

# BADALONA OLIMPICA. IMPACTO DE LOS JJ. OO. EN UNA CIUDAD DE LA CORONA BARCELONESA

Josep M. Sabater \*

Badalona, además de ser sede olímpica de las competiciones de baloncesto y boxeo, acogerá la Villa Olímpica de Prensa.

Para celebrar las competiciones de baloncesto se ha construido un nuevo Palacio Municipal de Deportes con capacidad para 12.500 personas, cuya construcción ha supuesto complejas renovaciones estructurales en el centro geográfico de la ciudad. Esto se ha llevado a cabo en dos sentidos: primero, desde el punto de vista de la innovación arquitectónica dentro de la ciudad misma y, en segundo lugar, en el desarrollo de nuevos espacios en las inmediaciones.

Este artículo expone una detallada enumeración de estos proyectos y de su importancia en la ciudad. Además, analiza las carencias y dificultades de los cambios introducidos y pone de manifiesto algunas peculiaridades del planeamiento de una ciudad española y los retos planteados por el desarrollo urbano en los extrarradios.

## OLYMPIC BADALONA. THE IMPACT OF THE OLYMPIC GAMES UPON ONE OF BARCELONA'S OUTLYING SATELLITE CITIES

*Badalona, in addition to being the projected olympic site for both the basketball and boxing venues, will also be the home of the Olympic Village for the Press.*

*To host the basketball games a new sports pavilion has been built with a capacity of 12.500 persons. The construction of the Municipal Sports Palace has brought about complex structural reworking of the city's geografic center. This it has done in two ways: first, from a standpoint of architectural innovation within the city itself and, secondly, from that of developing other spaces in the immediate or near vicinity.*

*This article offers a detailed account of these undertakings and their import on the city. In addition, it analyzes the shortcomings and difficulties of the changes being made, thus bringing into view some of the peculiarities of Spanish city planning and the challenging problems posed by urban development in city outskirts.*

71

### Introducción

El 17 de octubre de 1986, un poco después del mediodía, el centro de Badalona se vio sorprendido por el disparo de una inesperada tramoya de petardos desde el edificio del Ayuntamiento. Entre curiosos, desconcertados, ilusionados y escépticos, los badaloneses se enteraron de la nominación de Barcelona como sede de la *XXV Olimpiada* y de su propia implicación en los *Juegos Olímpicos de 1992*, algo que —a diferencia de lo sucedido en la vecina ciudad de Barcelona— había pasado relativamente desapercibido hasta ese momento.

Algún tiempo después, el que esto escribe publicó un artículo en la prensa local <sup>1</sup> en el que se exploraban las posibles consecuencias, positivas y negativas, que podía suponer tal acontecimiento para la ciudad. Entre las primeras se consideraba la construcción de infraestructuras para una posterior política de actividades deportivas y culturales; la oportunidad de construir ciudad mediante algunas intervenciones

edificatorias y urbanizadoras con una formalización «monumental» determinante de una nueva imagen urbana no suburbial; la posibilidad de inducir procesos de regeneración del sector geográficamente central de la ciudad (*Barrio del Progrès*) apoyándose en la construcción de un gran equipamiento deportivo y en otras actuaciones simultáneas alentadas por el clima de la Olimpiada, como el *Puerto deportivo-pesquero*; la imprescindible realización de infraestructuras viales y el desarrollo del transporte público; y, muy en línea con las preocupaciones del momento, la dinamización de la actividad económica para remontar la grave

<sup>1</sup> SABATER CHELIZ, Josep M., «Badalona, ja ets olímpica!», *Carrer dels Arbres*, 2.ª época, núm. 3, Museu de Badalona, Badalona, primavera 1987. También SABATER CHELIZ, Josep M., «Sobre les olimpíades», en *Revista de Badalona*, núm. 2.565, II época, Badalona, 21-IX-84.

crisis iniciada hacia 1976. Por otro lado, se cuestionaba si las circunstancias atípicas de los JJ. OO. no inducirían procesos de tipo especulativo.

En este momento, sólo cuatro años después, ya es posible hacer un balance bastante aproximado de los efectos reales de los JJ. OO. y verificar cómo una buena parte de los pronósticos se han convertido en realidad, hasta qué punto se han conseguido desarrollar las virtualidades implicadas en el proyecto olímpico, cuáles han sido los límites de las actuaciones realizadas y comprobar qué elementos ilusorios estaban contenidos en la propuesta inicial y han sido implacablemente descartados por los hechos. También es ahora posible valorar con mejor criterio el alcance real de los JJ. OO. como impulsor de determinados procesos socioeconómicos y urbanos.

Pero para desarrollar estas consideraciones se requiere una cierta explicitación de la situación preexistente.

### Noticia de Badalona

Badalona ocupa una posición geográfica excéntrica en relación a la aglomeración metropolitana barcelonesa, constituyendo el extremo noreste del *continuum* urbano; si bien el término municipal tiene una forma regular, el relieve de la *Serralada de Marina* (Cordillera Litoral Catalana) se va cerrando hacia el noreste, tomando contacto con el Mar Mediterráneo en el Turó (Colina) de Montgat, límite entre la comarca del Barcelonés y la estrecha faja litoral del Maresme. Se configura así un escenario espacial de forma triangular alargada en sentido sudoeste-noreste entre la citada Serralada de Ma-

rina, la línea costera y el Río Besós; entre las montañas y el mar se extiende una primera terraza de suave pendiente formada por materiales de piedemonte, a una altura media de 20 m., y a escasa altura sobre el mar, una plataforma de aportación fluvial (río Besós) y marina (arenas arrastradas por las rieras del Maresme). La estructura tabular de la terraza ha estado socavada y modelada por pequeños cursos de agua (rieras) en dirección al mar o al Río Besós.

Este territorio, sobre el que se desarrolla el crecimiento urbano de la ciudad, tiene así un carácter de corredor entre el llano de Barcelona y el Maresme, corredor que históricamente ha sido utilizado por las grandes vías de comunicación: desde la *Vía Augusta* romana a la *Autopista A-19*, pasando por el primer ferrocarril de España (FC de Barcelona a Mataró) y la *carretera N-II*. Esta estructura lineal está completada por el débil sistema transversal de los cursos de agua (torrentes o rieras), de débil pendiente y lecho suave y arenoso, normalmente seco, que tradicionalmente ha configurado las vías de circulación en el sentido mar-montaña.

El primer asentamiento urbano (el poblado ibérico de *Baitolo* y la villa romana de *Baetulo*) se produjo sobre el *Turó d'en Rosés* (una avanzada del relieve tabular hacia el mar), asentamiento que tuvo continuidad en la villa medieval de *Betulonia*, hoy barrio de *Dalt de la Vila*. El siguiente episodio no aparece hasta el siglo XVII, con la formación de un pequeño núcleo urbano de pescadores en la playa (*Baix a Mar*). Durante el siglo XVIII la ciudad relleno el arenal existente entre el *Dalt de la Vila* y *Baix*

*a Mar* con una estructura urbana ortogonal comprendida entre la *Riera de Matamoros* y la *Riera de Canyet* y centrada en el cruce entre el camino (riera) entre ambos asentamientos y el *Camí Ral* (posterior *carretera N-II de Barcelona a Mataró*).

Badalona había sido hasta la primera mitad del siglo XIX una pequeña villa agrícola y pesquera, lo que le había valido el título —hoy desconcertante— de «perla del Mediterráneo». La industrialización, tardía pero importante, consecuencia de la difusión de los procesos de Barcelona, configura ya en los principios del XX un peso predominante del sector secundario, con una industria diversificada, pero con especial desarrollo de los sectores textil, mecánico y químico, y con la presencia de factorías de un cierto tamaño: hilatura de Carbó y Vinyes (1840), que instaló la primera máquina de vapor en la ciudad, antes de 1850; la fábrica de charoles, hules y encerados Le Boeuf (1850); fábrica de gas Josep Jaurés (1866); «*El Cristall*» (Farrés i Cía, 1866); Bosch i Grau «*Anís del Mono*» (1868); fábrica de abonos Cros (1875); refinería de petróleo de Suari, Canals i Cía, después Deutchs i Cía, la primera de España (1879); refinería de azúcar Fontrodona y Castelló (1865); fábrica textil Giró (1907); fábrica de envases metálicos Gottardo de Andreis «*La Llauna*» (1906); etcétera. Con la industrialización se produce una primera colonización del territorio de arenas, marismas y terrenos bajos comprendido entre la ciudad y la desembocadura del río Besós, a semejanza del Poble Nou barcelonès, colonización a la que no es ajena la construcción del FF. CC. de Barcelona a Mataró

(1948), con un trazado próximo a la línea de playa.

Las pautas de esta primera colonización industrial ignoran la ciudad preexistente; más bien traducen la estructura morfológica del territorio y se apoyan en la carretera de Barcelona a Mataró y en el ferrocarril, y, transversalmente, en el sistema de rieras hacia el mar. La articulación del conjunto urbano se planteará a finales del siglo XIX con la aparición del primer intento de ordenación urbanística (*Plan de Juan B.ª Pons*, 1898), que se extiende sobre la plataforma litoral prácticamente entre los límites de Badalona con San Adrià del Besòs y Montgat, y desde la carretera de Barcelona a Mataró y el mar, poniendo un interesante modelo de ocupación del territorio basado en la coexistencia de la industria y de los barrios obreros y en la alternancia de manzanas de diferentes tamaños, presumiblemente destinadas a uso industrial y de vivienda.

Hacia 1925 surge un fenómeno que tendrá amplia repercusión posterior: la aparición de una multitud de urbanizaciones privadas, pequeñas y dispersas, sin ninguna ley de articulación entre sí y con el conjunto urbano, con la novedad de que buena parte de ellas se asientan al noroeste de la *carretera N-II*, sobre la terraza intermedia.

