble, amb prou feines podríem dir que se n'han creat un parell, que ni molt menys donen resposta a les necessitats de tot el veïnat que les envolten.

3.5. Barri de Bon Pastor

El barri del Bon Pastor, que és l'únic barri del Districte que manté activitat industrial i és l'únic polígon industrial que resta a Barcelona, ja neix aïllat per les vies del ferrocarril del poble de Sant Andreu i pel riu Besòs del de Santa Coloma de Gramanet. Comença per una sèrie d'habitatges construïts pels treballadors de les fàbriques,

i tot seguit pel voltants del 1929 continua amb la construcció de les conegudes com les Cases Barates, per tal de recol·locar diferents veïns de les barraques de Montjuïc, en les que l'únic que es va procurar va ser crear un lloc on viure, que no era poca cosa; però encara que el que es promovia eren habitatges per persones de la gran ciutat, no tenien dret a cap mena d'evolució social, no es va crear cap equipament social, cultural o de lleure; com sempre, no els tocava.



Aquestes cases que són de planta baixa han permès una vida molt activa en els carrers per part dels seus veïns, per una banda per la tranquil·litat dels seus carrers i d'altra per les poques possibilitats que donava el seu interior. El comerç sempre ha estat escàs per la pròpia configuració dels habitatges.

Més de la meitat del barri resta per edificar i està ocupat per diferents activitats productives. El barri ha anat creixent en diferents èpoques i successives fases, principalment relacionats amb les necessitats d'habitatges pels treballadors del propi polígon industrial.



La majoria d'aquests nous edificis són de poca alçada, planta baixa amb tres o quatre pisos, però de gran densitat poblacional, molts pisos per edifici i de reduïdes dimensions. A la majoria dels edificis, els tendals de la roba estan a la façana, cosa que posa de relleu que en el seu interior no hi ha espai. Les plantes baixes en la seva major part estan habitades, algunes plantes baixes contenen activitat comercial de barri.

La seva trama urbana ve condicionada per les indústries del polígon, amb carrers d'accés i carrers interiors, amb manca d'espais públics i molt poques places.

Els equipaments presenten la mateixa constant que a tota la resta d'aquest tros del pla del Barcelonès, les reivindicacions continuades van aconseguint alguns dels equipaments bàsics.

L'última actuació urbanística ha esdevingut com a conseqüència de les mateixes actuacions que a la resta dels barris. En el moment que una gran indústria abandona uns terrenys, els seus propietaris s'asseguren la conversió en habitatges que venen a preus que els permet guanyar més amb els edificis, que en tota la vida que ha tingut la fàbrica que es trasllada o desapareix. En aquest cas, la Maquinista ha permès fer una nova fase d'aquest barri i, com les altres, molt diferent a les que l'han precedit i en aquest cas, es crea un nou barri dins d'un barri. Els nous edificis són d'alta densitat poblacional, amb plantes baixes habitades i amb poc comerç, donat que una part de l'antiga fàbrica és el gran centre comercial.

Com a la resta de fases o construccions del barri, en l'aprofitament dels terrenys de les fàbriques, els edificis d'habitatges estan construïts i habitats, i els equipaments necessaris pels veïns que els ocupen, en el millor dels casos, és un projecte que cada any està a punt per ser aprovat, però sempre surt un "però" que impedeix que arribin a ser una realitat.

3.6. Barri de Baró de Viver

El barri de Baró de Viver és el barri que té els seus orígens a finals de la dècada dels 20 del segle passat, promogut i construït pel Patronat de l'Habitatge de Barcelona i en terrenys que pertanyien a Santa Coloma de Gramanet. Igualment que el barri de Bon Pastor, va ser creat per facilitar habitatge a les persones que varen venir con a conseqüència de la demanda de l'exposició universal del vint-i-nou. Si el de Bon Pastor reunia exclusivament unes condicions per tenir un sostre i ha arribat als nostres temps, ens podem imaginar com havia de ser el de Baró de Viver, que va ser millor enderrocar-lo per la dècada dels vuitanta i fer-lo tot de nou que mantenir-lo. El barri sempre ha estat aïllat de Santa Coloma de Gramanet pel riu Besòs i de Sant Andreu per les vies; avui, que ja té una estació de metro amb el seu nom inclòs, continua aïllat, principalment de la gran ciutat, i el barri dista molt de poder considerar-se integrat i acollit per la ciutat a la que pertany.



Aquesta nova reconstrucció d'aquest barri s'ha basat en habitatges d'alçada moderada però de gran densitat de població i grans espais entre els edificis. Les condicions d'aïllament i la manca d'activitat comercial en els baixos dels edificis provoquen que aquests espais verds o de jocs estiguin vuit o en desús i en comptes de promoure activitat de barri,

provoquen por al passar per aquests o sensació d'abandonament.

Si les antigues cases eren de petites dimensions, els nous pisos no són gaire més esplèndids. Els responsables urbanístics de la gran ciutat, que acostumen a posseir pisos generosos en dimensions, quan han de projectar-los pels treballadors, els dissenyen amb la idea de que és suficient que hi càpiguen un parell de persones; a la que hi ha algú més a la família, ja no s'hi cap al pis. Amb aquests pensaments, el que avui podem veure són imatges com les que s'exposen a continuació, que sent edificis de nova construcció els seus inquilins han de fer mans i mànigues per poder viure en el seu interior.

