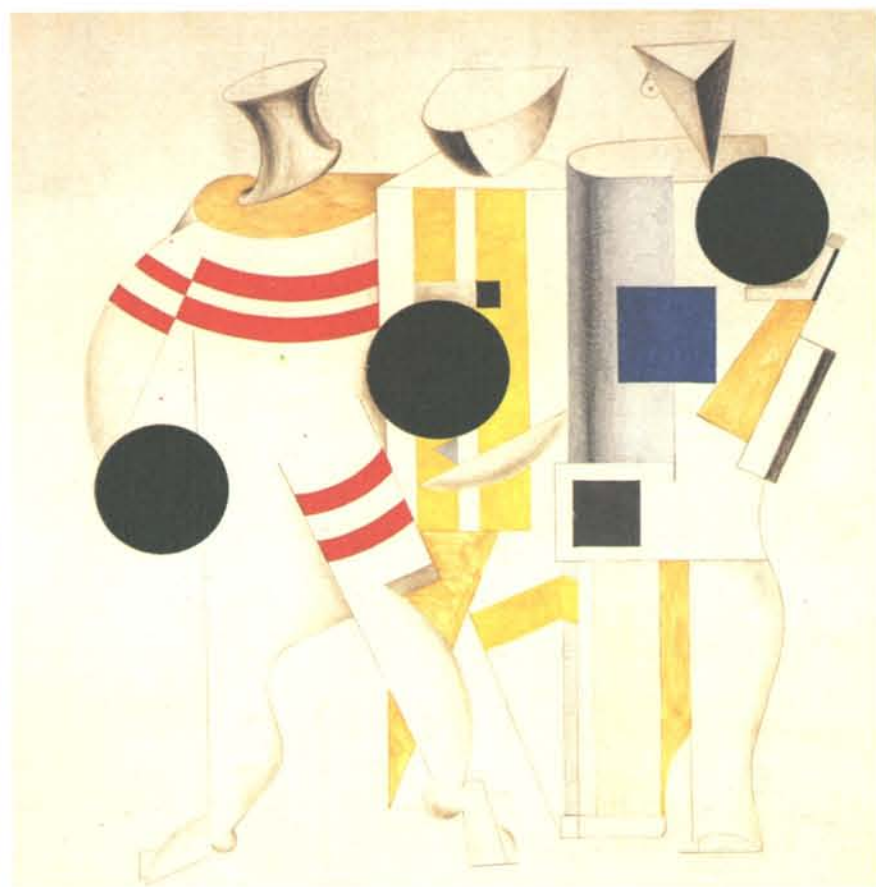


CIUDAD Y TERRITORIO

93

EL IMPACTO TERRITORIAL DE LOS JJ. OO.



CIUDAD Y TERRITORIO

EDITA: **Ministerio para las Administraciones Públicas**
Secretaría General Técnica
Instituto Nacional de Administración Pública

DIRECCION: Carmen Gavira Golpe.

SECRETARIA DE REDACCION: Mercedes de Lope Rebollo y Luis Sanz Fernández.

CONSEJO DE REDACCION:

PRESIDENTE: José Constantino Nalda García, Presidente del INAP.

VOCALES: Angel Aparicio Mourello, Antonio Bonet Correa, Antonio Fernández Alba, Ramón Ganyet Solé, Eduardo García de Enterría, Josefina Gómez Mendoza, Laureano Lázaro Araujo, Jesús Leal Maldonado, Ramón López de Lucio, Santos Madrazo Madrazo, Angel Menéndez Rexach, Luis Moya González, Manuel Ribas Piera y Carlos Sambricio Echegaray.

COLABORADORES CORRESPONSALES:

Gustavo Bacacorzo (Perú), Giuseppe Campos Venuti (Italia), Thomas F. Glick (América del Norte), Alicia-Maria González (América del Norte), Maruja Gutiérrez (Bélgica), Samuel Jaramillo (Colombia), Claude Lelong (Francia), Rubén Pesci (Argentina), Nuno Portas (Portugal), José Luis Ramírez González (Suecia), Juan Rodríguez Lores (Alemania) y Roberto Segre (Cuba).