Un episodio interesante es la formulación del *Plan Urbanístico* (1930), redactado por el arquitecto municipal José Fradera Botey, que surgió a resultados del impulso de la Dictadura de Primo de Rivera a las obras públicas y al municipalismo, será aprobado, curiosamente, por el Ayuntamiento posterior al alzamiento de 1936.

El *Plan* se plantea a partir de un análisis pormenorizado de la ciudad existente y, al propio tiempo, de una crítica muy severa del ensanche surgido en base al *Plan de Juan B.ª Pons*, rechazando por un lado las estructuras urbanas en retícula ortogonal —consideradas como vacías de forma— y, por otro, descartando la mezquindad de dicho planeamiento, en especial la estrechez de las calles y la irregularidad final de la malla. También se dedica especial atención hacia los problemas localizados en la proliferación de «urbanizaciones particulares».

A partir de aquí, el *Plan Urbanístico* se propone:

i) Preparar la ordenación de un buen paquete de suelo, de forma que no pueda producirse de nuevo la urbanización descontrolada y no integrable en el tejido urbano (ensanche).

ii) Sanear algunos puntos concretos considerados demasiado degradados y hacer aquellas intervenciones imprescindibles sobre la vieja trama urbana (reforma).

iii) Conectar Badalona con su entorno territorial: St. Adrià del Besòs, Sta. Coloma de Gramenet, Montgat y Tiana. Al propio tiempo, preparar la red viaria para las necesidades futuras: tráfico de coches, tranvías, etc.

iv) Recuperar el «déficit de forma» de que adolece la ciudad de Badalona, de hecho con muy poca sensibilidad hacia los ambientes de pueblo agrícola y marinero de los barrios más antiguos de la ciudad (*Dalt de la Vila, Baix a Mar*).

v) Dotar a la villa de Badalona de todo aquel repertorio de lugares públicos o equipamientos que exige una gran ciudad: par-

ques, avenidas, grandes perspectivas, monumentos, edificios públicos (más bien considerados como objetos configuradores del espacio público que como contenedores de funciones urbanas), puerto, etc.

¿Sueño o realidad anticipada? ¿Discurso ideológico o planeamiento voluntarista? Ciertamente que no corresponde ahora plantear el ejercicio ucrónico del que pudiera haber sido el desarrollo de la ciudad sin las circunstancias específicas de la posguerra y del desarrollismo de los años cincuenta-sesenta. Sí que procede tomar nota a diversos elementos: la visión autogratificadora que tiene la burguesía local de su emporio industrial al final de la Gran Guerra Europea, su necesidad de formular una imagen grandiosa de la ciudad y de la sociedad burguesa como respuesta a la crisis económica y las luchas sociales de los años veinte, y, al mismo tiempo, de la endeble realidad urbana badalonesa y su frágil concepto como sociedad civil. Pero también de la retórica primoriverista y del margen de optimismo resultante de la significativa actuación en materia de obras públicas, urbanización y dotaciones urbanas del ayuntamiento del Alcalde Pere Sabaté, apadrinado por el general Martínez Anido (gobernador militar de Barcelona a partir de 1917 y gobernador civil en el período 1920-1922), del impulso al municipalismo de la Dictadura, y, por último, del mimetismo respecto a la gran urbe barcelonesa, que había vivido la polémica del *Plan Jaussely* (aprobado en 1907) y su revisión simplificada (*Plano General de Urbanización de Barcelona*, de Romeu-Porcel, aprobado en 1917), había desventrado en centro histórico con

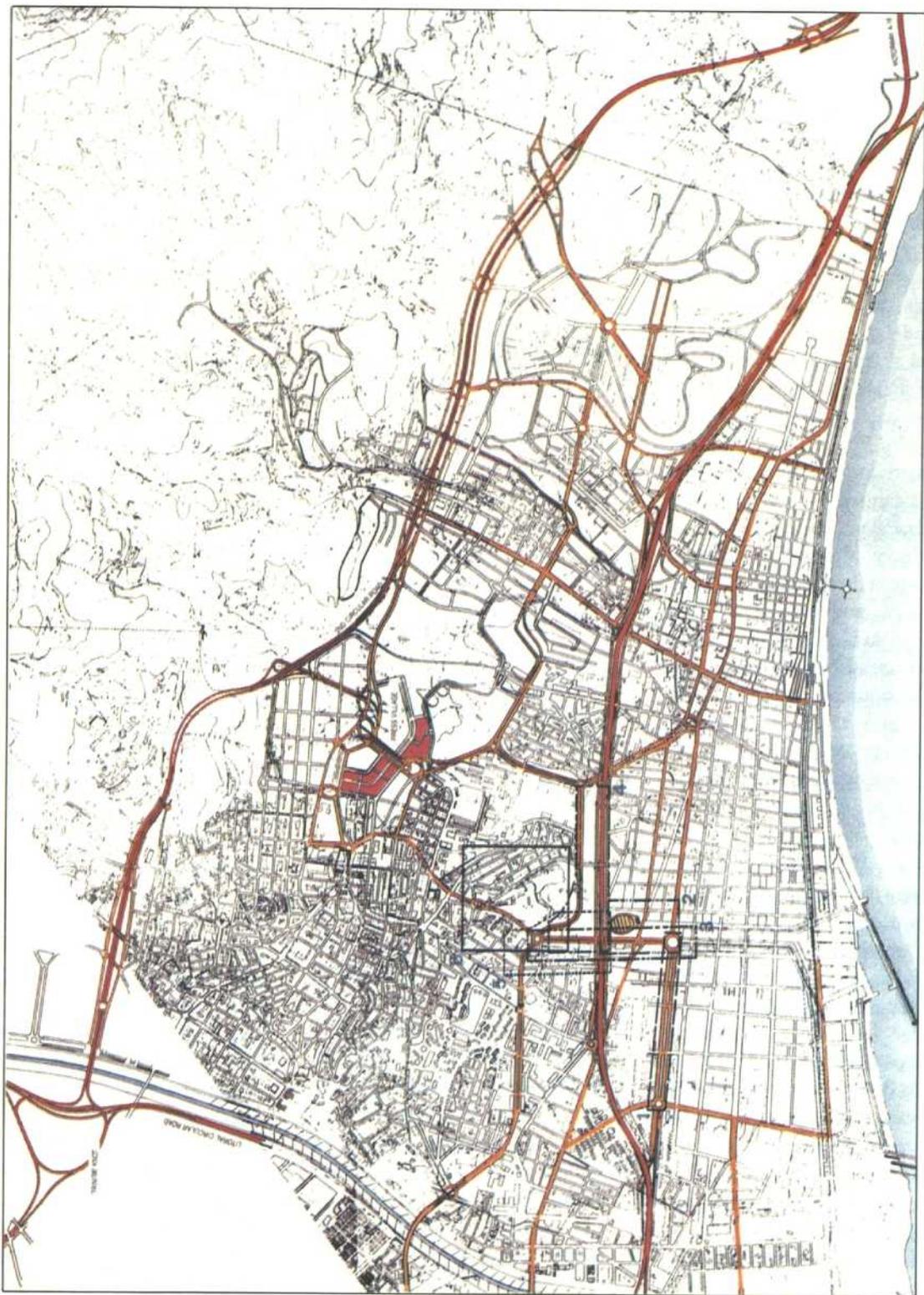


Figura 2. La red viaria básica después de las actuaciones en curso.  
Operaciones vinculadas al pabellón deportivo: 1) Remodelación y prolongación de la Avda. Marqués de Montroig; 2) Plaza Tarradellas; 3) Conexión vial entre ambos lados de la autopista; 4, 5 y 6) Complejo del «Parque del Turó d'en Caritg».

la apertura de la Vía Laietana, la vía «A» del *Plan Baixeras* (iniciada en 1908), y se estaba preparando para la Exposición Internacional de 1929.

Singularmente, el *Plan de Urbanismo de Fradera*, iniciado por la Dictadura, se aprueba por un ayuntamiento de izquierdas después de iniciada la guerra civil en el contexto reciente de la promulgación de un decreto de municipalización de todos los inmuebles, solares y terrenos de la ciudad. Paradigma de las visiones de la burguesía, es asumido por un gobierno popular incapaz de producir su propio modelo de ciudad. Concluido el episodio republicano, el *Plan* quedó como una referencia inevitable del discurso urbanístico sobre la ciudad, pero también como un instrumento inaplicable; mientras tanto el crecimiento de la ciudad seguía por derroteros bien distintos.

### *Badalona después de la guerra civil*

Cuando se inicia la postguerra, Badalona cuenta con cerca de 50.000 habitantes, en parte autóctonos, pero ya con la presencia de un primer núcleo de inmigración procedente de Cataluña (significativamente del Delta del Ebro, los «*canareus*» en la cultura local) asentados como consecuencia de la industrialización, y del resto de España (los «*murcianos*»), atraídos por los preparativos para la Exposición Universal de 1929 y las obras que se acometen en Barcelona (construcción del *Ferrocarril Metropolitano*).

A partir de este momento, se produce un crecimiento poblacional acelerado que supone una ur-

banización caótica y descontrolada del territorio, especialmente en la terraza intermedia, ausente de planeamiento, y en base a las urbanizaciones privadas de los años veinte.

