

Barcelona: Cubrir las Rondas con vivienda (sí, con vivienda)



David Bravo Bordas 02/12/2015

El autor sostiene que las Rondas (autopista circunvalar que rodea Barcelona) ejercen sobre la ciudad un efecto asfixiante, similar al de las murallas decimonónicas que fueron derribadas para dar paso al Ensanche de Cerdà. Considerando que la ciudad necesita más vivienda pública y menos vehículo privado, propone cubrir la infraestructura viaria mediante una combinación de pequeñas promociones de vivienda social, cooperativa y de libre mercado, así como sustituir sus dos carriles centrales por sendas vías de tranvía. Una propuesta de urbanismo redistributivo encaminada a garantizar tanto el derecho a la vivienda como el derecho a la ciudad.

«¡Abajo las murallas!», clamaba la Barcelona decimonónica contra la infraestructura militar que la estrangulaba. Hoy, la muralla que ahoga a la capital catalana son las Rondas. Lo hacen, como

mínimo, en tres sentidos superpuestos. Parte de la asfixia es territorial. Los fosos, viaductos, rampas y nudos de la infraestructura viaria trenzan una tupida soga que impide a la ciudad asomarse al Mediterráneo, a la sierra de Collserola, al río Besós o al Llobregat, cuatro frentes naturales tan excepcionales como desaprovechados. También hay ahogo económico. Las Rondas se llevaron la partida más cara de la factura olímpica y, como en tantas de las obras faraónicas erigidas en este país sobre-endeudado, el colosal gasto público se dedicó en exclusiva al vehículo privado. No al transporte colectivo, aprovechando el esfuerzo de expropiación y excavación para disponer de un metro circunvalar que nos hubiera ahorrado la quimera inacabable de la Línea 9. Tampoco en vivienda social, que habría amortiguado los estragos de la burbuja inmobiliaria y la emergencia habitacional.

Pero, probablemente, el efecto más sofocante de esta autopista urbana sea su impulso a la masificación del automóvil. Si fuera cierto que, en un primer momento, sirvió para descongestionar el Ensanche, no lo sería menos que, en seguida, tuvo un efecto llamado totalmente opuesto. Lejos de vaciar la ciudad de coches, las Rondas multiplican la cantidad de vehículos que entran cada día en Barcelona y que ya superan los de Manhattan. De este modo, han contribuido en gran medida a que tengamos una ciudad menos justa y sensata. La injusticia se expresa en la desbordante invasión del vehículo privado, que, estacionado o en movimiento, ocupa el 60% de la superficie libre, mientras que tan solo se utiliza en el 15% de los desplazamientos. La insensatez reside en unos índices de polución atmosférica que superan los límites legales establecidos por la UE y que provocan más de 3.500 muertes prematuras al año.

El problema es grave, pero no insalvable. Al fin y al cabo, las obsoletas murallas de la Barcelona decimonónica acabaron por los suelos. Y su caída dio un buen soplo de aire a la expansión del Plan Cerdà. Tanto como la de entonces, la muralla actual atesora grandes oportunidades. Si se acepta que Barcelona necesita más vivienda pública y menos vehículo privado, se le puede exigir a la obsoleta infraestructura de las Rondas que satisfaga ambas necesidades. No hace falta que lo haga a golpe de gran acontecimiento, esgrimiendo coartadas olímpicas o con la excusa de fóruns culturales. Puede conseguirlo sin grandes gastos públicos, promoviendo la irrigación capilar del grano pequeño de la economía y evitando engrosar a las constructoras y financieras que tantos beneficios concentran en pocas manos. Se trata de recuperar el urbanismo blando y lento que inspiró al Plan Cerdà. Trazar líneas y esperar a que la ciudad las llene. Dejarla sedimentar, a su ritmo y en función de sus propias capacidades.