COORDINACION GENERAL, REDACCION Y ADMINISTRACION:

INAP. Subdirección General de Publicaciones.

Santa Engracia, 7.
28010 MADRID

Tel. (91) 446 17 00.
FAX: (91) 445 08 39.

CODEN: CITEEL

ISSN: 0210-0487

NIPO: 329-89-013-X

Depósito legal: M. 10422-1970

Fotomecánica e impresión:
Closas-Orcoven, S. L.

Suscripción anual: 6.000 ptas.

Número sencillo: 1.800 ptas.

Número doble: 3.600 ptas.

Suscripción funcionarios y estudiantes:

15 por 100 de descuento.

Más 6 por 100 de IVA y 200 ptas. de gastos de envío.

EL IMPACTO TERRITORIAL DE LOS JJ. OO.

CARMEN GAVIRA

EDITORIAL

Págs. 3

RAMON LOPEZ DE LUCIO

A MODO DE INTRODUCCION: ALGUNAS CUESTIONES EN TORNO

A LA TRANSFORMACION DE BARCELONA 1992

*An introduction perhaps, one or two questions as to the transformations undergone
by Barcelona for 1992*

Págs. 5-12

MANUEL RIBAS Y PIERA

LA VILLA OLIMPICA, INICIO DE CAMBIO EN EL MODELO URBANO DE BARCELONA

The Olympic Village, the Beginnings of a Change in the City Model for Barcelona

Págs. 15-28

JOAN BUSQUETS

EVOLUCION DEL PLANEAMIENTO URBANISTICO EN LOS AÑOS OCHENTA

EN BARCELONA

City planning development in the Barcelona of the '80s

Págs. 31-51

MANUEL HERCE VALLEJO

LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE Y LA TRANSFORMACION

METROPOLITANA

Transport infrastructures and metropolitan change

Págs. 53-63

PAU VERRIE

APUNTES SOBRE EL IMPACTO ECONOMICO DE LOS JUEGOS OLIMPICOS

DE BARCELONA

Some notes as to the economic impact of the Barcelona Olympic Games

Págs. 65-69

JOSEP M. SABATER

BADALONA OLIMPICA: IMPACTO DE LOS JJ. OO. EN UNA CIUDAD

DE LA CORONA BARCELONESA

*Olympic Badalona. The impact of the Olympic Games upon one of Barcelona's
outlying satellite cities*

Págs. 71-90

TOR SELSTAD

RETORICA OLIMPICA Y DINAMICA REGIONAL.

IMPACTOS INDUSTRIALES DEL GRAN ACONTECIMIENTO DE 1984

Olympic rhetoric and regional dynamism: The Impact on Industry of the Great Event of 1984

Págs. 91-100

EDITORIAL

*Y subo despacio por las escalinatas
sintiéndome observado, tropezando con las piedras
en donde las higueras agarran sus raíces
mientras oigo a estos chavales nacidos en el Sur
hablarse en catalán, y pienso, a un mismo tiempo,
en mi pasado y en su porvenir.*

*Sean ellos sin más preparación
que su instinto de vida
más fuertes al final que el patrón que les paga
y que el salta-taullells que les desprecia:
que la ciudad les pertenezca un día.
Como les pertenece esta montaña,
este pedazo de anfiteatro
de las nostalgias de una burguesía.*

JAIME GIL DE BIEDMA

BARCELONA JA NO ES BONA

O MI PASEO SOLITARIO EN PRIMAVERA

La tarea casi imposible de reunir a distintas personas implicadas en la realización de los JJ. OO. y solicitarles una reflexión sobre el impacto de estos Juegos, pocas semanas antes de su inauguración, ha sido realizada por los coordinadores de este número monográfico: el arquitecto Ramón López de Lucio y el ingeniero Ramón Ganyet Solé. Ambos han sido los reponsables del planteamiento general del número, de la selección de los autores y de las indicaciones a cada uno sobre su trabajo.