#### EVOLUCION DEMOGRAFICA DE BADALONA <sup>2</sup>

Año	Población
1359.....	612
1553.....	473
1675.....	900
1746.....	1.242
1776.....	2.858
1845.....	4.850
1851.....	5.733
1857.....	10.485
1875.....	12.800
1890.....	16.000
1900.....	19.116
1910.....	20.957
1920.....	29.092
1930.....	42.230
1936.....	47.929
1940.....	48.520
1950.....	61.587
1955.....	76.331
1960.....	92.257
1965.....	125.002
1970.....	162.888
1975.....	201.867
1981.....	227.744
1983.....	229.139
1986.....	223.344

Posteriormente, el *Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia* (1953) supone un cambio en las pautas de urba-

<sup>2</sup> NIETO I SABATE, Dolors, «Del siglo XVI al XVIII: Consolidació de les estructures socials, econòmiques i institucionals», y VILLARROYA I FONT, Joan, «1787-1875: Conflictes, guerres i naixement d'una ciutat industrial», en *Carrer dels Arbres*, 3.ª época, núm. 2, Museu de Badalona, octubre 1991; GABINETE DE ESTUDIOS E INVESTIGACIONES DEL AYUNTAMIENTO DE BADALONA, *Badalona: Población, vivienda, transportes, enseñanza, economía pública local*, Ayuntamiento de Badalona, Badalona, 1976, y GABINET D'ESTUDIS. AREA DE PROGRAMACIO, POBLACIO I ESTUDIS DE L'AJUNTAMENT DE BADALONA, *Badalona, avui (Padró 86)*, Ayuntamiento de Badalona, Badalona, 1987.

nización, dando entrada a los agentes del capital privado e introduciendo unos mecanismos procedimentales (planes parciales), que, sin embargo, no van más allá de la legitimación de la operación correspondiente. Se utiliza el *zoning* como instrumento de determinación tipológica y de intensidad de uso (edificación), pero no se ofrece ninguna propuesta consistente de articulación del conjunto urbano, ni una previsión paralela de dotaciones ciudadanas; la red vial urbana continúa sustentándose en la precariedad del esquema ya conocido de *carretera de Mataró/rietas transversales*. La única gran actuación del período es la *Autopista A-19* (1969), que, paradójicamente, se construye sobre el trazado de una gran avenida urbana formulada por el *Plan Urbanístico de J. Fradera*, pero, sin embargo, con un carácter absolutamente distinto: el de canal de paso del tráfico generado/polarizado por Barcelona, constituyendo de hecho una barrera urbana de difícil permeabilidad.

Tampoco en los equipamientos hay un desarrollo paralelo del crecimiento demográfico. Para poner un ejemplo, Badalona cuenta sólo hasta 1960 con los únicos dos grupos escolares construidos durante la Dictadura, siendo todo lo demás escuelas privadas o públicas «*unitarias*».

El carácter de crecimiento suburbial de este período viene refrendado por la promoción pública de vivienda en Badalona (10.333 viviendas en 1951-1976), utilizadas como «vacadero» de las necesidades de la vecina Barcelona, singularmente los nuevos barrios de Pomar (2.512 viviendas) y St. Roc

(3.395) construidas por la *Organización Sindical del Hogar* entre 1966 y 1976 y que han constituido desde entonces focos de pobreza y marginalidad social<sup>3</sup>.

### El Plan General Metropolitano

El urbanismo de la época tardofranquista debe enmarcarse en el contexto de una cierta convulsión en el orden urbanístico: la progresiva aplicación de la *Ley del Suelo* (1976), la creación en 1975 de la *Corporación Metropolitana de Barcelona* —entidad supramunicipal con competencias urbanísticas— y la redacción y aprobación del *Plan General Metropolitano* (1976), revisión del insuficiente *Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia* de 1953. Al propio tiempo, la actividad de construcción de viviendas alcanza un máximo histórico. Políticamente, el movimiento reivindicativo sindical y vecinal adquiere una fuerza notoria.

El *Plan General Metropolitano* supuso la extensión al municipio de Badalona de criterios de control de densidad y dotación de equipamientos, pero, por el contrario, continuó sin ofrecer una

<sup>3</sup> Estos procesos son muy semejantes a los que se dieron en otras poblaciones del área metropolitana de Barcelona: MIRALLES, Carles; SANMARTÍ, Joan; SOBREQÜÉS I CALLICÓ, Jaume; VILA I VALENTI, Joan, *Les ciutats catalanes en el marc de la Mediterrània*, Edicions de la Magrana, Institut Municipal d'Història (Ayuntamiento de Barcelona), 1984. Ver también SABATER I CHELIZ, Josep M., «Procesos de urbanización en Barcelona y su traspas», en *Ciudad y Territorio*, núm. 3/77, Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, julio-septiembre 1977, y «Exploración política a propósito del Plan Comarcal», en *Bulleti*, Colegio Oficial de Aparejadores de Cataluña, núm. 18, febrero 1976.



Figura 3. Fragmento del plano 1:25.000 del área metropolitana de Barcelona: El «Barcelonés» norte (1969).

propuesta estructurante. La ciudad continuaba sin una articulación urbana: la infraestructura viaria, el sistema de equipamientos y la ausencia de hitos arquitectónicos o singularidades urbanas prorrogaba el carácter suburbial de la ciudad de los años sesenta. Por otro lado, el suelo susceptible de urbanización estaba prácticamente agotado, con la notable excepción del polígono de Montigalá, no siendo ajeno a esta situación el frenético ritmo de construcción durante los períodos de trámite y aprobación del *Plan General Metropolitano*, al amparo del régimen urbanístico transitorio que posibilitó los últimos excesos especulativos.

La crisis económica de 1976, coincidente con el inicio de la vigencia del *Plan General Metropolitano*, tuvo una incidencia profunda en la ciudad: la base económica se resintió notablemente, acusando las insuficiencias de un tejido industrial tecnológicamente atrasado; el número de parados alcanzó cotas altísimas y la existencia de núcleos de marginación social dispersos por los

barrios de crecimiento descontrolado de los años cincuenta y sesenta o polarizados en los barrios de viviendas sociales favoreció la aparición de focos de delincuencia y drogadicción. Simultáneamente, la reivindicación vecinal se apuntó algunos éxitos: por un lado, forzó la paralización de la urbanización y edificación del polígono de Montigalá y, por otro lado, consiguió que el último Ayuntamiento predemocrático iniciara una actividad notable en el campo de las dotaciones escolares, dramáticamente insuficientes<sup>4</sup>.

Excepto en este aspecto, la intervención sobre la ciudad por parte de la Administración (local, metropolitana, estatal) fue prácticamente nula.

### El primer período democrático

En marzo de 1979 se realizaron las primeras elecciones democráticas municipales desde la guerra civil. En Badalona, el Ayuntamiento quedó constituido por 12 concejales del *Partit Socialista Unificat de Catalunya* (comunistas), 10 del *Partit dels Socialistes de Catalunya-PSOE*, 3 de *Convergència i Unió* (centro-derecha nacionalista) y 2 de

<sup>4</sup> De hecho, los movimientos ciudadanos ya habían obtenido anteriormente algunos otros resultados, el más significativo de los cuales fue conseguir que el Ayuntamiento abandonase un proyecto de puerto deportivo que hubiese sacrificado al uso privativo el mejor sector de playa de la ciudad (hacia 1970), destinando la financiación conseguida a este efecto a un amplio programa de urbanización de vialidad local. Sin embargo, es en este momento, conectado con la agitación que supuso la aprobación del *Plan General Metropolitano*, cuando mayor sensibilidad existe para los problemas urbanísticos y mayor fuerza alcanza la reivindicación urbana.

*Centristes de Catalunya-UCD*, bajo presidencia comunista.

Durante los cuatro años siguientes, la actividad municipal se dirigió preferentemente a la resolución de déficits locales, intentando dar respuesta a las activas y casi violentas reivindicaciones vecinales. Por un lado, esto supuso la continuación y activación de la ya iniciada política de construcciones escolares, y por otro, una frenética y hasta entonces desconocida actividad de planeamiento urbanístico a escala de barrio. Se trataba, en este caso, de intentar resolver los déficits locales mediante *PERIs* (*Planes Especiales de Reforma Interior*) que planteaban pequeñas mejoras locales, el respeto a algunas singularidades urbanas o arquitectónicas identificadoras de la conciencia ciudadana y, especialmente, la concreción de espacios de reserva para la construcción de equipamientos locales, según una concepción muy ambiciosa y amplia del ámbito y alcance propios de la actuación pública municipal; no obstante, los *PERIs* abordaban muy tímidamente la intervención sobre el tejido urbano ya construido, actuando únicamente sobre los mecanismos típicos de regulación de la edificación (ordenanzas) y sin disponer en ningún caso de instrumentos efectivos de remodelación urbana. Por otro lado se inició una activa campaña de adquisición de suelo público para zonas verdes y equipamientos (en su mayoría escolares), lo que supuso una relativamente importante asignación de fondos públicos.

Sin embargo, la actuación sobre el sistema viario se redujo exclusivamente a cubrir déficits de urbanización de los sistemas locales, indudablemente graves,

pero en ningún momento se actuó sobre la insuficiente infraestructura primaria. Tampoco se produjo ninguna actuación que tuviera un efecto estructurante sobre el conjunto urbano o tuviera ningún efecto de irradiación que sobrepasase el ámbito de barrio.

Durante este período, la actividad de edificación alcanza cotas bajísimas, principalmente por la difícil situación económica, la saturación del mercado inmobiliario —con *stocks* de vivienda no comercializados procedentes del período anterior— y por la inexistencia de suelo edificable, pero también por el freno de la nueva ordenación urbanística y el rigor jacobino de control urbanístico establecido por el nuevo ayuntamiento, con algunas actuaciones espectaculares en materia de disciplina urbanística<sup>5</sup>. Como reacción a esto y también dentro de una política de reactivación económica y generación de empleo, el Ayuntamiento intentó promover la creación de

<sup>5</sup> La profunda modificación de la dinámica de construcción de viviendas queda explícita en los datos siguientes, comprensivos de obras de reforma y nueva edificación:

LICENCIA DE OBRAS CONCEDIDAS  
(Vivienda)

Año	Núm. de licencias
1970.....	3.685
1971.....	3.995
1972.....	5.187
1973.....	5.187
1974.....	5.001
1975.....	2.575
1976.....	2.243
1977.....	159
1978.....	152
1979.....	203
1980.....	120
1981.....	120

Fuente: ANGUERA I TORRENTS, Josep, y CASA, Joan B., *Estudi socio-econòmic de Badalona*, Consell Econòmic i Social de Badalona y Banca Mas Sardà, text multicopiat, Bellaterra, 1986.

nuevo suelo urbano —especialmente industrial— mediante el planeamiento parcial de varios polígonos cuya gestión se confiaba a la iniciativa privada, pero el resultado fue más bien discreto.

