

LOS ESTUDIOS DE IMPACTO SOCIAL EN MEDIO URBANO: El I Cinturón de Ronda de Barcelona

Rosa Junyent Comas

Aborda este artículo el análisis del impacto social de una obra pública en medio urbano, como es el I Cinturón de Ronda de Barcelona.

Tras la descripción metodológica de los estudios de impacto social, se describen los antecedentes históricos y políticos de la construcción de este importante tramo viario, que se integra actualmente a las importantes obras de cara al 92. La fuerte polémica sobre su trazado tanto a nivel técnico como político, se reflejaría en las movilizaciones populares contra esta obra pública.

Concluye la autora exponiendo la necesidad de plantear desde el principio la negociación con los afectados y aprovecha al máximo las potencialidades positivas de las obras públicas, ya que la intervención sobre la propiedad del suelo, que conlleva la creación de infraestructuras es, en definitiva, una política de acción urbana, que debe repercutir en beneficio de la colectividad afectada.

Social impact studies in an urban setting: The First Barcelona Ring Road

The article interests itself with the impact of a public works project in a city setting: the 1st. Barcelona Ring Road.

After a discussion of the methodological basis of its social impact study, the historical and political background to the driving through of this major carriage way are detailed here and mention is made of the road's being part of the undertakings tied in with the celebration of the '92 Olympics. The lively debate as to the line the road has been given, these both at a technical and a political level, have led to protest movements against its being carried through.

The author finishes by putting forward the need to proceed from principles of mutual agreement as among the parts affected and calls for a making the most of all the positive advantages such public works offer, this given that the intervention affects owned ground within the city, creates infra-structures and is, in short, a city action initiative that ought thus to benefit the lot of the community it affects.

PREAMBULO

Hacer de Barcelona una gran ciudad ha sido, históricamente, preocupación de técnicos auspiciados por una fuerte burguesía urbana. No obstante, por el hecho de tratarse de una ciudad no capital de Estado, le han faltado inversiones públicas que de forma continuada permitieran realizar en su tejido urbano la cantidad de planes y proyectos diseñados con la aspiración de dotar a la ciudad de equipamientos y servicios. Entre éstos, las infraestructuras han sido siempre difíciles de implantar por sus elevados costes y por la conflictividad que supone intervenir sobre el tejido social de una ciudad estructurada.

Actualmente, gracias a la nominación de los

Juegos Olímpicos de verano de 1992, Barcelona construye frenéticamente multitud de proyectos, algunos de ellos resultado de antiguas aspiraciones solapadas en una continuada planificación que refleja la necesidad de modernizar los elementos que permiten a la ciudad desarrollarse y también asegurar unos estándares de calidad de vida aceptables. Así pues, modernidad y funcionalidad son a menudo los factores básicos de los proyectos de ingeniería civil.

Entre las grandes infraestructuras que reestructuran el espacio, los Cinturones de Ronda destacan por los impactos que provocan, no sólo sobre la morfología, sino sobre la sociedad barcelonesa con más o menos intensidad, de forma directa o bien inducidos. Aunque hablar de impactos nos remite a destacar que el análisis en términos de impacto social introduce o refuerza *a priori* una serie de contradicciones. Contradic-

ción entre los técnicos que diseñan el proyecto, los promotores del mismo y los que padecen los efectos de su construcción. Efectos o impactos positivos para unos, negativos para otros, aunque los impactos referidos a un proyecto no son independientes de las verdaderas razones que han dirigido su concepción y promoción.

Hoy, en Barcelona se construyen tramos discontinuos del II Cinturón, del Cinturón del Litoral, y se habla también de finalizar el primero. Por ello, nos parece oportuno reflexionar sobre los efectos más destacados de la construcción de este Primer Cinturón.

LOS ESTUDIOS DE IMPACTO SOCIAL EN MEDIO URBANO

Se entiende por impacto social el factor fundamental de las transformaciones que se desencadenan con la construcción de un proyecto, gran equipo o infraestructura sobre el espacio social, es decir, sobre el territorio donde se cristalizan las actividades productivas y las formas de vida.

El estudio de impacto social en medio urbano ha de contemplar cuatro partes bien definidas:

1. *Estudio del medio antes del inicio de las obras:*
 - Condiciones de vida de la población afectada. Análisis de su estructura social.
 - Estudio de la formación histórica del barrio o municipio.
 - Análisis de la ecología humana y ambiental (formas de vida, dotación y uso de equipamientos y servicios, accesibilidad, etcétera).
2. *Impactos previstos:*
 - Estudio prospectivo de las transformaciones sobre la vida cotidiana tras la ejecución del proyecto.
 - Transformaciones previsibles en la morfología de la ciudad.
 - Implicaciones sobre la estructura social.
3. *Justificaciones del proyecto:*
 - Lógica de su opción.
 - Razones económicas, técnicas o sociales que han prevalecido para justificar el proyecto.
 - Razones que obligaron a desechar otras opciones.
 - Posibles alternativas.
4. *Descripción de las orientaciones de ordenación o zonificación propuestas y medidas compensatorias:*
 - Medidas para suprimir, reducir o compensar los efectos negativos sobre el medio ambiente y el marco de vida.
 - Debe plantearse de forma continua me-

orar el proyecto y cuáles pueden ser las medidas de ordenación deseables.

Así pues, suponiendo que el proyecto se construya en distintas fases, al realizarse cada una, deberá hacerse una profunda reflexión para constatar los primeros impactos.