La imposibilidad de que este número de CIUDAD Y TERRITORIO pueda ser un volumen doble, me obliga, ahora como Directora, a la ingrata tarea de dejar fuera de este texto varios de los artículos solicitados y, entre ellos, algunos que hacen referencia a aspectos tan importantes como el problema sindical ligado a la inmigración que generan las grades obras de las Olimpiadas en Cataluña, abordado por la profesora Carlota Solé, Catedrática de Sociología de la Universidad de Barcelona, «La otra ciudad que cambia», o el trabajo sobre la nueva legislación en materia de espectáculos deportivos del profesor José Bermejo Vera, de la Facultad de Derecho de Zaragoza, «La violencia en el deporte: referencia sumaria a las medidas de tipo urbanístico». El interés de estos trabajos y lo novedoso de su planteamiento nos obligan a un compromiso sobre su próxima publicación.

Alrededor de la fecha mágica del 92 han sido muchos los números monográficos que han aparecido abordando diferentes aspectos relacionados con las ciudades sede de los distintos acontecimientos, siendo, sin duda, en el caso de Barcelona, la arquitectura uno de los aspectos más resaltados. Esperamos que el planteamiento del Impacto Territorial de los JJ. OO. tal y como aquí es abordado, descubra al lector una dimensión más amplia sobre la repercusión que este tipo de actividades generan tanto en la propia ciudad como en su territorio.

Carmen Gavira



A MODO DE INTRODUCCION: ALGUNAS CUESTIONES EN TORNO A LA TRANSFORMACION DE BARCELONA 1992

Ramón López de Lucio *

Se efectúa un repaso al significado de las transformaciones urbanas sufridas por Barcelona con motivo de los JJ. OO., que rebasan con mucho los equipamientos y servicios directamente ligados con aquéllas. Basándose en la literatura más reciente y en algunas de las aportaciones que distintos especialistas efectúan en este número de CIUDAD Y TERRITORIO (Busquets, Ribas Piera, Herce,...) se evalúa el papel del planeamiento urbanístico y los efectos en la reestructuración del espacio central de la metrópolis y en su periferia inmediata.

AN INTRODUCTION PERHAPS, ONE OR TWO QUESTIONS AS TO THE TRANSFORMATIONS UNDERGONE BY BARCELONA FOR 1992

The paper begins by reviewing the meaning of the changes undergone by Barcelona for the '92 Olympic Games and holds that these went far and beyond such as this event could be said to have called for in itself. Making use of that which most recently has been published under this heading along with some of the contributions to this number of this magazine (Busquets, Ribas, Piera, Herce,...) the part played by city planning in this process as a whole is closely considered as are the effects of what happened upon the restructuring of the metropolitan heart and its adjoining districts.

5

1. *La transformación de BARCELONA en el marco del nuevo contexto internacional de grandes sistemas urbanos: los JUEGOS OLIMPICOS como pretexto y catalizador de iniciativas*

Es innegable la transformación de Barcelona hacia una importante región urbana dentro del arco de las grandes ciudades mediterráneas, de la que formaría un eslabón junto con GENOVA, NIZA, MARSELLA y VALENCIA. La clásica ciudad industrial se convierte cada vez más —sin perder sus funciones tradicionales— en un importante centro de servicios impulsado por el dinamismo de la nueva Administración Autonómica, por su creciente importancia como ciudad de Ferias, Exposiciones y Congresos, sede de empresas internacionales, centro financiero, cultural, universitario y turístico. BARCELONA se consolida como *metrópoli principal del Mediterráneo occidental* y entra dentro de la dinámica de competencias y complementariedades con el resto de las áreas urbanas de dicho entorno europeo; en cierto sentido, el «Estado de las Autonomías» y la recuperada iniciativa nacional de Catalunya son importantes palancas para potenciar una antigua vocación internacional y transpirenaica, típica de la ciudad abierta hacia Levante, distinta y distante al teórico «centro» de la Península que es MADRID.

En este contexto, los Juegos de 1992 no hacen más que servir de *acicate* —la importancia de una «fecha fija»— en la acelerada transformación iniciada a partir de 1979, en que se elige

el primer consistorio democrático. La impresionante publicación del Ayuntamiento de Barcelona —con ORIOL BOHIGAS como Director de los Servicios de Urbanismo— que lleva por título «Plans i Projectes per a Barcelona 1981/82»¹, muestra ahora, con diez años de perspectiva, que no se perdió ni un solo minuto.