Sólo al final de este primer período municipal democrático, cumplidas las urgencias más apremiantes y también con un cierto desencanto en el diálogo entre movimiento vecinal y ayuntamiento, se empezaron a plantear operaciones de estructuración de la ciudad. Apparentemente se resuelve el polémico tema de *Montigalá*, con un acuerdo entre la propiedad y la administración que supone un cambio sustancial del planeamiento, a cuya redacción se procede, y se inicia la reflexión sobre la ciudad en su conjunto con el *Plan de Calzadas Laterales de la Autopista A-19*.

## El segundo período democrático

Las elecciones de 1983 y siguientes suponen la hegemonía socialista en el gobierno de la ciudad, y con esto algunos cambios en la política urbanística: la búsqueda de un cierto consenso local con todos los agentes locales, tanto los movimientos vecinales como la iniciativa privada, y renunciando por otro lado al fuerte intervencionismo municipal y al doctrinarismo a ultranza característicos del período anterior.

Paralamente, la actividad urbanística municipal se reorienta: si por un lado continúa la política de dar resolución a los déficits locales, sobre todo en materia de equipamientos, por otro lado se plantean ya intervenciones con cierta carga estructurante, ac-

tuciones sobre el sistema viario primario y los primeros intentos de remodelar sectores de ciudad, con la limitación importante de la precariedad presupuestaria municipal y la consecuencia arriesgada de actuar mediante los mecanismos de la iniciativa privada y el lucro.

La disolución de la *Corporación Metropolitana de Barcelona* (1987) es, en ese sentido, un hecho absolutamente determinante. La entidad supramunicipal, con ingresos propios procedentes de los presupuestos del Estado era prácticamente el único mecanismo que permitía afrontar operaciones de una cierta importancia. Su desaparición dejó al Municipio sin otros recursos que los propios, y sin que se produjera una sustitución de inversión por parte de la *Generalitat de Catalunya*. Mecanismos alternativos, como la *Mancomunidad de Municipios del Barcelonés*, sólo llegarán a adquirir efectividad más tarde, ya en los años noventa.

Por tanto, los grandes proyectos quedaron sobre el papel, o sometidos a la precarización de una actuación por fases acompañadas a las pobres disponibilidades económicas del municipio: los sistemas viarios (calzadas laterales de la A-19, la *Gran Vía Norte*, etc.), el *Parque del Turó d'en Caritg*, etc. Tampoco los proyectos que habían de sustentarse sobre actuaciones de la iniciativa privada pudieron conseguirse, tanto por la escasa animación económica como por el disenso entre las diversas fuerzas sociales y políticas (*Montigalá*, nuevo proyecto de puerto).

### *El impulso olímpico*

En estas circunstancias se produce la nominación de Barce-

lona como sede de los JJ. OO. El proyecto olímpico diseñado para la candidatura sitúa en Badalona el escenario de las pruebas de baloncesto y tiro olímpico, con lo que se prevé la construcción de sendas nuevas instalaciones *ad hoc*. Sin embargo, la maduración posterior del mencionado proyecto conlleva varias sustanciales modificaciones: se reafirma la localización en Badalona de las competiciones de baloncesto —deporte muy vinculado a la ciudad—, pero se abandona la idea de ubicar las instalaciones necesarias para el desarrollo de las pruebas olímpicas de tiro en el *Turó d'en Seriol*, como consecuencia de insalvables problemas técnicos; en cambio, ante la imposibilidad de remodelar la barcelonesa *Plaza de Toros de las Arenas* para adaptarla temporalmente a la competición del boxeo, se opta por utilizar para esta actividad, aparentemente minoritaria, el ya existente *Pabellón del Joventut de Badalona* (sede del equipo local de baloncesto) y, lo que es más importante, se alcanza un acuerdo para desarrollar una primera fase de la urbanización y construcción del *polígono de Montigalá* con el fin de que acoja la *Villa Olímpica de la Prensa*.

En definitiva, se concretan dos intervenciones significativas a escala urbana: la construcción del nuevo *Palau Municipal de Deportes* y la mencionada *Villa Olímpica de la Prensa*.

### *El nuevo pabellón del baloncesto*

La primera consecuencia de los JJ. OO. ha sido la construcción por el *COOB'92 (Comité*

*Organizador de la Olimpiada de Barcelona 1992)* de un nuevo pabellón destinado a acoger todas las competiciones del baloncesto. Con una capacidad de 12.500 espectadores, una arquitectura interesante y un equipamiento técnico de alto nivel, el *Palau Municipal d'Esports de Badalona* pasa a ser la segunda instalación deportiva cubierta de Cataluña (después del sofisticado *Palau St. Jordi* de Barcelona, también construido con ocasión de los JJ. OO.).

Antes de entrar a la consideración de su incidencia en la ciudad, cabe hacer una referencia a un aspecto psicossociológico. Si el *C. F. Barcelona* «es más que un club» y ha sido durante los años difíciles de la dictadura franquista un mecanismo para el ejercicio de un cierto catalanismo popular, Badalona ha encontrado en su identificación con el baloncesto y con el *Joventut de Badalona* («*La Penya*») <sup>6</sup> uno de sus escasos mecanismos de autoafirmación como ciudad con personalidad propia e independiente dentro de la gran metrópolis barcelonesa, hecho precioso dentro de la precariedad de la vida cívica local y del vaciado cultural propiciado por la fuerte centralidad de Barcelona y por la desertización civil practicada por el alcalde fuerte del franquismo Felipe Antoja Vigo. La construcción de un nuevo pabellón que sustituye al ya existente (notoriamente insuficiente) y el soporte que esto supone para el equipo bandera de una tradición deportiva fuertemente arraigada refuerza el discurso de un badalonismo que se resiste a un papel pura-

<sup>6</sup> «*La Penya*» (literalmente, club de amigos) fue creada en 1930 con el nombre de «*Spirit of Badalona*», aludiendo al vuelo de Lindberg tres años antes.



mente suburbial y a una anulación de la personalidad propia. El nuevo edificio no es, por tanto, un simple contenedor de competiciones de los JJ. OO. y un equipamiento importante para el desarrollo posterior de actividades deportivas y de otro orden, sino que adquiere un valor emblemático, expresivo de la capacidad de Badalona para remontar su depauperada condición actual y jugar también su papel de «pequeña capital» en competencia con Barcelona: otra forma, pues, de *construir ciudad*. Así fue entendido claramente por el Ayuntamiento de Badalona cuando exigió con contundencia que el pabellón acogiera *todas* las competiciones de baloncesto durante los JJ. OO., frente a la pretensión de Barcelona de realizar en Montjuïc las semifinales y finales de un deporte que en los JJ. OO. de 1992 adquirirá uno de los papeles protagonistas, debido a la aceptación por parte del Comité Olímpico Internacional de la participación del baloncesto profesional (y significativamente de los equipos americanos). Es bien demostrativo de ello el consenso ciudadano en torno a la construcción de este nuevo pabellón, así como la pasión popular en su inauguración y primera campaña durante estos últimos meses, en contraste con la indiferencia con que se ha presenciado la nominación de Badalona para acoger también la competición de boxeo, precisamente en la antigua sede del *Juventut*.

El nuevo pabellón se sitúa en un vacío urbano prácticamente centrado respecto del conjunto de la ciudad construida, en contacto con la principal vía longitudinal (la vieja *carretera N-II*). Por su notable volumen, su tipología y su elegante configuración

supone la aparición de un hito arquitectónico importante, con una formalización rotunda que conforma significativamente el paisaje urbano del entorno, en una ciudad caracterizada por el déficit de forma y por la ausencia de edificaciones notables y lugares connotados, o incluso por la impericia con que se ha utilizado la edificación pública para generar una nueva realidad urbana. Indudablemente, pues, pasará a ser un elemento clave en la lectura de la ciudad *desde la propia ciudad*, si bien cabría haber esperado internamente hacia/desde la ciudad, se hubiera también producido respecto a la visión desde el exterior, desde la autopista vecina, que es otra vía —y muy importante— de percepción de la ciudad y de generación colectiva de su imagen.

Se han producido algunas críticas respecto al lugar escogido para ubicar el pabellón, como si su especial tipología edificatoria destinada a acoger grandes espectáculos condujera forzosamente a producir un artefacto que por su volumen, arquitectura y función se relacionase de forma poco amigable respecto a un entorno urbano con una cierta posibilidad de centralidad. Pero, precisamente, el gran acierto pudiera estar ahí: en la estrategia de utilización del hito significativo del *Pabellón* como primer paso para la urbanización del vacío urbano a que antes aludíamos, que por su especial singularidad de su centralidad geográfica y su proximidad al territorio propio de otra gran operación urbanística planeada —la construcción del *Puerto pesquero-deportivo* y la remodelación del barrio circundante— podría abrir una parte de la ciudad a un

proceso de transformación urbana en profundidad, con la superación de las estrechas condiciones del centro histórico actual (el núcleo consolidado a principios del siglo XX) para soportar los usos y funciones pertinentes a una ciudad de 200.000 habitantes no suburbial.

