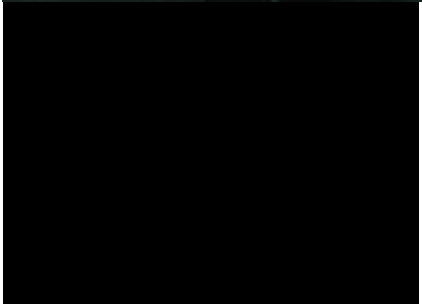
Publicat a *COL·LEGI D'ARQUITECTES DE CATALUNYA* (https://www.arquitectes.cat)



© Branko Sekuli?

De totes les capitals europees amb més d'1 milió d'habitants només Belgrad (República de Sèrbia), no té un sistema de metro construït.La sensació d'un urbanisme caòtic que s'obté en visitar la ciutat es pot comprendre repassant la història de la planificació del metro de la ciutat. Entendre la complexitat d'executar una infraestructura d'aquesta magnitud ajuda a treure conclusions.

El primer estudi (1938-1946)

Un estudi inicial va planejar i va determinar la direcció de la primera línia subterrània a Belgrad, que hauria d'haver connectat Kalemegdan - Terazije - Slavija - ?ubura, la columna vertebral de la ciutat vella.

Les relacions socioeconòmiques del moment després de la Segona Guerra Mundial juntament amb les noves aspiracions polítiques i ideològiques van fer que l'activitat urbana canviés radicalment. Aquest període es caracteritza per la desigualtat de les funcions urbanes, així com per l'aparició de diferents interessos que impedeixen el progrés i el desenvolupament de la ciutat. Els factors bàsics, l'arribada de nova població atreta per la necessitat de mà d'obra i el dèficit d'habitatge, dominen sobre el planejament del desenvolupament de la ciutat. El resultat d'aquesta època és que la necessitat d'habitatge s'imposa sobre la regulació urbana. L'arquitecte Nikola Dobrovi?, autor del primer pla mestre de Belgrad el 1948 ja va advertir un futur col·lapse de trànsit, però la seva advertència va ser ignorada.

Estudi del metro (1962-1968)

L'augment de la població, juntament amb el conseqüent augment de cotxes i la resolució parcial dels problemes de trànsit des de l'últim Pla Urbanístic, causen els primers col·lapses de trànsit en els estrets carrers de la ciutat. Les autoritats es veuen obligades a buscar solucions per al transport de passatgers en la ruta de Kalemegdan - Slavija. S'anuncia un concurs (1967) del qual es conclou que els residents de Belgrad preferirien el transport públic amb la condició que es modernitzés el sistema antic, principalment elèctric (tramvia, troleibús). Basat en aquesta conclusió es presenta el primer concepte de sistema de metro, usant el Pla Urbanístic General de 1950, que respecta el traçat de les línies de l'estudi anterior.

Comença l'època més pròspera de Belgrad, marcada per un respecte polític cap als urbanistes i professionals. El 1969 es pren la decisió de redactar un nou Pla Urbanístic per a Belgrad, el pla de 1972, basat en el transport públic de ciutadans per un sistema ferroviari independent.

Aquest estudi es va quedar al nivell del disseny conceptual, sense mostrar les característiques bàsiques del transport massiu. S'acorda una revisió de l'estudi per modernitzar-lo i adaptar-lo als objectius urbans de Belgrad per al tercer mil·lenni.

Estudi del "Metro de Belgrad? (1974-1982)

Gràcies a reflexions i estudis previs, el Pla Urbanístic de Belgrad de 1972 treia la conclusió de la necessitat d'elaborar un estudi sobre el desenvolupament del transport públic urbà amb el metro com a principal mitjà de transport ràpid i massiu.

Tot i que el període de 1960 a 1976 es recordat com l'era del "boom" de l'urbanisme de Belgrad, La identitat política de la ciutat es veu disminuïda per la descentralització del poder a través de l'enfortiment dels municipis dins d'ella. Com a conseqüència la ciutat passa a perdre la seva capacitat d'inversió.

El 1981 s'arriba a l'acord de mantenir un fons d'inversió metropolitana a través d'una contribució del 2% sobre els salaris dels ciutadans. Es van recaptar uns $ 200 milions. Aquesta recaptació va ser suficient per començar la construcció de les obres de la primera línia de metro.

Amb el tramvia a el segle XXI - Estudi de ?Betras? (1982-1985)

Davant el baix potencial econòmic de la població, el nou líder electe (1981) recomana el desenvolupament d'un nou estudi que porti una solució econòmicament més viable. En aquesta època la columna vertebral del transport públic passa a ser de línies de tramvia.

Es cancel·la la contribució ciutadana i els diners recaptats l'any anterior per a la construcció del projecte del Metro de Belgrad es desvia a la construcció del sistema de tramvies, i es realitza una revisió del Pla Urbanístic (1985).

Així, després de deu anys d'incoherències municipals, a través d'aquests canvis es legalitzen importants desviacions, el que resulta en la florida de la construcció il·legal i la confirmació d'una pràctica, ja profundament arrelada, caracteritzada per l'absència de qualsevol concepció del desenvolupament espacial. Segons una enquesta realitzada en l'estudi BETRAS (1984), la manca de capacitat del transport públic, el llarg temps de viatge i la desincronització horària obliguen els ciutadans a trobar una solució individual, és a dir, comprar vehicles propis. La conseqüència lògica és el col·lapse del trànsit i la interrupció de totes les possibles funcions urbanes necessàries per aconseguir un urbanisme sostenible.