Lluís MILLET I SERRA, arquitecto coordinador de la Oficina Olímpica, titulaba un artículo en 1987 de esta significativa manera: «BARCELONA 1992. Los Juegos Olímpicos como ambición y pretexto»², afirmando que los Juegos eran, de hecho, un pretexto para «terminar la ciudad», para «completar su red viaria básica, mejorar su comunicación con el exterior —puerto y aeropuerto—, reestructurar los enlaces ferroviarios, acabar la red de saneamiento y depuración integral de las aguas, estabilizar el frente marítimo, impulsar importantes procesos de recalificación urbana en los tejidos residenciales e industriales más envejecidos y establecer unos equipamientos para la cultura y el ocio acordes con la ambición y vocación de Barcelona como capital mediterránea».

RIBAS PIERA predice, en su colaboración en este número de *Ciudad y Territorio*, un «inminente cambio de modelo urbano» como resultado de la Barcelona 92; este cambio no es otro que la recuperación por la ciudad de su fachada marítima y de la directriz noreste de crecimiento: justo el que señala ese fragmento inacabado de la Diagonal proyectada por CERDA en 1859.

HERCE (también en este número) cuantifica la inversión sólo en infraestructura viaria en 219.000 millones durante el quinquenio 1987-1992, lo que «supera la inversión global viaria en el ámbito metropolitano de todo el período anterior desde la guerra civil»³.

Así, de hecho, se han ejecutado las propuestas de estructuración territorial que se remontan a los Planes de 1953, 1963 y 1976, incluso al Plan de Enlaces de 1971, aunque, por supuesto, modificados y puestos al día. El impacto económico total (directo e inducido) se podría elevar a 2,85 billones, según la estimación que apunta Pau VERRIE⁴.

2. Características, limitaciones e incertidumbres de las transformaciones efectuadas en el marco del Área Metropolitana

Como es sabido, las áreas olímpicas se concretan en un sistema de cuatro localizaciones principales (dejando aparte otras subseles olímpicas secundarias como CASTELLDEFELS, LA SEU D'URGELL o BADALONA) dentro de la ciudad: MONTJUÏC, DIAGONAL, VILLA OLÍMPICA y VALL D'HEBRON; la primera y la tercera se sitúan en relación con el Cinturón Litoral y las otras dos con el de Montaña; además la tercera y la cuarta se relacionan directamente por el eje formado por ROVIRA-CARLOS I. En términos generales su accesibilidad es buena desde cualquier punto de la ciudad o su entorno inmediato. Pese a todo esto, se han formulado distintos interrogantes sobre el sistema proyectado. Así, MILLET reconoce las «limitaciones territoriales de los proyectos olímpicos», afirmando que «debe formularse abiertamente un interrogante sobre la articulación de las propuestas urbanísticas trazadas sobre Barcelona en relación con la ciudad metropolitana, que sigue pautas de desarrollo muy sectoriales, de las que está totalmente ausente una visión global de la ciudad».

J. M. MONTANER es aún más radical en sus críticas⁵. Reconociendo el «salto cualitativo» que ha dado la ciudad, acusa un fortalecimiento del «centralismo de Barcelona»; las áreas olímpicas, dice, «se han situado en cada uno de los cuatro vértices de la ciudad, en sus cuatro

¹ Ajuntament de Barcelona, *Plans i Projectes per a Barcelona 1981-1982*. Barcelona, 1983, 297 págs.

² LLUIS MILLET I SERRA, «Barcelona 1992. Los Juegos Olímpicos como ambición y pretexto», *Urbanismo/COAM*, núm. 2, 1987, págs. 6 a 16.

³ MANUEL HERCE, «Las infraestructuras de transporte y la transformación metropolitana»; en este número de *Ciudad y Territorio*.

⁴ PAU VERRIE, «Apuntes sobre el impacto económico de los Juegos Olímpicos de Barcelona»; en este número de *Ciudad y Territorio*.

⁵ J. MARIA MONTANER, «El modelo Barcelona», *Geometría*, núm. 10, 1990, págs. 2 a 19.