Por otro lado, la creación de espacios libres urbanizados en torno al *Pabellón* ha tenido la virtud de plantearse no sólo hacia el sureste, su expansión más evidente, la planicie hacia el mar y el posible eje de la operación de remodelación urbana/puerto, sino que ha franqueado la muralla de la autopista mediante un nuevo paso inferior, buscando una adecuada solución vial y de aparcamiento a las necesidades propias de un lugar de gran afluencia de público. Con ello se ha conectado hacia el noreste con otro gran vacío urbano, el *Turó d'en Caritg*, ocupado hasta hace poco tiempo por unas baterías costeras, y el espacio entre éste y la *autopista A-19*. Como en tantos otros episodios urbanos de nuestras ciudades, la presencia de una finca militar y las restricciones de su zona de influencia han posibilitado el mantenimiento medianamente intacto de una gran superficie fuera del consumo exhaustivo del suelo para edificación producido durante los años cincuenta-setenta, y, por tanto, la aparición de una reserva de espacio libre en un contexto altamente densificado. Las baterías fueron adquiridas por el Ayuntamiento al Ministerio de Defensa en 1986, y recientemente —impulsado por las necesidades de los JJ. OO.— se han expropiado los terrenos entre éstas y la autopista, en total unas 17 ha, y se ha demolido una de las últimas y más evidentes

áreas de barraquismo subsistentes. Esto permite ahora la realización de nueva vialidad (*Gran Vía Norte*) y de un Parque Central (*Parque del Turó d'en Caritg*), superando ambas cosas la estricta función de estructuras locales al servicio de los barrios densamente edificados del entorno para asumir un papel de sistemas supralocales unificadores de los diversos sectores de ciudad; todo ello, vale la pena insistir, precisamente en la medida que se ha establecido la conexión entre ambos lados de la autopista como consecuencia de la construcción del *Pabellón* y su necesaria consecuencia de creación de espacios libres, vialidad y aparcamientos vinculados.

### Montigalá

La historia del polígono *La Batllòria-Montigalá* arranca en 1966 con la constitución de una Asociación Mixta entre la *Comisión de Urbanismo y Servicios Comunes de Barcelona y otros municipios*<sup>7</sup>, el Ayuntamiento de Badalona y los propietarios del suelo con el objeto de promover la urbanización y construcción del mismo por gestión pública y sistema de compensación, sobre una extensión de aproximadamente 200 ha (sobre un total de unas 800 ha urbanas y/o urbanizables para el conjunto de la ciudad). La *Comisión de*

<sup>7</sup> La *Comisión de Urbanismo de Barcelona* fue creada en 1955 con objeto de gestionar el *Plan Comarcal de 1953*; con la aprobación de la *Ley de régimen especial para el municipio de Barcelona* (1957) pasó a denominarse *Comisión de Urbanismo y Servicios Comunes de Barcelona y otros municipios* y a partir de la *Ley del Suelo de 1956* ejerció las funciones propias de las Comisiones Provinciales de Urbanismo para el ámbito de la «comarca del 53».

*Urbanismo* encarga la redacción del plan parcial a un notable equipo de profesionales<sup>8</sup> que acaba sus trabajos en 1967; la aprobación definitiva tiene lugar, no obstante, tres años después. El planeamiento, siguiendo la tónica al uso de vulneración de los propios supuestos del *Plan Comarcal de 1953*, procede a una recalificación de los terrenos que es ejemplarmente explícita en la propia *Memoria* del plan parcial:

«La evidente necesidad de vivienda, dado el déficit actual de la misma en el Área Metropolitana de Barcelona, agravado no sólo por el crecimiento vegetativo, sino también por los fenómenos inmigratorios, exige de la Administración una política de suelo encaminada a transformar en urbanas grandes áreas donde ubicar la vivienda adecuadamente planificada. Por otra parte, la propiedad privada, consciente y responsable, no puede eludir este problema social, enajenando el suelo sin una previa planificación que evite el crecimiento anárquico de las ciudades.»

(...)

El área objeto de planificación se halla sujeta, en cuanto a edificación urbanística, al *Plan Provincial de Ordenación [sic.] (...)*. Comprende éste zonas forestal y agrícola permanente en su mayor extensión, incluyendo áreas con destino a suburbana semintensiva y extensiva, residencial urbana semintensiva y ciudad jardín, en su triple diferenciación extensiva, semintensiva e intensiva. La necesidad de transfor-

<sup>8</sup> Arquitectos: BALLESTEROS FIGUERAS, BARBA CORSINI, CARDENAL GONZALEZ y DE LA GUARDIA COMPTE; economista: ERNEST LLUCH MARTIN; y abogado, ROVIRA VILAMITJANA. El plan es señalado como técnicamente modélico en relación con otros casos contemporáneos.

mar este suelo en urbano autónomo en cuanto a servicios, aunque integrado a Badalona y no planteado como extensión del actual casco urbano, dada su importante superficie, *aconseja ordenar el suelo del presente plan parcial con total independencia de la calificación aludida* [el subrayado es mío, J. S.]. Es evidente que aun en caso de no proceder a un planeamiento con carácter autosuficiente, se hace indispensable el cambio de calificación del suelo previsto en el *Plan Provincial*, puesto que el área calificada como agrícola permanente y forestal representa más del 70 por 100<sup>9</sup>.

Aprobado el plan, se da comienzo a las obras de urbanización; sin embargo, no se procede como se había planeado inicialmente, por gestión pública, sino mediante la *Junta de Compensación* constituida por los propietarios, concentrándose el dominio del suelo en un porcentaje superior al 90 por 100 en un *pool* de bancos (Banca Catalana-Banco Industrial de Cataluña al 50/50 con Banco de Madrid-Banco Catalán de Desarrollo; o si se quiere, grupos Pujol-Figueras). Y con las obras, aparece una contestación popular bajo la consigna «¡Montigalá para el pueblo!» inspirada por la izquierda

<sup>9</sup> Párrafos 1.2.5 y 1.1.1.8 de BALLESTEROS FIGUERAS y otros, *Plan Parcial de Ordenación Batllòria-Montigalá*, Edición de la Asociación de Propietarios del Polígono de Montigalá, Badalona, 1967. Este desbordamiento de las previsiones del *Plan Comarcal* (o del *Plan Provincial* en su caso) es, como ya se ha dicho, característica general: véase FERRER AIXALÀ, Amador, *Presentación y estadística de los planes parciales de la provincia de Barcelona (1956-1970)*, Publicaciones del Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares, La Gaya Ciencia, Barcelona, 1974.

local y de la vecina población de Sta. Coloma de Gramenet.

La movilización, en un momento de alta sensibilidad social por los temas urbanísticos y especialmente por lo que se refiere a la densificación edilicia, viene propiciada por las características de la operación: su importante extensión; el hecho del agotamiento del suelo susceptible de edificación en la ciudad, que permite identificar *Montigalá* como «el último espacio libre de Badalona»; el importante impacto que supone (previsión de 13.500 viviendas y 45.000 nuevos habitantes, además de una zona industrial); y posiblemente, aunque no se explicita en el discurso de la oposición popular, la comprensión intuitiva de los mecanismos de segregación social del espacio planteados desde el planeamiento y decorosamente justificados desde el aparato técnico de la aplicación de los principios de la Carta de Atenas, las modernas aportaciones sobre el tratamiento del tráfico en la ciudad y las experiencias de las *new towns* inglesas. Efectivamente, el plan se plantea un sistema viario jerarquizado (red primaria/red secundaria/red peatonal) con separación final del tráfico rodado y peatonal; la clave está en el vial perimetral, que se presenta como un vial rápido, con calzadas separadas y enlaces a distinto nivel y que actúa como una barrera física prácticamente insuperable y que rodea todo el núcleo residencial; se trata de cerrar el nuevo asentamiento a la influencia socialmente degradante del entorno, los barrios suburbanos de Badalona y Santa Coloma (*La Balsa, Sistrells, El Fondo*, etc.) y al propio tiempo crear un *centro urbano* comercial y de servicios autosuficiente y

que asegure una tensión centrípeta que anule toda relación con el resto de Badalona, sustituida en todo caso por la conexión privilegiada con la ciudad central de Barcelona a través del 2.º *Cinturón de Ronda* que ha de enlazar directamente con el vial perimetral<sup>10</sup>.

Paralizada *de facto* la operación por la protesta ciudadana (y también por la discutible viabilidad comercial en un momento de saturación del mercado), el *Plan General Metropolitano* reconoce *de jure* la situación calificando el polígono como *sector de reforma interior*, con lo que se exige una modificación del planeamiento y se abre la puerta a una reducción del aprovechamiento urbanístico. Sin embargo, la situación se paraliza: en la situación depresiva de la segunda mitad de los años setenta es impensable la realización del producto y, por otro lado, todavía no existe una administración local legitimada por las urnas que pueda ejercer de interlocutor válido, con lo que el grupo promotor opta por la vía de la reclamación administrativa. Sólo después de las elecciones democráticas de 1979 se desbloquea la situación, al amparo de la constitución inicial de un consistorio municipal de coalición (comunistas, socialistas y *Convergència i Unió*<sup>11</sup>), con lo que se

<sup>10</sup> En el discurso del plan aparece claramente la asunción de las relaciones privilegiadas con la hegemónica «ciudad principal», Barcelona.

<sup>11</sup> El posicionamiento político del grupo municipal de *Convergència i Unió* se mueve dentro de la contradicción de representar los intereses de la pequeña burguesía local, sin enfrentarse a las posiciones de la Generalitat de Catalunya —gobernada por su propio partido— y del grupo Banca Catalana-Banco Industrial de Catalunya —tradicionalmente vinculada a Jordi Pujol— conciliando al mismo tiempo su praxis con el discurso radical realizado hasta el momento.

llega después de laboriosas negociaciones a la firma en 1981 de un protocolo conjunto entre la propiedad y las tres administraciones con competencia urbanística (*Generalitat de Catalunya, Corporación Metropolitana de Barcelona y Ayuntamiento de Badalona*), acordándose la redacción *municipal* de un nuevo planeamiento y fijándose el aprovechamiento urbanístico, las cesiones de suelo y la participación de los cuatro actores implicados en la urbanización y construcción. Entre las variaciones más significativas se encuentra la reducción del número total de viviendas a 4.500, de las cuales 1.000 serán de promoción pública, las dotaciones de equipamiento se orientan a cubrir las necesidades locales y *del entorno* y se concentran las zonas libres en un parque urbano de 4 ha; el equilibrio económico se obtiene aumentando la superficie para uso industrial a 50 ha brutas, objetivo por otro lado coherente con la política municipal de industrialización. Para Badalona esto supone no sólo la resolución de un conflicto histórico pendiente; se trata del contencioso más importante entre los muchos que bloqueaban la convivencia cívica y el desarrollo de la ciudad y, por tanto, la definitiva ruptura con la lamentable herencia del urbanismo franquista. También se posibilita superar los déficits del entorno urbano. *Montigalá* constituye también una oferta de suelo edificable en un contexto general (noreste del área metropolitana barcelonesa) prácticamente agotado, y, por tanto, la posibilidad de atraer nuevas inversiones y generar ocupación. *Pero especialmente, la única (última) oportunidad de Badalona para construir ciudad con un modelo*

totalmente distinto al decantado por la práctica urbanística del último cuarto de siglo, y, por tanto, de materializar su propio proyecto de ciudad no suburbial sobre una parte suficientemente importante del conjunto urbano como para incidir en él significativamente y transformarlo.