Amb la gran introducció del concepte de Sistema de Tren Lleuger (LRT) per a ciutats mitjanes com a tendència mundial, s'obren nous dilemes que tensionen de nou la política i els professionals, recolzats per avaluacions diametralment oposades (entre 1989 i 2000). Un cop desintegrada la RFSY i amb la caiguda del règim comunista, la guerra civil i les sancions imposades per les Nacions Unides, les eleccions de 1997 van ser assumides per la coalició demòcrata. L'alcalde electe Zoran Djindjic, va ressuscitar el projecte "Metro de Belgrad" com una promesa de campanya involucrant de nou al sector professional. El desacord polític dins de la coalició va portar a la destitució de l'alcalde i l'adhesió al Sistema de Tren Lleuger (LRT), de manera que el metre es suspèn novament. En definitiva, en lloc de metro, LRT o un sistema complet de tramvies, Belgrad entra al segle XXI amb el vell i nou dilema ja coneguts.

Metro lleuger de Belgrad - BELAM (2005) En aquesta època ocorre un canvi d'escenari dictat per la transició a la societat: el nou marc sociopolític, el mercat internacional i inversions estrangeres, les relacions democràtiques. Una donació del programa FASEP del

Govern francès (2001/2002) dirigida per l'informe de la consultora francesa SYSTRA per un pla integral de transport públic a Belgrad descrivia la seva pròpia visió per al desenvolupament del trànsit segons el qual, el principal mitjà de transport era el LRT. Amb això es va adoptar (2003) un nou Pla General Urbanístic per a l'any 2021. El pla contemplava la construcció de tres noves línies d'un sistema de tren lleuger: el Metro lleuger de Belgrad. El 2008, es va llançar un concurs internacional, en què van participar 10 consultores europees de renom. El concurs es va suspendre deu dies abans de l'obertura de les ofertes. El reelegit alcalde va ser destituït durant el primer any del segon mandat, i els projectes del metro es van ajornar per enèsima vegada. L'ACTUALITAT El govern actual, està llançant un projecte d'acostament de Belgrad als rius amb inversions estrangeres, que té repercussions en les rutes de metro ja adoptades. Donada la magnitud del projecte que el govern està duent a terme, el metro de Belgrad és per ara un tema que no aconsegueix sortir de l'ombra de les omissions causades per la manca de sinergia política, experta i opinió pública en el passat.

Conclusions

En la història de la planificació del metro de Belgrad, s'ha tingut en compte només un conjunt de quatre criteris: el concepte del metro, la gestió de la ruta, l'elecció de la tecnologia i el volum d'inversió. Però la compacitat urbana s'ha de reconèixer també com un dels elements essencials que contribueixen a una ciutat sostenible. Un sistema sostenible és un sistema que funciona constantment en equilibri i canvia lentament en fases acceptades pel públic en general.

Perquè Belgrad es converteixi en una ciutat compacta, és inevitable modernitzar el ferrocarril elèctric i el trànsit de bicicletes. En altres paraules, sense un sistema ferroviari independent, és a dir, el metro, sent la forma més eficient de la millora del transport públic, Belgrad mai es convertirà en un conjunt compacte i sostenible.

Aquest tipus de modernització del trànsit de Belgrad no passarà a menys que els professionals i els polítics, així com l'opinió pública, s'entenguin entre si i junts trobin, prenguin i donin suport decisions adequades i que proporcionin la solució òptima perquè, per fi, comenci la construcció del metro. Es pot aconseguir no repetint els vells errors o no cometent noves interferències polítiques, així com proporcionant les activitats socials necessàries.

L'experiència de planificar el sistema de metro a Belgrad, que mostra l'absència d'aquests requisits esmentats, és una base per a témer que hi haurà construccions subterrànies fetes per un sol actor, generant conseqüències adverses irreversibles per al futur desenvolupament sostenible de tota la ciutat, incloent el sistema de metro.

Podem concloure que el grau de desenvolupament del metro a qualsevol entorn urbà vist individualment, parla, d'una banda, sobre el contingut i la qualitat de la relació en el triangle públic expert / estructures polítiques / opinió pública, i d'altra banda és un marc vàlid per a la visió i comprensió del mosaic complet de la societat que forma aquest entorn urbà.

Branko Sekuli?. Arquitecte. Corresponsal COAC a Belgrad, Sèrbia. Octubre 2019

Agraïment especial a l'arquitecte Nemanja ?ipeti?, per haver-me facilitat molta informació.

[1]

Tornar [2]

Copyright@ Col·legi d'Arquitectes de Catalunya : https://www.arquitectes.cat/ca/el-metro-invisible-de-belgrad?language=ca

Links:
[1] https://www.arquitectes.cat/ca/printpdf/printpdf/20061?language=ca
[2] https://www.arquitectes.cat/ca/javascript%3Ahistory.back%281%29?language=ca