Todo proyecto técnico puede y debe mejorarse continuamente. El análisis de los efectos de la primera fase debe proporcionar orientaciones para la fase posterior para no reproducir los errores, para apreciar las perturbaciones relacionadas con la vida cotidiana (acceso a los servicios y equipamientos), con el medio ambiente (poluciones, ruidos, etc.), así como con los problemas de coordinación del funcionamiento de las redes urbanas.

Veamos a continuación el nacimiento del proyecto y el desarrollo interrumpido del Primer Cinturón de Ronda, obra todavía inacabada por varias razones: *políticas*, por el enfrentamiento entre la población afectada y el gobierno municipal de los años predemocráticos; *económicas*, precio de las expropiaciones considerado injusto, problemas con las empresas constructoras que, al paralizarse las obras por los conflictos, vieron encarecidos los presupuestos de adjudicación; *sociales*, a los afectados no se les hizo comprender, y por tanto no aceptaron el nuevo modelo de ciudad que se les proponía y que el Cinturón era una muestra, un detalle, de una futura ciudad que parecía destinada a sustituir las calles y paseos por autopistas urbanas. En fin, el proyecto no obtuvo el consenso entre los ciudadanos, los políticos, los técnicos y las empresas constructoras, consenso sin el cual fácilmente pueden paralizarse las obras.

ANTECEDENTES HISTORICOS Y POLITICOS

Durante la época de la Mancomunitat de Catalunya, concretamente en 1903, el urbanista y arquitecto francés Leon Jaussely gana un «Concurso Internacional» para desarrollar el *Plan de Obras* contenido en el *Plan General de Urbanización de Barcelona*, aprobado definitivamente el 12 de diciembre de 1917 (Martorell Porta *et al.*, 1970). El proyecto consistía en la conexión de las vías radiales de la ciudad por medio de unos Paseos de Ronda, cuyo trazado circunscribía el Ensanche Cerdá, y atravesaba los principales cascos antiguos incorporados a principios de siglo a Barcelona (Sants, Gracia, Guinardó, Sant Andreu, etc.). Este es el origen del denominado Primer Cinturón de Ronda diseñado a principios de siglo en espacios todavía no edificados (fotos 1 y 2).

LA RED VIARIA DEL ENSANCHE CERDA

A mitad del siglo XIX, Barcelona obtiene el permiso para derribar sus murallas. El ambicioso



FOTO 1. Plan de Urbanización de Leon Jaussely, 1917 (*).

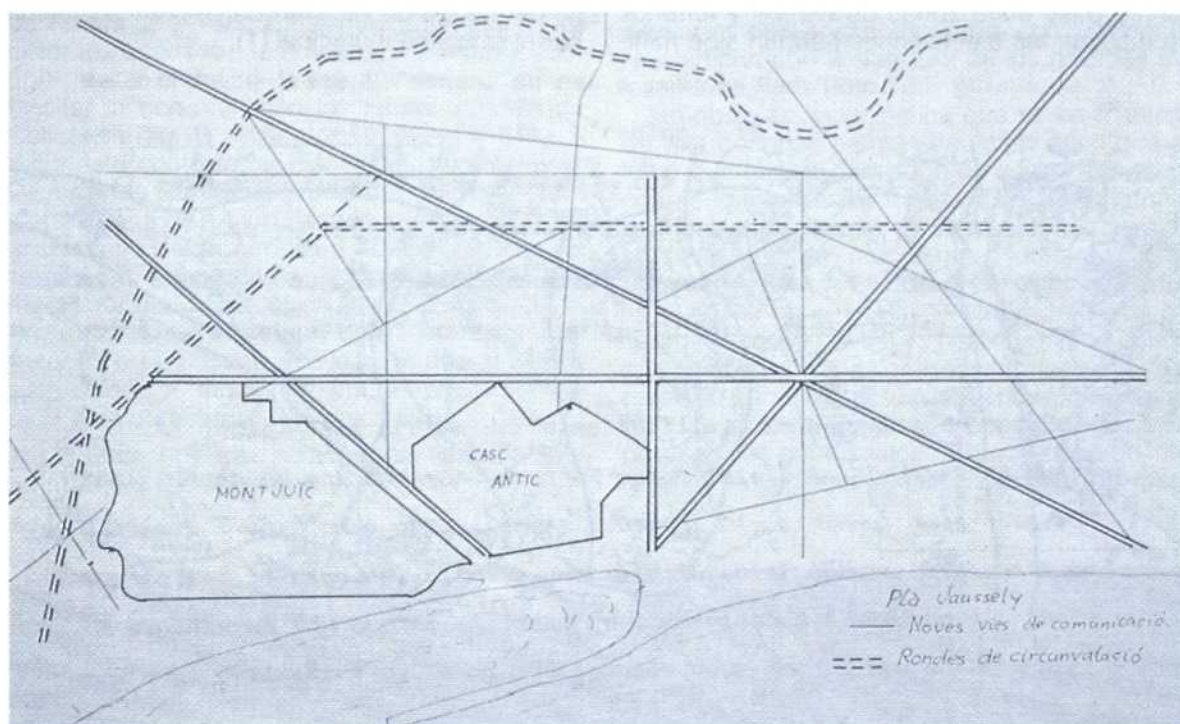


FOTO 2. Esquema de la red viaria propuesta por Jaussely (*).

Plan de Ensanche del Ingeniero de Caminos Ildefonso Cerdá marcará definitivamente la estructura de la ciudad. El proyecto de su trazado

viario es el siguiente: establece el conocido plan geométrico ortogonal con calles de 20 m de ancho, desde los límites de la ciudad hasta los municipios periféricos, con una avenida, la Gran Vía, de 50 m de ancho y 8 km de longitud, en aquella época la más larga de Europa. Dos paseos, perpendiculares a la Gran Vía, también de un an-

(*) Foto Archivo LEHSEC (Laboratori d'Estudis Històrics i Socials de l'Enginyeria Civil) ETS Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Barcelona.

cho de 50 m: el Paseo de Gracia y el Paseo de San Juan. Finalmente, dos diagonales rompían la aparente monotonía de la retícula y cumplirían una función eficaz de canalización y distribución del tráfico urbano.