El Ayuntamiento encarga la redacción del *Plan de Reforma Interior de Montigalá* al arquitecto Manuel de Solà Morales, con directrices radicalmente opuestas a las que habían presidido el plan parcial anterior e intentando la articulación de los barrios periféricos a través de la nueva ordenación urbanística. Pero cuando el plan está redactado y aprobado (6-XI-1987), el equilibrio que posibilitó en su día el acuerdo se ha roto: por un lado, en el Ayuntamiento gobierna desde 1983 el *Partit dels Socialistes de Catalunya-PSOE* como mayoría minoritaria, mientras los comunistas del PSUC —que habían liderado el convenio e iniciado el planeamiento desde la Concejalía de Urbanismo— exigen desde la oposición una mayor participación pública en la operación, alientan de nuevo las reivindicaciones vecinales y se oponen a la primera operación de implantación de una gran superficie comercial, y *Convergència i Unió* rechaza el nuevo plan. Por otro lado, ha estallado la crisis del grupo Banca Catalana-Banco Industrial de Cataluña, y sus activos están en manos del Fondo de Garantía Interbancaria. Finalmente, la *Corporación Metropolitana de Barcelona* está en fase de disolución y la *Generalitat de Catalunya* se desentiende de sus compromisos por razones oscuras. De nuevo, el marasmo: precisamente cuando una de las líneas clave de la política municipal estriba en desarrollar espec-

tativas que permitan remontar la crisis económica<sup>12</sup>.

Es en estas circunstancias cuando el *COOB'92* constata las insuficiencias del proyecto de la candidatura para acoger al colectivo de prensa durante los JJ. OO. (unas 12.000 personas) y plantea la necesidad de una *Villa Olímpica para la Prensa*, destinada a acoger a una parte de la demanda de alojamiento (unas 5.200 personas, lo que equivale a unas 900 viviendas). Con un esquema similar al que se ha efectuado en la *Villa Olímpica de Nueva Icaria* (Barcelona), destinada a los deportistas, se trata de promover la construcción de nuevas viviendas que serán colocadas en el mercado después de su utilización durante los JJ. OO. *Montigalá* se identifica como la localización más clara, y con el señuelo del evento mágico de 1992, propiciado también por una situación más animada del mercado inmobiliario y por una posición menos combativa del grupo comunista —con unos resultados electorales continuamente decrecientes— se alcanza un nuevo acuerdo (Ayuntamiento de Badalona y propiedad, 29-III-1989) que permite iniciar parcialmente la urbanización y la construcción.

En el momento que se escribe este artículo, la *Villa Olímpica de la Prensa* es un hecho, habiéndose superado la difícil apuesta de realizar el programa constructivo propuesto en un plazo breve, apenas dos años.

<sup>12</sup> El paro en Badalona alcanzó a 26.575 personas al final del primer trimestre de 1981, es decir, aproximadamente el 30 por 100 de la población activa; durante el período 1982-83 creció un 33,1 por 100 en Badalona, frente a un 24,3 por 100 en el área metropolitana y un 23,6 por 100 en el total de Cataluña. ANGUERA I TORRENTS, Josep, y CASA, Joan B., *opus cit.*

Sin embargo, cabe discutir si los resultados están a la altura del envite que significaba esta actuación para la ciudad: una solución arquitectónica repetitiva y poco afortunada, así como una urbanización raquítica, han malogrado las virtualidades de una ordenación urbanística que requería un desarrollo muy delicado y cuidado. Es indudable que la premura de tiempo no ha permitido una adecuada maduración del proyecto, acorde con las sutiles sugerencias del planeamiento, pero posiblemente hay que imputar el bajo nivel final a los mecanismos estrictamente privados con que se ha configurado la operación. Si para la gestión de la *Villa Olímpica de Nueva Icaria* se constituyó en su momento una empresa privada de capital municipal (*VOSA, Vila Olímpica de Barcelona, S. A.*) para la urbanización y una empresa de capital mixto público/privado (*NISA, Nueva Icaria, S. A.*) para la construcción de los inmuebles, lo que permitió un fuerte intervencionismo municipal, incluyendo la designación de los equipos de arquitectura actuantes, en el caso de *Montigalá* el grado de intervención municipal ha quedado prácticamente reducido a los consabidos procedimientos burocráticos de expedición de licencias, mecanismo que no ha permitido superar los estrechos planteamientos comerciales de la empresa promotora en una operación que constituye una oportunidad irreplicable para la ciudad. De nuevo se constata la insuficiencia del instrumento *planeamiento* para la construcción (y reconstrucción) de la ciudad, si no va acompañado por instrumentos de *gestión pública con capacidad inversora*. Pero esta cuestión no retrotrae idealmente a la opción inicial de *Montigalá*

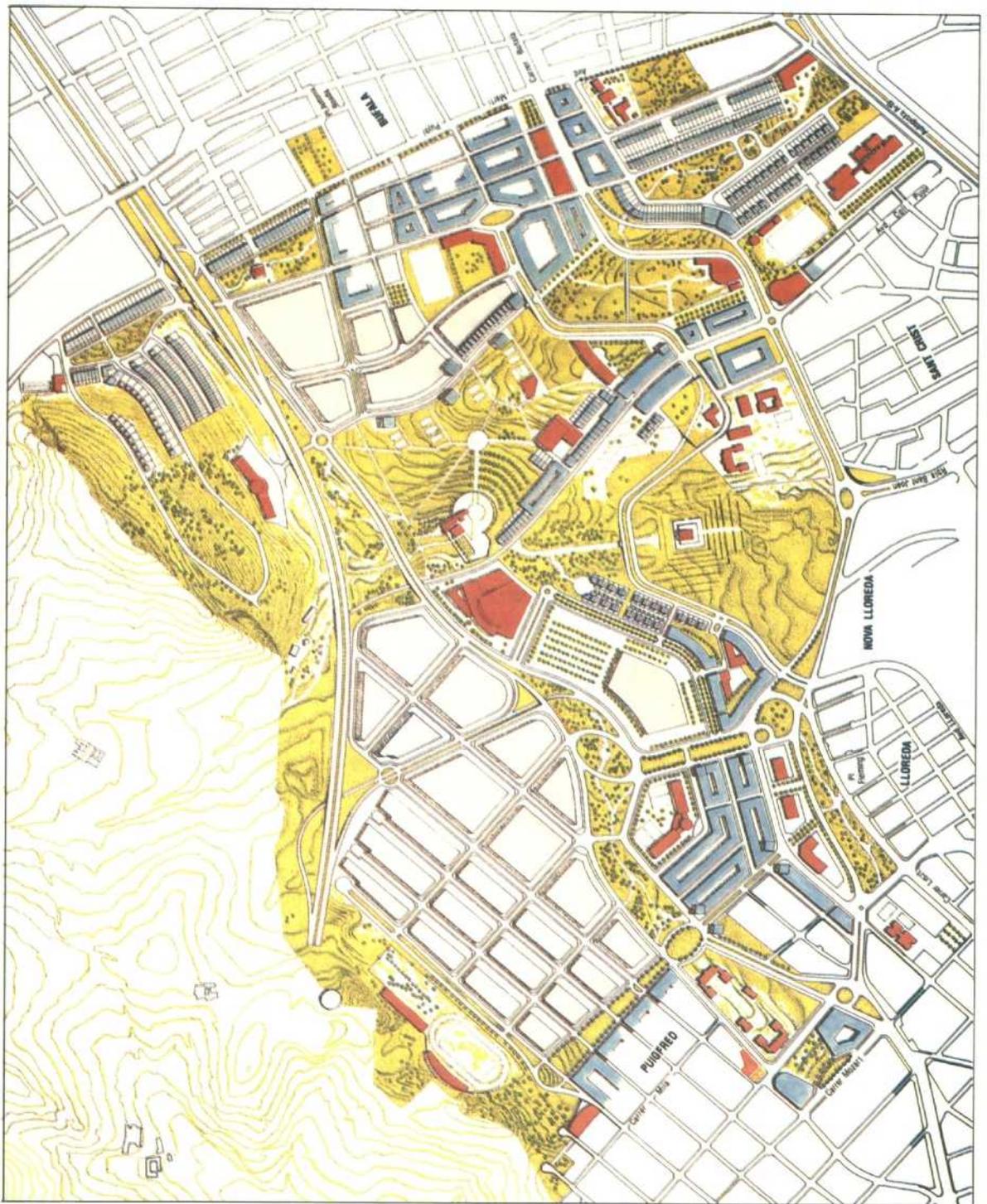


Figura 5. *El entorno del «Palau Municipal d'Esports» y operaciones vinculadas.*

como polígono de gestión pública, allá por los años de su gestión, sino que plantea brutalmente la necesidad de solución de un problema crónico, la infradotación de recursos legales y económicos para que los municipios españoles puedan afrontar los graves problemas de nuestras ciudades postliberales, especialmente en la periferia de las grandes conurbaciones.