El primer paso es simple. Consiste en arrebatarse al automóvil los dos carriles centrales de las Rondas para abrirle paso a dos vías de tranvía. Sin cruces ni semáforos, la infraestructura funcionaría como un metro circunvalar. Una «Línea 9» factible porque ya está hecha. Es como si se hubiera excavado todo un túnel de metro y solo quedara tender las vías. También haría falta instalar estaciones-puente —reciclando, cuando fuera posible, puentes existentes— para dar acceso a la mediana central. Desde allí, un sistema de andenes únicos serviría a los dos sentidos de circulación. Sobra decir que la aparición del tranvía estrecharía los carriles existentes, reduciendo así el caudal y la velocidad del tráfico, junto con sus emisiones de CO₂. A la larga, los servicios de emergencias, los

taxis y las mercancías podrían tener prioridad para circular cómodamente por ellos. La nueva infraestructura circunvalar, que tendría correspondencias con el resto de líneas de metro, los trenes de Cercanías y la red ortogonal de autobuses, funcionaría como un cinturón disuasorio para los vehículos que quieren entrar en Barcelona. Complementada con aparcamientos dispuestos extramuros, ofrecería una alternativa plausible para moverse intramuros. No se trata de fastidiar a la gente que depende del automóvil, sino de preparar la ciudad para que pueda volver a funcionar sin un sistema de transporte que, más pronto que tarde, caerá por su propio peso.

Si embargo, preparar la ciudad para el fin del coche no puede consistir tan solo en reforzar el transporte público. También es necesario que la gente pueda ir a pie al trabajo o a comprar el pan. Eso implica darle cabida en barrios mixtos y compactos, es decir, ofrecerle vivienda asequible en los centros urbanos. ¿Cómo lo conseguimos? Hay la opción de llenar los pisos desocupados que están en manos de los bancos rescatados, aunque no suelen ser muy céntricos y están bien defendidos. También puede construirse vivienda pública en suelos reservados, pero se corre el riesgo de seguir creando guetos sociales en reductos apartados. De todos modos, estas vías no se contradicen con una tercera estrategia: cubrir las Rondas con vivienda. Sobre su maratónica longitud —cuarenta y dos kilómetros—, aun reservando una buena proporción de calles transversales, caben más de ochenta mil nuevas viviendas. El 10% del actual parque residencial de la ciudad, justo encima de un metro circunvalar.

Sí, cubrir las Rondas con vivienda. Parcelarlas con fincas pequeñas —unos diez metros de ancho—, no demasiado altas —entre cinco y seis plantas— y, sobre todo, entre medianeras. ¿Por qué? Porque, como bien saben los viandantes de las ciudades mediterráneas, las aceras se activan cuando parecen estanterías con libros, cuando fachadas más bien estrechas reposan sobre ellas a sardinel. Porque las arquitecturas que se tocan se calientan mutuamente y son más solidarias con la trama urbana. Porque la vecindad es más fácil en comunidades menudas donde la escalera se usa a diario y son pocas las casas por rellano. Porque las promociones reducidas están al alcance de las pequeñas y medianas empresas y de la multitud de albañiles, carpinteros, herreros y fontaneros que la crisis ha arrinconado.

Beneficiar a las manos pequeñas, redistribuir riqueza y oportunidades. Y todo ello, sin que la Administración tuviera que gastar dinero. Solo haría falta que regalara las parcelas —trazadas sobre suelo público— a pequeñas promotoras y a cooperativas de vivienda en cesión de uso. A cambio, se le pediría a cada promoción que cediera como vivienda pública —esta vez, de alquiler, por favor— un 40% de los metros cuadrados edificadas. No es mucho pedir, si se tiene en cuenta que, normalmente, el coste del suelo repercute en el 50% del precio final de la vivienda. Además, si los edificios se apoyaran sobre los muros de contención existentes, buena parte de los cimientos ya estarían hechos y pagados. Y, contra lo que pueda parecer, no habría incrementos de coste para salvar grandes luces estructurales porque la presencia del tranvía permitiría añadir líneas de pilares. En total, se crearían cerca de treinta y cinco mil viviendas de protección oficial. Céntricas y mezcladas. La combinación de viviendas públicas, cooperativas y de libre mercado contribuiría a hacer ciudad de manera más mixta, promoviendo que distintas clases sociales convivieran en los