La penetración para el transporte en el casco antiguo se hacía mediante la apertura de dos vías paralelas a la Rambla: una es hoy la Vía Layetana; la otra, todavía pendiente de construcción, uniría el puerto con la calle Muntaner, y una tercera vía transversal, hoy abierta sólo frente a la Catedral, constituye la red viaria de Reforma Interior propuesta por Cerdá.

EL PLAN DE ENLACES DE LEON JAUSSELY

A principio de siglo, era necesario, según criterio del Ayuntamiento, consolidar el trazado viario de Cerdá y adaptar la ciudad a la circulación moderna; ferrocarriles y transportes urbanos en común. Así pues, entre las propuestas de articular una red viaria, Jaussely proyecta una nueva vía que desde Sants hasta San Andrés, enlazaría distintas barriadas y núcleos realizando la función de comunicación Norte-Sur.

De haberse realizado entonces, el coste social de la obra hubiera sido muy reducido, ya que, al abrirse paso entre zonas de campo y terrenos sin edificar, las afectaciones habrían sido míni-

mas, y primordialmente hubiera estructurado un crecimiento sin romper la trama urbana.

LA RECUPERACION DEL PROYECTO EN EL PLAN COMARCAL DE 1953

Por razones políticas durante la dictadura de Primo de Rivera (1923) y posteriormente la guerra civil, el proyecto quedó aparcado pero vivo en la memoria colectiva porque era considerado un elemento técnico primordial para redefinir la trama urbana de Barcelona. El Plan Comarcal de 1953 retoma el proyecto cuando la ciudad estaba absolutamente transformada. En efecto, a partir de 1950, se produce un proceso de concentración propio de la etapa de crecimiento industrial que da lugar a la construcción de numerosos complejos fabriles y residenciales aprovechando espacios libres. La mano de obra inmigrada, atraída por las posibilidades de trabajo, se va estableciendo alrededor de las fábricas, dándose así el crecimiento de barrios como Sants, La Bordeta y las Corts, por los que posteriormente pasaría el Cinturón.

Así, con un desfase temporal considerable, el proyecto del Primer Cinturón de Ronda, diseñado a principios de siglo, propuesto de nuevo en 1953, empieza a construirse en 1968 en el marco de la idea de «la gran Barcelona» sostenida por el gobierno municipal (1).



Figura 1. Red arterial de Barcelona prevista por el MOP (Red arterial de Barcelona-1962 y Red arterial metropolitana-1974) y por la Corporación Municipal Metropolitana (Plan Comarcal-1976). (3)

Escala 1:50.000

(1) Entre las numerosas publicaciones de la época destacamos J. Borja y otros: *La Gran Barcelona*, Ed. Alberto Corazón, Madrid,

1972, y José María Allbés: *La Barcelona de Porcloles*, Ed. Icaria, Barcelona, 1974.

LA NECESARIA REMODELACION DEL TRAFICO

En los años sesenta, los responsables del urbanismo y de las políticas de transportes insisten en la necesidad de remodelar la aglomeración basándose en la concepción integrada clásica: confianza en las economías de aglomeración y base económica sostenida en los empleos industriales. La descentralización de industrias de la ciudad central hacia el entorno inmediato y su poder de arrastre de masas trabajadoras provocó un crecimiento periférico espectacular, pudiéndose plantear, en consecuencia, otras funciones en el área central.

En 1962 se aprueba el Plan Redia con el objetivo de redistribuir el tráfico en el marco del área metropolitana. Así, empiezan a construirse tramos de autopistas de forma radial, y aparece como ineludible el intentar evitar el tráfico de medio y largo recorrido a través del centro urbano. También hay que tener en cuenta que, además del transporte por carretera, se daba en esta época un espectacular crecimiento del parque de automóviles (Herce, M., 1979).

Cabe citar tan sólo que la planificación del transporte marcó de forma preferente el uso del transporte privado. La necesidad de nuevas vías de circulación era evidente y así los Cinturones de Ronda se presentan con los objetivos de facilitar los accesos —entradas y salidas del centro—, evitar el tráfico no estrictamente urbano y facilitar la conexión con los futuros túneles de Collcerola (fig. 1).

En este contexto, el Plan Especial del Primer Cinturón de Ronda se presenta como una autopista urbana de 14 km de longitud, con 50 m de ancho para poder circular a 80 km por hora sin semáforos, y con una capacidad de 150.000 vehículos al día. Aunque, en realidad, el Cinturón presenta distintos niveles y distintos anchos respetando o segregando los barrios que atraviesa y perdiendo su función de vía de circulación rápida. Sus características reales son:

1. El ancho no es homogéneo: tiene de 30 a 50 m (3-6 u 8 carriles).

2. El trazado es deprimido desde la Plaza Cerdá hasta General Mitre.

3. A partir de General Mitre, y hasta la Plaza Lesseps, una serie de semáforos le niegan su función de vía rápida o autopista urbana.

4. A su paso por la calle Muntaner se deprime y su anchura es sólo de 10 m.

5. Pasa medio deprimido por la Plaza Lesseps, cuyo trazado provocó uno de los mayores escándalos del urbanismo barcelonés de las últimas décadas.