Pero esto no es ya un problema urbanístico, sino político; en palabras de L. Benevolo: resueltos los problemas de asentamiento de la burguesía, «la ciudad en la que vivimos no es la proyección adecuada de la sociedad en su conjunto, sino un mecanismo más rígido que sirve para demorar y aplacar las transformaciones en todos los otros campos, para hacer durar más la jerarquía de los intereses consolidados. Los inconvenientes técnicos que todos conocemos —la congestión del tráfico, la densidad de los edificios, la escasez de los servicios, la ruina del ambiente natural—, no son consecuencias inevitables de la vida moderna, sino el precio que se paga para mantener una combinación de poderes que ya contrasta con las posibilidades que nos ofrece el desarrollo económico y tecnológico. En cambio, *la ville radieuse* que permanece en las páginas de los libros de Le Corbusier y que se realiza sólo para muestras aisladas, no es una Utopía, una ciudad del futuro. Es la ciudad que sería actual con los medios técnicos y económicos actuales, pero no con los instrumentos jurídicos y administrativos actuales»<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> BENEVOLO, Leonardo, «La ciudad en la historia», ponencia en el II Congreso Nacional de Ciencias Históricas, Salerno, 1972. Recogida en *La Ciudad y el Arquitecto*, Ediciones Paidós, Barcelona, 1985.

## Las infraestructuras de comunicación

Desde un punto de vista asépticamente técnico, como condición del uso de *Montigalá* como *Villa Olímpica de la Prensa* es necesario resolver su fácil accesibilidad desde la ciudad central, donde tienen lugar la mayor parte de los eventos de los JJ. OO. y donde está radicado el *Centro Principal de Prensa* y el *IBC (International Broadcasting Center o Centro de Radiodifusión)*; también es conveniente la conexión con el sistema de autopistas que permiten la comunicación con las restantes subsedes. Quizá, de una manera subyacente, se considera también la conveniencia de que la *Villa de la Prensa* sea un organismo aislado del entorno urbano suburbializado, retomando así el planteamiento original del *plan parcial*. En todo caso, dentro del programa de construcción de infraestructura viaria se incluye finalmente la construcción de un tramo del 2.º *Cinturón de Ronda* (Nudo de la Trinidad-Barcelona) que se consideraba problemático realizar antes de 1992. Con esto se da un definitivo impulso a la conclusión del sistema de autopistas urbanas del área metropolitana de Barcelona; la ciudad de Badalona, por su parte, mejora notablemente su conectividad y amplía sus perspectivas de recuperación y desarrollo.

La construcción del 2.º *Cinturón de Ronda* se realiza según unas pautas distintas de las que se dieron en el caso de la *Autopista A-19* de Barcelona a Mataró. La *Corporación Metropolitana de Barcelona* había planeado el 2.º *Cinturón de Ronda* como una gran vía urbana con el tronco central con tratamiento de au-

topista y sendas calzadas laterales que permitían la articulación necesaria con la trama viaria local; plan y anteproyecto fueron elaborados con la participación de los municipios afectados (Badalona, Sta. Coloma de Gramenet, Montgat). A pesar de la desaparición de la *Corporación* y su sustitución como agente actuante por el *MOPU* (y la redacción de un nuevo proyecto), no se descartan totalmente los anteproyectos anteriores: la nueva construcción no comprende únicamente la autopista troncal y los accesos correspondientes, sino que se actúa también sobre las calzadas laterales y —coordinadamente con el Ayuntamiento— sobre la red viaria de conexión.

Sin embargo, de nuevo se reproducen modelos de actuación como los que se habían dado con la construcción de la *Autopista A-19 de Barcelona a Mataró* y que podían considerarse periclitados. De alguna manera se retoma el viejo estilo de la actuación impuesta desde la prepotencia ministerial al ayuntamiento disminuido por su interés de aprovechar una oportunidad irrepetible, excluyendo de la actuación el tratamiento coherente con un ambiente urbano. *Se construyen carreteras, pero no ciudad.*

Una segunda actuación viene obligada por la accesibilidad con que se debe dotar al *Pabellón* y que no podía confiarse de manera fiable a la débil trama viaria urbana. Con este argumento se consigue que la *Generalitat de Catalunya* haga realidad una primera fase de las *calzadas laterales de la autopista A-19*, un proyecto inicialmente planteado desde el Ayuntamiento y asumido por la administración autonómica que, sin embargo, iba pos-

BADALONA: INVERSIONES EN OBRAS OLÍMPICAS  
(En millones de pesetas) <sup>16</sup>

Concepto	Ayuntam.	Diputación	Generalitat	MOPU	COOB'92	Otros públicos *	Otros	Total
<b>1. Adquisiciones de suelo</b>								
Segundo Cinturón de Ronda.....						700		700
Calzadas Laterales Autopista A-19..			70					70
Viaro entorno Montigalá.....	42							42
Equipamiento y zona verde Montigalá **.....	264							264
Palacio Municipal de Deportes.....	216							216
Entomoidem.....	43	50						93
Prolongación Avda. Marqués de Mont-roig **.....	52							52
Parque del Turó d'en Caritg **.....	385							385
Avda. Caritg **.....	16							16
Subtotal.....	1.018	50	70	0	0	700	0	1.838
<b>2. Infraestructura primaria</b>								
Segundo Cinturón de Ronda.....				4.500				4.500
Calzadas Laterales Autopista A-19..			1.634					1.634
Cobertura y urbanización Riera de Canyet.....				31		272,5	194	497,5
Acceso Montigalá-2.º Cinturón.....							284	284
Prolongación Avda. Marqués de Mont-roig.....	112	86	14					212
Gran Villa Norte.....						150		150
Subtotal.....	112	86	1.648	4.531	0	422,5	478	7.277,5
<b>3. Urbanización sistemas locales</b>								
Entorno Palacio Municipal de Deportes.....	95	95						190
Parque del Turó d'en Caritg y obras vinculadas.....	321	161						482
Otras actuaciones viarias.....	144	65	102				45	356
Entorno Vila de Prensa.....							367,5	367,5
Parque de Montigalá.....							400	400
Subtotal.....	560	321	102	0	0	0	812,5	1.795,5
<b>4. Construcciones</b>								
Palacio Municipal de Deportes.....	644	1.089	1.144		967			3.844
Pabellón del Juventut (Boxeo).....					45			45
Instalaciones de entrenamiento.....					97			97
Subtotal.....	644	1.089	1.144	0	1.109	0	0	3.986
<b>TOTAL.....</b>	<b>2.334</b>	<b>1.546</b>	<b>2.964</b>	<b>4.531</b>	<b>1.109</b>	<b>1.122,5</b>	<b>1.290,5</b>	<b>14.897</b>

\* Mancomunidad de Municipios, Comarca de Barcelonès y EMSA (Entidad Metropolitana de Saneamiento).

\*\* Incluye traslado de residentes.

poniéndose en el tiempo sin que fuese aparente una fecha final de ejecución. Se trata de una operación que se propone varios objetivos: por un lado, dotar a la ciudad de unas nuevas vías que refuercen la vialidad en sentido longitudinal, descargando la sobrecargada *carretera N-II*; por otro, articular mejor los accesos al tronco con la trama viaria urbana; y, *last but not least*, solu-

cionar un trauma histórico generado por la apertura sin contemplaciones de la autopista, permitiendo un tratamiento de sutura del tejido urbano desventrado y mejorando la conexión entre ambos lados de la autopista. Así pues, más de veinte años después, se dan los primeros pasos —aun incompletos— para que la autopista pueda considerarse finalmente como una *vía urbana*,

y se abre la posibilidad de alcanzar, sin duda laboriosamente, una relación amistosa con sus bordes: con la ciudad.

Pero tampoco aquí se pueden excluir algunas consideraciones respecto a los modelos de construcción de la gran obra pública, cuyo nivel de diseño y ejecución no puede ser ajeno al contexto en que se inserta. Si conceptualmente la operación ha de resta-

ñar las heridas causadas en la trama urbana por la apertura de la autopista, el diseño, los materiales y la calidad de la ejecución han de ser abordados desde los parámetros y la sensibilidad de una actuación urbanizadora que ha de rehabilitar la ciudad, es decir, construir un ambiente urbano que sea ejemplar, capaz de difundirse y transformarla. Y, aun cuando las obras no están aun acabadas, no parece que los resultados respondan a ese esquema ni puedan ser comparables a los propuestos por la acción municipal de urbanización en el entorno inmediato. Cabría aquí de nuevo establecer la comparación con los procesos de construcción y urbanización del *Cinturón Litoral* o el tramo barcelonés del 2.º *Cinturón de Ronda* y rehacer el discurso de las insuficiencias derivadas de la ausencia de una gestión urbanística municipal suficientemente potente, con capacidad de interlocución con otros organismos públicos y con capacidad de inversión.

Para concluir, citemos entre otras actuaciones en la red viaria la mejora realizada por el Ayuntamiento de Badalona en el acceso al *Pabellón* con la remodelación y prolongación de la *Avda. del Marqués de Mont-roig*, eje destinado a vertebrar la ciudad en sustitución de la vieja *N-II*.

### *El transporte público*

La construcción de la *Villa Olímpica de Nueva Icaria* y la nueva ordenación de la fachada litoral de Barcelona sólo era posible a partir del levantamiento de la línea férrea litoral hasta el río Besós y la eliminación de la estación de mercancías del *Bogatell*, así como de los talleres

del material Talgo y otras instalaciones ferroviarias menores. La consecuencia más importante ha sido la casi conclusión de la remodelación del sistema ferroviario de RENFE en Barcelona, con la puesta en servicio del nuevo acceso a Barcelona de la línea a Badalona, Mataró y Francia por el litoral. Esta remodelación comporta la penetración directa de los trenes de cercanías hacia el centro de Barcelona y su prolongación hacia L'Hospitalet de Llobregat y otras poblaciones de la comarca del *Baix Llobregat*, con un mejor ajuste a la demanda de desplazamiento, mayor número de paradas y de correspondencias con otros modos de transporte público, y la eliminación del inconveniente que suponía para la mayoría de usuarios de esta línea la finalización de los servicios en la excéntrica Estación de Francia, con la inevitable secuela de tener que enlazar con otras líneas de metro o autobús para completar el trayecto deseado.