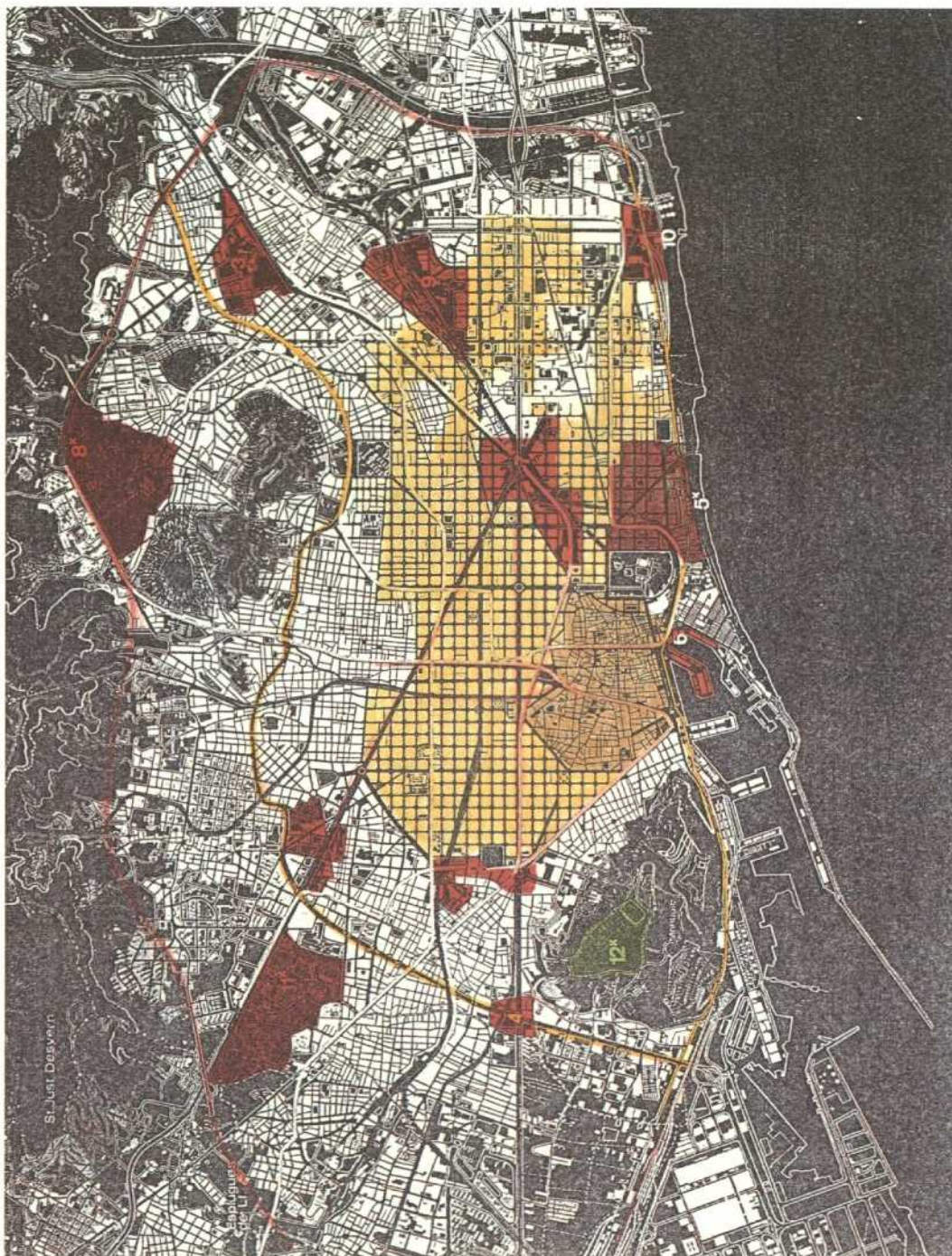


Figura 2. Actuaciones olímpicas y Areas de nueva centralidad en relación con el ensanche Cerdà y los cinturones de Ronda.

Los nuevos centros propuestos no están fuera de la ciudad sino, en el mejor de los casos, en la *periferia de su centro*, ocupando los escasos «huecos» existentes ocupados hasta ahora por grandes instituciones, instalaciones ferroviarias o industriales obsoletas, etc.