6. En Travessera sigue con un ancho de 30 metros y se eleva en forma de viaducto en la Plaza de Alfonso X, para morir inacabado, unos metros más allá.

Es interesante constatar cómo un proyecto técnico de tales dimensiones manifiesta como un ser vivo los efectos de la acción sobre la ciudad y la reacción de los ciudadanos.

EL TRAZADO DEFINITIVO: UNA POLEMICA CONSTANTE

Una Ronda o un Bulevar periurbano que estructure o limite una aglomeración es una vía adoptada por muchas ciudades europeas. No obstante, Barcelona en 1968 era una ciudad muy densificada y abrir una vía de tal magnitud en su interior es casi sólo comparable con la Reforma Haussmann con la apertura de los grandes Bulevares de París (foto 3).

No obstante, la polémica que se ha mantenido viva después de más de veinte años gira en torno a la misma expresión de su trazado técnico que toma distintas formas, de acuerdo con la distribución de clases en el espacio barcelonés, hecho que suscitó reacciones y luchas urbanas.

La primera protesta popular se organizó en torno al primer tramo del Cinturón (Plaza Cerdá-calle Brasil) en Sants, barrio históricamente consolidado en torno de las grandes fábricas que marcaron su característica estructura, social y urbana. Una serie de manifestaciones y alegaciones presentadas por los vecinos constituyen un interesante movimiento social. Se ponen de mani-



FOTO 3. Las obras del I Cinturón se inician en 1968, en espacios densamente construidos (*).



FOTO 4. En el tramo Plaça Cerdá-Manuel Girona el trazado es propio de una autopista urbana (túneles, accesos, etc.) (*).



FOTO 5. En la encrucijada Manuel Girona (Plaça Prat de la Riba) comienzan una serie de semáforos modificando la función de vía rápida (*).



FOTO 6. Estrangulamiento en el paso de por la calle Muntaner.



FOTO 7. Gran densificación del entorno (*).



FOTO 8. Con el Cinturón de Barcelona cambiará su fisonomía.

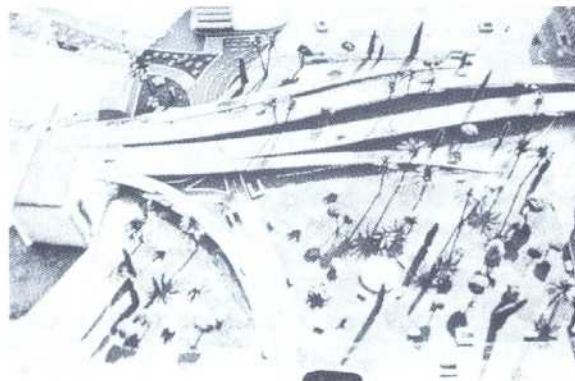


FOTO 9. Propuesta de paso elevado por la Plaça de Lesseps (*).

fiesto los costos sociales y económicos del trazado, así como la barrera que iba a suponer para el normal funcionamiento del barrio.

Como resultado de las movilizaciones se deprimió esta vía, incluso un tramo alcanza los 350 metros en forma de túnel, pero aun así, hubo muchas afectaciones de viviendas, escuelas y talleres, y en consecuencia, lugares de trabajo (Tarrago, S., 1974).

Este primer tramo sigue un diseño propio de una autopista urbana (pendientes, radios, anchos, accesos) (foto 4). A partir de la Diagonal, la vía cambia de carácter: ancho de 50 m en General Mitre, semáforos en Manuel Girona (foto 5),

y toda una serie más hasta llegar a un estrangulamiento de 10 m en el cruce definitivo de la calle Muntaner (foto 6). Antes, un incoherente desvío para no afectar a una plaza (denominada en la época de interés romántico), edificada posteriormente con grandes bloques, da lugar a una curva donde se concentran casi todos los accidentes que se producen en el Cinturón. Este primer tramo llega hasta la calle Balmes. Paralelamente a la construcción de esta vía, se originó la remodelación del entorno densificándose extraordinariamente puesto que la rígida normativa de edificación de hasta siete pisos propia del Ensanche Cerdá se adaptó en relación al ancho de



FOTO 10. Resolución salomónica en la Plaça de Lesseps: carriles deprimidos, a nivel y elevados distribuyen el tráfico (*).

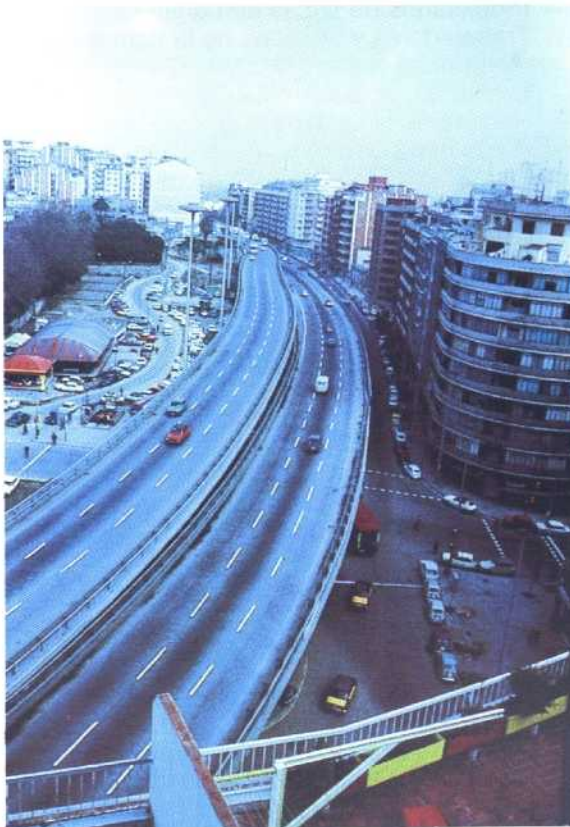


FOTO 11. El tramo elevado de la Plaça Alfons X desencadenó protestas ciudadanas motivadas en la segregación por la pérdida de la Ronda del Guinardó y una parte del Parc de les Aigües (*).