Sin embargo, éste ha sido el único caso en el que ha habido intervención sobre el sistema de transporte público, y aún se podría añadir que de una manera fortuita o derivada y sobre un modo de transporte regional, no estrictamente urbano. En el resto de operaciones olímpicas, como en toda la historia del planeamiento urbanístico, el transporte público ha sido siempre el eterno ausente. El caso de *Montigalá* es paradigmático: con la estación terminal de la línea L-1 del ferrocarril metropolitano a unos escasos 500 m, no se ha producido ninguna acción para prolongarla, renunciando a la obvia facilidad que suponía la preparación de la infraestructura necesaria en coincidencia con la ur-

banización; ni tan sólo se ha realizado la reserva de los espacios necesarios. Cualquier intervención posterior, cuyas primeras noticias han aparecido ya en los medios de difusión, habrá de ser necesariamente introducida ortopédicamente dentro del conjunto ya construido, renunciando a soluciones más felices y económicas. Mientras tanto, el Ayuntamiento de Barcelona, el COOB'92 y la *Generalitat de Catalunya*<sup>14</sup> mantenían una larga y estéril polémica sobre la conveniencia de una nueva línea de metro para acceder a la montaña de Montjuïc, de dudosísima rentabilidad posterior.

Es indudable que existen razones que explican este retraso crónico entre la construcción de la ciudad y la dotación de infraestructura de transporte público (ferrocarriles metropolitanos y regionales, tranvías y premetros, vías exclusivas de autobuses): coexistencia de diversas instituciones con competencia sobre el transporte, déficit crónico, dificultades históricas de financiación, inercia del enfoque tradicional de la cuestión dentro del ámbito estrictamente municipal y, específicamente, dentro de la ciudad central, etc.; pero también hay que señalar la falta de sensibilidad hacia uno de los problemas básicos de las áreas metropolitanas, y la renuncia a un instrumento importante para la estructuración de los sistemas territoriales y urbanos.

<sup>14</sup> La *Generalitat de Catalunya* comparte sus competencias en ferrocarriles metropolitanos con la *Entidad Metropolitana del Transporte*, que agrupa los ayuntamientos de la antigua *Corporación Metropolitana de Barcelona*. Planeamiento, realización de la infraestructura, dotación de equipo móvil y superestructura y explotación están asignadas a una u otra institución pública, sin que exista una autoridad única del transporte a nivel metropolitano.

En cualquier caso, éste ha sido uno de los aspectos en que el evento de los JJ. OO. ha tenido menor impacto y donde el balance no puede ser más que negativo.

### *Sobre el modelo territorial de los JJ. OO.*

No cabe duda que, sin el impulso de los JJ. OO., las operaciones que se han expuesto se habrían finalmente producido, pero con toda seguridad con un desarrollo temporal sensiblemente superior: como en Barcelona ciudad y otras subsedes, el horizonte 1992 ha supuesto una inversión extraordinaria que viene a solucionar déficits históricos y genera nuevas situaciones.

No se trata simplemente del montante cualitativo de las inversiones polarizadas, sino también —o especialmente— de la importancia irreversible del factor *tiempo*, del momento en que se producen. Las potencialidades del sistema urbano hoy son diferentes de las que se hubieran producido en ausencia del motor de los JJ. OO. y esto genera un horizonte de oportunidades que de otro modo no se hubieran dado. El cambio producido en la ciudad, aunque de un alcance reducido y todavía insuficiente, permite, sin embargo, reescribir su futuro desde una base cualitativamente diferente.

Y en este punto procede considerar los posibles modelos de despliegue territorial de los acontecimientos olímpicos. En principio, cabía plantear tres posibles escenarios:

i) Que los JJ. OO. se desarrollasen exclusivamente en la ciudad de Barcelona.

ii) Que se optase por centralizar en algún punto no urbanizado del entorno barcelonés un área olímpica, con una gran concentración de instalaciones deportivas y un nuevo desarrollo urbano del que pudiera hacerse uso como villas olímpicas de deportistas, prensa y «familia olímpica» en general, oportunidad quizás para la creación de una *ville nouvelle* y el retorno a proyectos desistidos como Gallecs.

iii) Que se distribuyeran las diferentes sedes de los eventos olímpicos entre diversas ciudades, mayoritariamente próximas a Barcelona, pero también en algunos casos a relativa distancia (Seu d'Urgell, Zaragoza, Valencia...).

El hecho de descartar la segunda alternativa supone ciertamente una elección en el sentido de primar la reconstrucción del tejido urbano existente por encima de crear nuevas ciudades, posiblemente una opción de menor coste, pero también seguramente de consecuencias menos estimulantes. De cualquier manera no cabe obviar aquí la discusión —que no es políticamente neutra— de una problemática compleja, que incluye cuestiones como la macrocefalia de las grandes ciudades, la virtualidad de un sistema de ciudades de tamaño medio como alternativa, la solución de los desequilibrios territoriales, y, en especial, de los diversos modos de hacer urbanismo: revitalizar las viejas ciudades o abandonarlas a su suerte y sustituirlas por nuevas áreas urbanas.

El modelo escogido supone la difusión de los efectos benéficos de los JJ. OO. por un territorio más amplio, y puede ser contemplado como una declaración en

favor de una realidad metropolitana que sobrepasa a la estricta Barcelona, como una generosa actitud solidaria de compartir unas oportunidades excepcionales; incluso como una opción inteligente de cooperación y de difusión de desarrollo en el «hinterland» de la ciudad central. Pero también cabe hacer la lectura desde el punto de vista de que el escenario de concentrar los JJ. OO. en Barcelona era imposible por la inexistencia de suficientes instalaciones deportivas o espacio urbano para construir las, suponía una carga en cuanto a la explotación posterior a la Olimpiada de una excesiva infraestructura deportiva o, incluso, que era una manera de recabar la forzosa participación financiera de los municipios subsedes o de instituciones supramunicipales como la administración autonómica o las Diputaciones. Lectura que puede sustentarse en otros episodios recientes de localización de infraestructuras supralocales<sup>15</sup>, en la consideración de los efectos limitados de los JJ. OO. en buena parte de las subsedes (de las que Badalona, La Seu d'Urgell o Banyoles serían la excepción, en cuanto habrían traspasado el ámbito estricto del equipamiento deportivo); o, incluso, de la dificultad que pueden encontrar determinados ayuntamientos para costear en el futuro, después de los JJ. OO., la explotación de instalaciones desproporcionadas en relación a las prácticas deportivas locales: una cuestión sobre

<sup>15</sup> Por ejemplo, la localización de la cuarta universidad pública de Barcelona en la ciudad central, frente a otros emplazamientos que proponían una desconcentración de las funciones universitarias (Maresme, Baix Llobregat, la propia Badalona).



Figura 6. «Montigalá»: el nuevo planeamiento en curso de ejecución.

la cual será interesante volver dentro de unos años.

### *Reflexión final*

Los JJ. OO. no han supuesto nada nuevo que no estuviera ya planteado (planeado), con la excepción obvia del *Palacio Municipal de Deportes* destinado a las competiciones de baloncesto. Sí que, en cambio, han ofrecido la posibilidad de polarizar esfuerzos, forzar situaciones de consenso y concretar realizaciones que, de otra manera, se habrían demorado o incluso no habrían sido posibles.

Por vez primera en el período democrático es posible efectuar intervenciones en la ciudad que tienen efectos estructurantes sobre la configuración de la ciudad y suponen una clara mejora en la eficiencia del sistema urbano. La inversión pública en ma-

teria de urbanismo se ha cuadruplicado o quintuplicado durante el período 1987-1992. Por otro lado, la propia capacidad inversora municipal se ha orientado en relación a la operación JJ. OO., con las intervenciones mencionadas en el entorno de las instalaciones deportivas; los JJ. OO. han ofrecido así un argumento para el aplazamiento consensuado y pacífico de actuaciones más sectoriales y menos estructurantes.

Sin embargo, la mayoría de estas operaciones no hubiera sido posible sin una larga preparación previa que ofreció unas condiciones «maduras» para el aprovechamiento de la oportunidad de los JJ. OO.

Esta constatación —que no ofrece grandes diferencias con la experiencia de la ciudad central, Barcelona— lleva a preguntarnos sobre la precariedad de un

proceso de construcción de la ciudad que debe hacerse en función de impulsos ocasionales y no como una actividad sistemática.

La cuestión anterior tiene varias facetas: la insuficiencia presupuestaria de los ayuntamientos; la carencia de una preocupación urbanística en agentes públicos sectoriales no municipales (construcción de la gran obra pública); la dificultad de alcanzar un consenso —ciudadano, social, político— en actuaciones de orden estructurante y la derivación de la intervención municipal hacia problemas locales urgentes, sin alcanzar nunca a modificar profundamente la ciudad.

Como sobredeterminación de lo anterior destacan las dificultades municipales para gestionar la problemática específica de las ciudades periféricas, especialmente en ausencia de un organismo de gestión metropolitano,

lo que supone la reaparición de mecanismos arcaicos de producción de ciudad y la posible perpetuación de los fenómenos de suburbanización.

Abundando en esta línea, son

destacables las diferencias cualitativas entre las intervenciones en la ciudad central y en Badalona, no sólo atribuibles a la muy diferente capacidad económica, sino también y hasta precisa-

mente a la menor intervención municipal sobre la actuación de otros actores distintos del propio Ayuntamiento: promotores privados, *MOPU*, *Generalitat de Catalunya*. □

\* **Josep M. Sabater** fue ingeniero municipal del Ayuntamiento de Badalona entre 1979 y 1987, donde desempeñó consecutivamente las funciones de Jefe de los Servicios Técnicos, Director de Planeamiento y Gestión Urbanística y Director del Área de Urbanismo. Actualmente es el Director del Área de Montjuic en la División de Construcción del COOB'92.