La colaboración de HERCE en este número termina, precisamente, planteándose las incógnitas que se ciernen sobre el modelo territorial metropolitano y la escasa relevancia que se otorga a este tipo de debate, pese a estar en proceso de redacción un Plan Territorial de la Región Metropolitana extensa; concluye HERCE que «el olvidado *debate sobre el modelo territorial de la metrópolis real*, pospuesto ante la cultura del proyecto que tan útil ha sido a los efectos olímpicos, se hace hoy absolutamente *perentorio*, aun cuando no parezca que sean éstos los vientos culturales que soplen»³. ¿Será capaz la economía metropolitana, se pregunta, para lanzar la «triple y simultánea descentralización, las subáreas de Barcelona, los centros direccionales de la primera corona y la potenciación de los centros urbanos de la segunda»?; ¿dónde debe concentrar sus esfuerzos la iniciativa pública: en los lugares más centrales donde se sigue más de cerca el modelo tendencial del mercado, o en otras localizaciones más alejadas y voluntaristas?

3. *Las transformaciones de la Ciudad Olímpica en el marco del planeamiento urbanístico: la continuidad en la creación de la forma urbana*

Ya en un terreno más acotado interesa subrayar cómo los cambios efectuados *no son una simple acumulación de proyectos aislados*, sino las últimas consecuencias de la adopción de un modelo global que no es otro que el propuesto por el *Plan General Metropolitano de 1976*, dirigido por J. A. SOLANS. Así lo afirma explícitamente MILLET, refiriéndose a las grandes propuestas de viario y equipamiento, que básicamente son acordes con los planteamientos de aquél; también BUSQUETS cuando califica al P. G. M. como «*cuadro global de referencia para el desarrollo de Barcelona hasta la actualidad*»⁷.

Precisamente BUSQUETS reivindicaba recientemente⁸ una concepción del «proyecto urbano» que superara la «estéril disociación entre los esquemas del planeamiento urbano y el proyecto de arquitectura»: el proyecto urbano, en su significado más auténtico, debe insertarse dentro de una *estrategia urbana explícita* y ser su desarrollo y concreción formal; lo vuelve a hacer en su colaboración en este monográfico.

Esto nos refiere al tema de la *continuidad en la creación de la forma urbana*, desde el nivel «estratégico» de las propuestas del planeamiento general a las sucesivas formalidades del planeamiento de desarrollo y de los instrumentos de proyectación arquitectónica. La formalización de la Villa Olímpica es un buen ejemplo de este proceso: los antecedentes se sitúan en las propuestas del período 1967/1971 (Plan de la Ribera; contraproyecto de SOLA MORALES, etc.); la primera definición estratégica del PGM de 1976 se concreta en el Plan Especial de la Zona costera del AMB (Ll. Cantallops, 1986) y, finalmente, en las sucesivas versiones del Plan Especial desarrollado por MARTORELL/BOHIGAS/MACKAY/PUIG DOMENECH entre 1985 y 1989.

De igual manera la rapidísima ejecución de la infraestructura arterial en el quinquenio 1987/1992 sólo es explicable porque lo que se ha hecho es llevar a la práctica un programa viario estudiado a partir del Plan de Enlaces (1917), a través del Plan Comarcal de 1953, la Red Arterial de 1963, el Plan General Metropolitano de 1976, el Plan de Vías Básicas del Ayuntamiento de Barcelona de 1983 y el Programa de Conectividad Viaria del propio Ayuntamiento de 1985-87⁹.

⁷ JOAN BUSQUETS, «Evolución del planeamiento urbanístico en los años 80 en Barcelona. Del Plan General Metropolitano a la recuperación de la forma urbana en la ciudad»; en este número de *Ciudad y Territorio*.

⁸ JOAN BUSQUETS, «Urban transformation as urban project. La Villa Olímpica de Barcelona»; *Lotus Internacional*, núm. 67, 1990, págs. 6 a 17.

⁹ Véase *Les vies de Barcelona* del Ayuntamiento de Barcelona y la Corporación Metropolitana; Materiales del Seminario de Mayo, 1984, 58 págs.



Figura 3. Anillo Olímpico.