FOTO 12. Durante más de diez años los vecinos afectados han reivindicado la demolición del tramo elevado (*).

la nueva vía, pudiéndose construir muchos más pisos de altura.

Una vez más el paralelismo con la reforma Haussmann se hace evidente: unos edificios pantalla a lo largo del trazado cambian la morfología del entorno inmediato, pero no mejoran las condiciones de vida del interior de los barrios (foto 7).

La fisonomía de Barcelona se transforma. La peculiaridad de la estructura del Ensanche Cerdà se pierde con la nueva vía y unas construcciones muy mediocres rebajan los niveles de calidad arquitectónica que hasta el momento presentaba la ciudad sometida al Plan Cerdà (foto 8).

A principio de 1972 se plantea la *prolongación hasta la Plaza Lesseps*, corazón de la antigua villa de Gràcia. En principio, se proponía un túnel para cruzarla, pero, por el contrario, el Ayuntamiento anuncia que un paso elevado atravesará dicha plaza, la cual, aparte de su función simbólica, es una encrucijada donde confluyen importantes vías. De este modo, los nuevos accesos y la distribución del tráfico suponían la pérdida de este importante punto, donde se halla la iglesia dels Josepets, centro aglutinador del núcleo urbano, cuyo acceso quedaría cortado; además desaparecería una de las pocas escuelas públicas del barrio, la zona ajardinada del corazón de la plaza y varias viviendas (foto 9).

La oposición ciudadana fue singular. Las numerosas asociaciones de la antigua villa con una dinámica asociativa tan rica antes de la guerra, resurgieron entonces y se les unieron las protestas de los Colegios Profesionales (Arquitectos, Ingenieros, Aparejadores) y otras entidades ciudadanas. El Ayuntamiento presentó el proyecto de paso elevado en una exposición pública alegando que técnicamente no había otra solución debido a la existencia de una estación de Metro en el subsuelo de la plaza, mientras los vecinos presentan un contraproyecto de paso subterráneo, aunque con un coste de construcción de varios millones más. Se presentan alegaciones con

más de 15.000 firmas, entre otras manifestaciones (2).

Finalmente, el problema se resuelve con la obligada dimisión del Alcalde don José María de Porcioles, después de diecisiete años de gobierno de la ciudad, siendo sustituido por el Ingeniero don Enrique Massó, el cual un año después ofrece una solución salomónica: ni túnel ni paso elevado. Unos carriles se trazarán a nivel mientras otros pasarán elevados y otros deprimidos (foto 10).

En noviembre de 1973 se inaugura el *tramo Plaza de Lesseps-Plaza Alfonso X*, afectando un campo de fútbol muy popular y la pérdida de la Ronda del Guinardó, afectada totalmente por el primer tramo elevado que se realizaba en el Cinturón. La Avenida Virgen de Montserrat, principal vía de enlace con el sector noroeste de la ciudad, quedaba asimismo cortada (foto 11).

Las obras de construcción estaban muy politizadas. Cada movimiento relacionado con esta nueva vía de circulación levantaba grandes polémicas públicas, y más tarde, en el período de transición, se paralizaron definitivamente las obras más o menos a la mitad del trazado inicialmente previsto. Así, durante estos años, una autopista urbana inacabada acabó siendo un absurdo, una fuente de molestias y de segregación. Apenas transitada en su tramo final, fue motivo de reivindicación constante la aspiración de recuperar la Ronda de Guinardó, por parte de las Asociaciones de Vecinos de la zona (foto 12). Los lemas «Cinturón demolición» y «No al Cinturón» fueron eslogans altamente difundidos, hasta la decisión municipal de derribar el tramo elevado. Antes de entrar en detalle de este último aspecto veamos cuáles han sido los impactos más relevantes:

VALORACION DE LOS IMPACTOS SOCIALES

LOS IMPACTOS DIRECTOS

Transformaciones inmediatas

Expropiaciones

- 1.803 viviendas expropiadas.
- 166 comercios desaparecidos.
- 179 industrias afectadas.
- 2.836 puestos de trabajo desaparecidos.
- 1.415 plazas escolares.

Pérdida valor adquisitivo

Las indemnizaciones de las viviendas expropiadas fueron 125.000 ptas/familia cuando una vivienda nueva en la zona costaba entre 600.000 y 875.000 ptas.

(2) Coordinadora de Asociaciones de Gracia: documento *Salvar la Plaça de Lesseps*, 1972.

Incremento precio suelo urbano

Durante el período de construcción el suelo aumentó una media de 300 por 100 (en algunos lugares el 1.000 por 100).

Efectos en el medio

Rotura de barrios socialmente consolidados. Molestias de las obras tanto en viviendas como en la circulación.

Destrucción de espacios verdes y de relación.

Efectos en el marco de vida

Cambio de residencia de muchas familias por motivo de expropiación de la vivienda o puesto de trabajo.

Efectos en la producción

Las obras de construcción crean muchos puestos de trabajo directos e indirectos a través de efectos inducidos.