El barri té manca dels equipaments més bàsics, socials, culturals o de lleure. Encara que s'ha intentat un aprofitament de part del cobriment de la ronda del litoral, aquests equipaments no cobreixen les necessitats d'un barri aïllat de molts llocs. El barri conté cinc places, que fan del barri un espai molt obert, però per les condicions constructives dels edificis i la manca d'activitat comercial en el barri, aquests espais estan poc aprofitats.

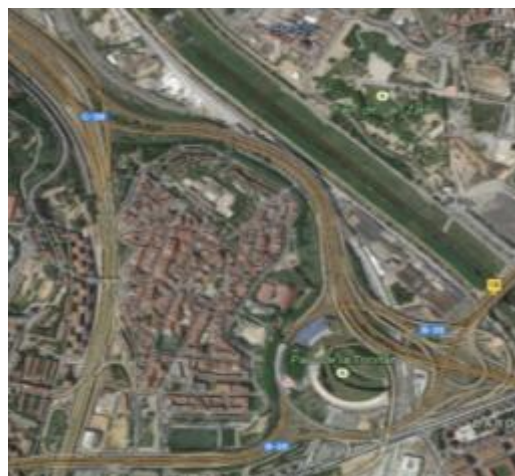
3.7. Barri de Trinitat Vella

El barri de la Trinitat Vella és el barri del nus circulatori, que bé es podia dir que es l'únic planificat en aquest barri. El barri està totalment tancat per l'autopista de la Meridiana, el nus viari i els accessos al mateix nus des de les autopistes i les rondes, i per l'altre cantó el riu Besòs. És un barri en el que la planificació urbanística no es veu per cap lloc.

Es pot dir que el barri ha crescut al voltant de l'únic equipament del barri, la presó, equipament que és millor no visitar per diferents motius, però que ha condicionat en múltiples ocasions l'esdevenir i el conivire del barri.

El seu urbanisme està configurat per carrers traçats per poder construir els edificis, són de poca amplada i amb voreres estretes, els edificis no són de gran alçada, i la majoria de gran densitat poblacional.

El barri té una plaça que es el centre neuràlgic del barri, als baixos del edificis hi ha una



mixtura d'ocupació, uns tenen activitat comercial de barri i d'altres habitatges.

Com el seu desenvolupament ha estat lliure, la gran ciutat ni repara en ell, cosa que comporta que els equipaments mínims pels seus habitants passen com promeses una legislatura rere l'altra, sense que es consolidin ni en projectes.

3.8. Barri de Vallbona

El Barri de Vallbona, que pertanyia al terme municipal de Sant Andreu, va quedar enquadrat al Districte de Nou Barris amb la nova divisió de Barcelona, però aquest canvi no ha suposat gaires millores per aquest barri.



Si Sant Andreu és el municipi d'accés a Barcelona, Vallbona és l'accés, el riu, les vies, les carreteres, les autopistes, tot ha de passar per aquest barri, i passa sense deixar res i amb tanta velocitat ni es veu, la gran majoria de barcelonins no tenen coneixement ni que això sigui un barri ni que pertanyi a Barcelona.

Vallbona neix de la venda d'uns terrenys per construir uns habitatges sense cap mena de llicència, el més ràpidament possible, en un sol dia, sovint en una sola nit, per treballadors que arribaven a la ciutat i no trobaven un lloc on poder dormir i tenir un principi de la vida que havien pensat conquerir.

Les primeres edificacions van ser cases aïllades i la majoria sense serveis, que de mica en mica han anat construint els mateixos veïns. En temps ja més recents el Patronat Municipal de l'Habitatge ha construït alguns dels blocs de pisos que avui trobem.

A Vallbona subsisteix l'última gran horta que resta al municipi de Barcelona, que a l'espera de que arribi l'expansió de la ciutat sobreviu envoltada per les barreres naturals i artificials, i amb més comunicació amb Montcada i Reixac que amb la pròpia Barcelona.

Els equipaments socials no és una cosa que estigui més enllà dels somnis del poc més d'un miler dels seus habitants, el camp de futbol és l'únic punt de referència del barri.

El transport públic és un punt que no és assimilable si no s'ha intentat anar en transport públic a aquest barri, barri que si cobrés peatge als que per ell passem seria el més ric de Barcelona.

4. Conclusions

Barcelona ha de ser una gran ciutat en tot el seu territori, i per tal de poder créixer ha de tenir un projecte urbanístic clar, definit i consensuat, que permeti un creixement de la ciutat amb un desenvolupament de tota la zona nord-est i la seva connexió amb la gran àrea metropolitana, que garanteixi un creixement dirigit i planificat, que elimini la improvisació i l'oportunisme

d'actors puntuals, amb volumetries i espais clars i definits, que no generin punts singulars o aïllats, sinó ciutat per viure i conviure en els seus espais, equipaments i carrers.

D'una vegada per totes, cal un projecte que contempli un traçat urbà harmònic, que permeti convertir aquests barris en una part integrada de la ciutat de la que en formen part, amb equipaments de barri i de ciutat, que promoguin activitats de abast local comarcal i global.

El riu Besòs ha estat el que durant molts anys va ser el motor i referent de tot aquest àmbit, és hora de tornar a integrar el riu en el territori i en la vida dels habitants d'aquesta ciutat que va ajudar a crear però que li ha donat l'esquena.

Cal definir un pla urbanístic en el que les vies d'accés a la ciutat tornin a ser vies d'oportunitats i civilització i eliminar les barreres que aquestes han creat per haver estat construïdes per poder arribar al port i sense pensar en cap moment en les persones.