Se ha concluido un sistema arterial de gran capacidad formado esencialmente por un Cinturón Litoral, un primer cinturón urbano y un segundo cinturón (Ronda de Montaña) con sus correspondientes enlaces con las principales vías radiales y autopistas regionales. Quizá sea éste el lugar para señalar que *no ha habido un esfuerzo correlativo de semejante magnitud en el campo del transporte público* de escala metropolitana; la importante actuación de desmontar el trazado ferroviario costero y enterrarlo parcialmente modificando su itinerario, no se puede contabilizar como inversión en los sistemas de transporte público metropolitano: era más bien un imperativo estructural para llevar a cabo toda la operación de recuperación del frente marítimo urbano y la propia Villa Olímpica. Según los datos aportados por HERCE la inversión total en el quinquenio 1987-1992 (incluyendo Metro, ferrocarriles de la Generalidad y enlaces ferroviarios) no ha alcanzado el 10 por 100 en relación con la inversión total en infraestructura viaria arterial; por esa razón no duda en calificar como gran «reto pendiente» dicho capítulo, aunque sus prospecciones actuales no le permitan ser optimista a corto plazo.

4. *La creación de un nuevo paisaje urbano y la recuperación del frente marítimo; la Villa Olímpica como cuña en la transformación de POBLE NOU y el noreste urbano*

De cara a la población de la ciudad el efecto más espectacular de la transformación sufrida es —junto con las nuevas facilidades de vialidad— la *creación de un nuevo paisaje urbano*. Novedad que tiene tres vertientes principales:

— El *nuevo paisaje móvil* que abren los cinturones de Ronda: «permiten descubrir una ciudad nueva. Una ciudad en la que mar y montaña discurren junto a la ventanilla del coche, en planos cambiantes de perspectivas y paralajes. Una ciudad de edificios y vacíos, de barrios diversos cosidos por la ilusión cinética de la velocidad» (HERCE).

— La definitiva consolidación de Barcelona como *ciudad costera* con un impresionante frente marítimo inmediatamente accesible desde el continuo urbano denso. Las sucesivas operaciones de remodelación y transformación del MOLL DE LA FUSTA, Moll de la Fusta, Paseo de Colón, Paseo Nacional, prolongación del Paseo Marítimo y ahora todo el frente de avenidas, jardines, parques y playas abierto al borde de la Villa Olímpica que se prolongan hacia el norte hasta alcanzar, en un futuro próximo, el Besós.

— La articulación de un *sistema continuo de espacios verdes y abiertos* uniendo los grandes parques clásicos de la ciudad (MONTJUÏC y CIUDADELA) con nuevos jardines y parques (jar-

dines de MIGDIA en la falda del MONTJUÏC, parque litoral) a través de un extenso sistema de bulevares, avenidas y paseos.

La creación de la *Villa Olímpica* en medio de la antigua zona industrial de POBLE NOU es sin duda la actuación singular más destacada y espectacular. Supone una *operación de remodelación integral* de un amplio espacio urbano consolidado, la más importante efectuada nunca en la ciudad. Se recupera la trama CERDA, desplazando los usos industriales que la marginalidad histórica de la zona —tan bien esbozada en la colaboración de RIBAS PIERA— había permitido implantar.

En todo caso, el efecto más importante del nuevo barrio residencial marítimo será el que produzca sobre su entorno en un futuro inmediato, es decir, su capacidad como ariete para una *recualificación global* —funcional, económica y social— de POBLE NOU. Y aquí es donde se presentan las dudas; la recuperación como espacio residencial de un enclave tan privilegiado como Poble Nou (entre la costa y el centro de la ciudad) no parece discutible; sí lo es para quienes se va a efectuar tal transformación, qué grupos sociales serán los beneficiados de la aparición de esa nueva Barcelona marítima. La experiencia reciente, las viviendas construidas en la Villa Olímpica, avala el que serán para las clases medias-altas que hasta ahora se orientaban hacia la montaña, al oeste y suroeste del Ensanche. BUSQUETS ⁸ ya criticaba en 1990 el fracaso del intento inicial de la operación (en 1986) de ofrecer una gama de precios diversificada. Más duras son las críticas de J. M. MONTANER cuando califica de «ideológicas» las iniciales proclamas de BOHIGAS en torno a la «regeneración» del POBLE NOU y cuando se lamenta por la destrucción del patrimonio construido en una «escala sin precedentes», lo que supone una *drástica amputación de la memoria urbana*; la Villa Olímpica se levanta como un área sin referencias en el medio de un desierto», afirma ¹⁰.