Nivel de percepción de los impactos directos

Percepción positiva

- Las empresas constructoras de la obra.
- Empresas inmobiliarias, singularmente algunas Cajas de Ahorros con promociones de viviendas a lo largo del Cinturón.
- Propietarios de fincas cercanas.
- Trabajadores y técnicos de la construcción y empresas suministradoras de material.
- Empresas de automóviles y subsidiarias.
- Primordialmente los vecinos de la zona de Pedralbes por mejorar la circulación.

Percepción negativa

- Expropiados de viviendas, comercios, talleres y puesto de trabajo.
- Vecinos molestados por las obras.
- Afectados por la rotura social de los barrios.
- Ciudadanos que no aceptan autopistas urbanas por razones de estética, de calidad de vida, armonía de la trama urbana, etcétera.

LOS IMPACTOS INDIRECTOS

Transformaciones a largo plazo

Consolidación de la segregación social

Cambios de la estructura de clase: en el primer tramo, las clases populares de Sants y Les Corts, son sustituidas por clases medias.

Aumento de precio de las viviendas.

Cambios morfológicos

Densificación de todo el recorrido.

Construcción de edificios pantalla sin mejorar las condiciones del entorno.

Algunas zonas urbanas quedan definitivamente marginadas de sus barrios históricos.

Efectos en el medio

Aumento de la polución y del ruido.

Algunas calles canalizan el tráfico hasta los pocos accesos al Cinturón sufriendo una gran degradación ambiental.

Efectos en el marco de vida

Su trazado crea el efecto de barrera e impide el establecimiento de relaciones sociales entre ambos lados.

Se producen posteriormente cambios residenciales, esta vez de repulsión de familias de clase media que buscan lugares más silenciosos y humanizados.

Efectos en la producción

Aumento de la demanda de negocios de reparación y venta de automóviles.

Efectos en la circulación

Desde la Plaza Lesseps hasta la Plaza Cerdá el tránsito es denso, desgestionando otras vías centrales como la Diagonal.

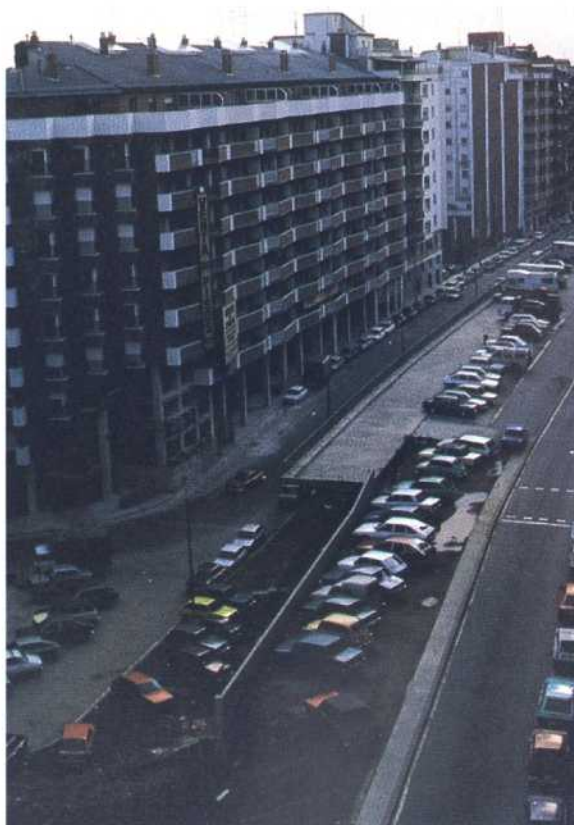


FOTO 14. El último tramo del I Cinturón fue utilizado más como aparcamiento que como vía de circulación (*).

Se producen atascos frecuentes, aumenta la contaminación y no acaba de cumplir su función de vía rápida debido a los semáforos.

Percepción de los impactos indirectos

Percepción positiva

- Habitantes de zonas cercanas que pueden utilizar la vía para desplazamientos cotidianos.
- Otros ciudadanos en el mismo sentido.
- Empresas de automóviles y talleres.
- Comercios y talleres de ciertas zonas.

Percepción negativa

- Vecinos que sufren la polución y el ruido.
- Vecinos que sufren la rotura social de los barrios.
- Personas que cotidianamente deben atravesar la autopista utilizando los pocos pasos existentes.

LAS OBRAS DE DEMOLICION

En las penúltimas elecciones a la Alcaldía de Barcelona, tanto el candidato por Convergència



FOTO 13. En 1985 el Ayuntamiento decide derribar el tramo elevado de la Plaça Alfons X (*).



FOTO 15. Durante años el aparcamiento indebido, pero permitido, causó impactos negativos: visuales, peatonales, problemas de seguridad ciudadana, etc. (*).



FOTO 16. Equipamiento para juegos de niños debajo del Cinturón (*).



FOTO 18. Obras de enlace del I Cinturón con la boca sur del Túnel de la Rubira (*).



FOTO 17. El enlace con el Túnel de la Rubira sólo podía realizarse conectando con el tramo elevado para evitar la demolición de edificios (*).



FOTOS 19 y 20. El derribo del Cinturón se produjo simultáneamente y en el mismo punto con las obras de enlace al Túnel de la Rubira (*).



FOTO 21. Las obras del Cinturón dejan de ser conflictivas al lograr el consenso de los afectados (*).

Democràtica de Catalunya Ramón Trias Fargas, unido al Arquitecto Ricardo Bofill, como el propio Pasqual Maragall con el Arquitecto Oriol Bohigas, presentaron programas municipales basados casi exclusivamente en el urbanismo. Una de las promesas del actual Alcalde era rectificar el Cinturón y devolver su antiguo origen de Ronda en el tramo del Guinardó. En este último tramo, la reivindicación del derribo de la parte elevada ha sido constante por parte de las Asociaciones de Vecinos de la zona con el apoyo de la Federación barcelonesa.