mismos inmuebles, manzanas y barrios. Es más, la fórmula permitiría que mucha gente con rentas bajas pudiera vivir en primera línea de mar, cerca de los bosques de Collserola, sobre el parque fluvial del Besos o con vistas a las huertas del Llobregat. Eso es democracia. Si hay espacios públicos de calidad es para que los disfruten los que más los necesitan.

De hecho, a menudo nos preocupa que la gente disponga de espacios públicos, pero no siempre tenemos en cuenta que los espacios públicos requieren gente. En efecto, las casas y las calles se necesitan mutuamente. Algunos preferirían cubrir las Rondas con espacio público, tal como se ha estado haciendo en ciertos tramos —curiosamente, en zonas más acomodadas que Nou Barris, Bellvitge o San Martí—. Pero hacerlo requeriría más obras faraónicas que seguirían endeudando las arcas públicas y concentrando riqueza en pocas manos. Y, sobre todo, esta opción añadiría espacio libre donde ya hay demasiado. En efecto, los laterales de las Rondas son excesivamente amplios y, por lo tanto, inhóspitos, inseguros y difíciles de mantener. Lo que les hace falta es la inyección de una masa residencial capaz de aportarles vida. La densidad les traería la intensidad necesaria para convertirse en dos grandes paseos de ronda, concéntricos e interconectados. El uno en relación amable con los barrios que atraviere, el otro asomado a los márgenes naturales de la ciudad. Como los paseos decimonónicos de toda la vida; no estamos inventando nada nuevo.

Hay mucho trabajo por delante. Habrá que contar con la participación de los barrios y consultar a juristas, urbanistas, economistas e ingenieros. Articular las políticas de administraciones de distinto nivel y poner de acuerdo a los gobiernos de los diversos municipios afectados. Enrolar a estudiantes de escuelas públicas de arquitectura o ingeniería para que se apresuren a dibujar los incontables detalles que planteará una reforma llena de secciones diferentes. Al fin y al cabo, abatir una muralla es un proyecto de ciudad. Y, si tantas ciudades se libraron de sus fortificaciones en el siglo XIX, tantas otras pueden hacerlo en el siglo XXI. ¿Se adelantará Madrid en la M-30 o París en el *Periphérique*?

David Bravo Bordas

(Barcelona, 1975) Arquitecto. Desde el año 2003, colabora con el Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona (CCCB) en el desarrollo del Premio Europeo del Espacio Público Urbano, del que es responsable de contenidos y secretario del Jurado. Ha dirigido para la televisión pública española (RTVE) el documental «Europa Ciudad» (2012), sobre la vigencia del modelo europeo de ciudad y ha sido comisario de la exposición «Piso Piloto» (2015), una muestra sobre el derecho a la vivienda y a la ciudad presentada simultáneamente en el CCCB y el Museo de Antioquia de Medellín (Colombia). También ha colaborado en la publicación *Europe City: Lessons from the European Prize for Urban Public Space* (Lars Müller Publishers, 2015). Ha impartido clases en el Máster de Ciudad y Urbanismo de la Universidad Abierta de Cataluña (UOC), en el Postgrado de Arte y

Espacio Público de la Escuela Superior de Diseño ELISAVA y en el Máster de Arquitectura y Cultura Urbana Metropolis. Habla sobre ciudad y espacio público en artículos y conferencias y es colaborador habitual de la Revista Diagonal.

Fuente: www.sinpermiso.info, 6 de diciembre de 2015

URL de origen (Obtenido en 18/10/2018 - 19:14):

<http://www.sinpermiso.info/textos/barcelona-cubrir-las-rondas-con-vivienda-si-con-vivienda>