DEMOLICION Y RECONSTRUCCION

Así, el peso de la percepción negativa canalizada a través de movilizaciones populares, provocó la decisión del Ayuntamiento de derribar el tramo elevado del barrio del Guinardó (Plaza Alfonso X) (foto 13).

En realidad, las críticas de los vecinos tienen su fundamento. No obstante, no seríamos objetivos si no expusiéramos también otros motivos que nos han parecido evidentes, algunos ajenos al trazado propiamente técnico y que durante años han provocado fuertes impactos negativos en el entorno.

1. En el tramo de Travessera, cuando después de algunos atropellos se quisieron construir pasos elevados, resultó que entre la calzada y los edificios no había espacio para construir la rampa de acceso. Se construyeron algunos pasos subterráneos, pero son rechazados por razones de seguridad ciudadana.

2. La autopista inacabada, sin acceso en el último tramo, durante años ha servido de aparcamiento (foto 14).

3. Se permitió durante años el aparcamiento indebido también debajo del Cinturón en la Plaza Alfonso X, lo cual provocó una gran degradación paisajística, así como el aumento de la peligrosidad ciudadana (foto 15).

4. Se instalaron algunos equipos para juegos infantiles, pero a los niños no les gustan las actividades debajo de una vía de circulación rápida (foto 16).

5. La desaparición de una parte del Parc de les Aigües en una zona tan densificada fue otro motivo de descontento.

La poca utilización del tramo final de una vía que no enlaza con la Avenida Meridiana, que es donde debería acabar, justificaba, según parece, su derribo. No obstante, una vez decidida la demolición, pareció descubrirse que una gran Barcelona, olímpica o no, un día utilizaría los túneles de Collcerola, el de Horta ya construido pero inacabado por las mismas razones políticas y económicas que paralizaron las obras del Cinturón (foto 17). La apertura de este túnel se haría difícil sin vía de enlace (foto 18), y así se derribó únicamente la parte de calzada sur dejando tal cual la parte norte. Al mismo tiempo, comen-

zaron las obras de los enlaces al mencionado túnel.

Las obras de derribo desencadenaron polémicas en los periódicos, y lógicamente entre grupos profesionales, tanto por el coste que suponía para el ciudadano como el hecho de hipotecar el buen funcionamiento de la vía. No obstante, las alegaciones no sirvieron para paralizar las obras de derribo de la mitad de la vía, la existencia de la otra mitad parece que molesta menos a los barceloneses.

El resultado de esta actuación manifiesta como en el caso de la Plaza Lesseps, una decisión salomónica: la parte demolida del Cinturón ha permitido recuperar una parte de la Plaza Alfonso X y de la Ronda del Guinardó. La parte elevada, además de su función intrínseca de canalizar el tráfico, enlaza a través de un nuevo viaducto con el Túnel de la Rubira (Horta). Paradójicamente, los vecinos han celebrado el triunfo de ver satisfecha parte de su reivindicación y aceptado el enlace, también elevado hasta el túnel (fotos 19 y 20).

El consenso respecto a esta obra es evidente (foto 21). Por una parte, porque los movimientos sociales urbanos paradigmáticos en la Barcelona de los años sesenta-setenta están adormecidos o muertos; por otra parte, la construcción de nuevas vías de circulación son asumidas, en general, por los barceloneses. Pocas voces y menos los medios de información de masas, claman por el medio ambiente urbano, por recuperar las calles para pasear y no simplemente para el tráfico. La expresión «una calle no es una carretera» está lejos de ser asumida, como también parece estar lejana una política de transportes públicos en la que el ferrocarril subterráneo constituya una verdadera red, permitiendo la fluidez y el ahorro de tiempo y dinero en los desplazamientos cotidianos.

En fin, Barcelona construye hoy Cinturones que van a dar otra fisonomía a la ciudad y van a inducir a otros modos de vida. Cabe esperar que la prospectiva de sus impactos evite al máximo sus aspectos negativos.

ANTE LA CONSTRUCCION DE LA ULTIMA FASE

El enlace del Primer Cinturón con el Túnel de la Rubira se justificó con la desestimación de continuar el trazado hasta la Avenida Meridiana. Así, en 1985, los afectados por el último tramo (calle Cartagena-Avenida Meridiana) solicitaron al Consistorio la desafectación de las propiedades puesto que desde la década de los años sesenta tenían paralizada toda acción de venta, de construcción o de reforma.

Ante el silencio administrativo, a finales de 1987 a través de las Asociaciones de Vecinos, se presenta al pleno del Consejo del Distrito Horta-Guinardó la solicitud de recalificación de las propiedades afectadas. Hasta el momento sigue

el silencio. Son un total de 494 viviendas y 203 locales, es decir, 697 propiedades a las que durante más de veinte años no se les ha permitido ninguna obra.

La última información no oficial recibida por los afectados es que está prevista la construcción de esta vía rápida, en principio para 1992, aunque esto ya no es posible. Otra hipótesis, es el afincamiento del futuro Tren de Alta Velocidad en la estación de la Sagrera, para lo cual sería necesaria una infraestructura de soporte al paso del ferrocarril.

HACIA UNOS ESTUDIOS DE IMPACTO EN MEDIO URBANO QUE ASEGUREN LOS ESTANDARES DE CALIDAD AMBIENTAL Y SOCIAL

Con la identificación de los efectos más relevantes de la construcción del Primer Cinturón de Ronda, nuestra idea directriz consiste en subrayar la importancia de los estudios de impacto social teniendo en cuenta lo siguiente:

En primer lugar, desde el Real Decreto de junio de 1986, es obligatorio realizar estudios de impacto ambiental para los proyectos de grandes infraestructuras. Junto con el proyecto técnico, se presentan a información pública, se atienden las eventuales alegaciones hasta lograr el consenso del proyecto. Una vez aprobado, interesa no retardar el inicio de las obras ya que el medio urbano se transforma rápida y continuamente.

En segundo lugar, desde el punto de vista de las dinámicas urbanas, una nueva infraestructura como es el caso de los Cinturones en el interior de las ciudades, debería plantearse como una cuestión social teniendo en cuenta el punto de vista técnico, el urbanismo global de la aglomeración, las políticas de transporte y los factores medioambientales. Recordemos que nuestras ciudades pretenden situarse en la etapa posindustrial con nuevas preferencias culturales referente al hábitat (huida de las periferias problemáticas, revalorización de los centros...) y una economía basada más en empleos terciarios que industriales, lo que supone que los desplazamientos domicilio-trabajo tienden a ser desprogramados (3).

En tercer lugar, el análisis de los impactos sociales debe abarcar toda la aglomeración, aunque haciendo especial atención a las áreas afectadas directamente, agrupando los tejidos urbanos y sociales homogéneos. En el caso que nos ocupa, los Cinturones no pueden analizarse tan sólo como un elemento más del sistema de transporte, sino en una visión de espacio «multipropósito». Desde este punto de vista hay que poner atención a los espacios urbanizados, puesto que una serie de medidas deberán proteger el

medio ambiente social: evitar al máximo el efecto barrera, utilizar asfalto poroso y adopción de vallas para mitigar el ruido con niveles previstos de 80 decibelios, cuando la normativa de Barcelona sitúa en 55 decibelios el máximo tolerado. Cuidar los aspectos estéticos del diseño ya que pueden contribuir a una segregación espacial (Junyent, R. y Giménez Capdevila, 1989).

En cuarto lugar, hay que distinguir los impactos fundamentales de los impactos inducidos. Entre los primeros, hay que ser sensible a los problemas de las expropiaciones y tener en cuenta las perturbaciones que se producirán durante las obras. Entre los segundos, hay que poner atención a los proyectos inmobiliarios de remodelación en las zonas afectadas ya construidas o urbanizadas. Las áreas poco urbanizadas van a revalorizarse y en ellas pueden materializarse compensaciones.

El análisis de los impactos inducidos debe correlacionarse con el grado de importancia de los impactos fundamentales relativos a la vulnerabilidad de la zona afectada. Distinguimos entre una serie de impactos:

— *Los efectos físicos*, que comprenden los problemas propios de la ecología urbana, expropiaciones, demoliciones, perturbaciones en las redes urbanas, etcétera.

— *Los efectos sociales*, que contemplan las molestias durante las obras y la transformación del medio social como consecuencia de la mutación espacial. Efectos de rotura del rejido urbano, trasvase de la población, aumento de la contaminación ambiental, cambios en los hábitos de comportamiento, etc. Son series de perturbaciones ecológicas del medio humano.

— *Los efectos económicos*, que afectan a la economía urbana y a las relaciones económicas globales. Deben contemplarse los efectos de arrastre producidos por los impactos tal como han sido optimizados: libre actuación de las fuerzas especulativas, o resultado de propuestas de intervenciones compensatorias.

El estudio de los impactos socioeconómicos debe orientar la intervención de los poderes públicos para reequilibrar el medio afectado con la dotación de equipamientos, servicios, actividades y alojamientos. La intervención sobre la propiedad del suelo es en definitiva una política de economía urbana; así pues, tanto el diseño de la obra como el control de procesos especulativos pueden repercutir en beneficio de la colectividad afectada.

En resumen, ante la construcción de una nueva infraestructura en medio urbano, hay que considerar los impactos que aparecen fuertes, los cuales desencadenarán impactos inducidos. Deben tenerse en cuenta las dificultades o los aspectos negativos para eliminarlos o reducirlos, así como las oportunidades o aspectos positivos.

(3) Estos aspectos han sido analizados por Rosa Junyent: «Estudi d'Impacte Ambiental», *El medi Social* de il Cinturó de Barcelona. Tram Avenida Diagonal-Cinturó Litoral. Encargo de la Direcció Gene-

ral de Carreteres del Dpt. de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, 1990.

A partir de la prospectiva de impactos podrán elaborarse diferentes escenarios y establecer negociaciones con las colectividades afectadas como también proponer medidas compensatorias para los impactos negativos que no puedan eliminarse.

Recordemos que la disponibilidad de negociación con los afectados es importante para el desarrollo no conflictivo de un proyecto. Finalmente, hay que tener en cuenta que impactos *a priori* negativos pueden tener potencialidades positivas.

BIBLIOGRAFIA

- ALIBES, José María (1974): *La Barcelona de Porcioles*, Ed. Icaria, Barcelona.
- BORJA, J., et al. (1972): *La Gran Barcelona*, Ed. Alberto Corazón, Madrid.
- HERCE, Manuel (1979): «Una alternativa a la Red Arterial de Barcelona», en *CEUMT*, núm. 15.
- JUNYENT, Rosa, y GIMENEZ CAPDEVILA, R. (1989): «Mutación de la ciudad, mutación del transporte urbano», en *Revista OP del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Cataluña*, núm. 12, Verano.
- MARTORELL PORTA, V., et al. (1970): *Historia del Urbanismo de Barcelona*, Ed. Labor, Barcelona.
- TARRAGO, Salvador (1974): *En defensa de Barcelona*, Ed. AEDOS, Barcelona.