En cuanto a la *propuesta tipomorfológica* de la Villa Olímpica, se hace preciso un análisis detallado que, desgraciadamente, no ha podido tener acogida en este número de *Ciudad y Territorio*.

Inicialmente supone una recreación de las líneas básicas de la retícula de CERDA (que ya mantenían las antiguas instalaciones industriales). Una observación más atenta descubre, no obstante, una proliferación de muy distintas soluciones volumétricas y compositivas dentro de cada manzana y en las relaciones que guardan entre sí. Parece como si el equipo de diseñadores hubiera querido incluir en el breve espacio de apenas una docena de manzanas todo el repertorio de posibles combinatorias espaciales, formas de apertura del corazón de las manzanas (siempre reservadas al disfrute privado en la trama clásica de la ciudad), diversidad de orientaciones, alturas y formas de cada edificio singular. MONTANER califica la solución como «*morfología híbrida y poco atractiva*», compuesta por «grandes manzanas que ni responden a la tradición de la trama CERDA ni significan una nueva solución alternativa (...)» ³. Ni respetan la claridad de la retícula de CERDA ni las «contribuciones morfológicas desarrolladas por las propuestas del planeamiento urbano del Movimiento Moderno. Son un intento de crear una sobreposición coordinada de un número de propuestas urbanas incompatibles entre sí: la manzana cerrada y el bloque aislado (...)» ¹⁰.

RIBAS PIERA no se adentra en valoraciones morfológicas ni en consideraciones socioeconómicas; simplemente juzga acertada la recuperación para la ciudad de la zona, que refuerza el carácter urbano del núcleo tradicional de POBLE NOU y que supone una definitiva superación del «tapón» impuesto por la CIUADADELA. Piensa que el proceso de transformación deberá continuarse, lo cual no es dudoso que ocurra a poco favorables que sean las perspectivas del dinamismo urbano.

Así, por este sendero alcanzamos también la gran incógnita planteada más arriba, que no es otra que la de la *lógica del fenómeno de transformación a escala metropolitana*: ¿se trata de los inicios de una recuperación del centro urbano como *locus* privilegiado de las actividades ter-

¹⁰ J. MARIA MONTANER, «The idea of the Olympic Village in Barcelona. Types and morphologies»; *Lotus*, núm. 67, 1990, págs. 19 a 35.



Figura 4.

ciarias y residenciales de calidad, lo que implica la expulsión de industrias y capas de población de ingresos medios y bajos hacia una periferia no tan intensivamente recualificada? ¿Se trata de la tendencia hacia un centro metropolitano denso, pero también bien equipado que concentra las inversiones en transporte viario, pero que es también el único en disponer de una red medianamente eficiente de transporte público?

En definitiva, ¿habrán servido los Juegos Olímpicos para promover un desarrollo territorial más equilibrado o, a la inversa, como parece ser la hipótesis avalada por los hechos, como acicate para una ulterior jerarquización/segregación del espacio metropolitano?; ¿existe alguna relación entre dichas tendencias y la ausencia o debilidad de un planeamiento efectivo a escala metropolitana que aúne esfuerzos y supere las muy distintas capacidades técnicas, recursos económicos y medios de presión políticos del Ayuntamiento de la capital?; ¿hasta qué punto el imperativo de competir a escala internacional no es el responsable final de esa asimetría y concentración de recursos en un espacio físico muy reducido y representativo que funciona como el verdadero escaparate y señuelo dentro del supermercado europeo de localización de sedes empresariales, industrias-punta y Congresos de especialistas?

Cuestiones que quizá encuentren alguna respuesta en las colaboraciones que integran este número especial sobre Barcelona. □

* **Ramón López de Lucio** es profesor titular de Planeamiento Urbanístico. E. T. S. Arquitectura de Madrid.

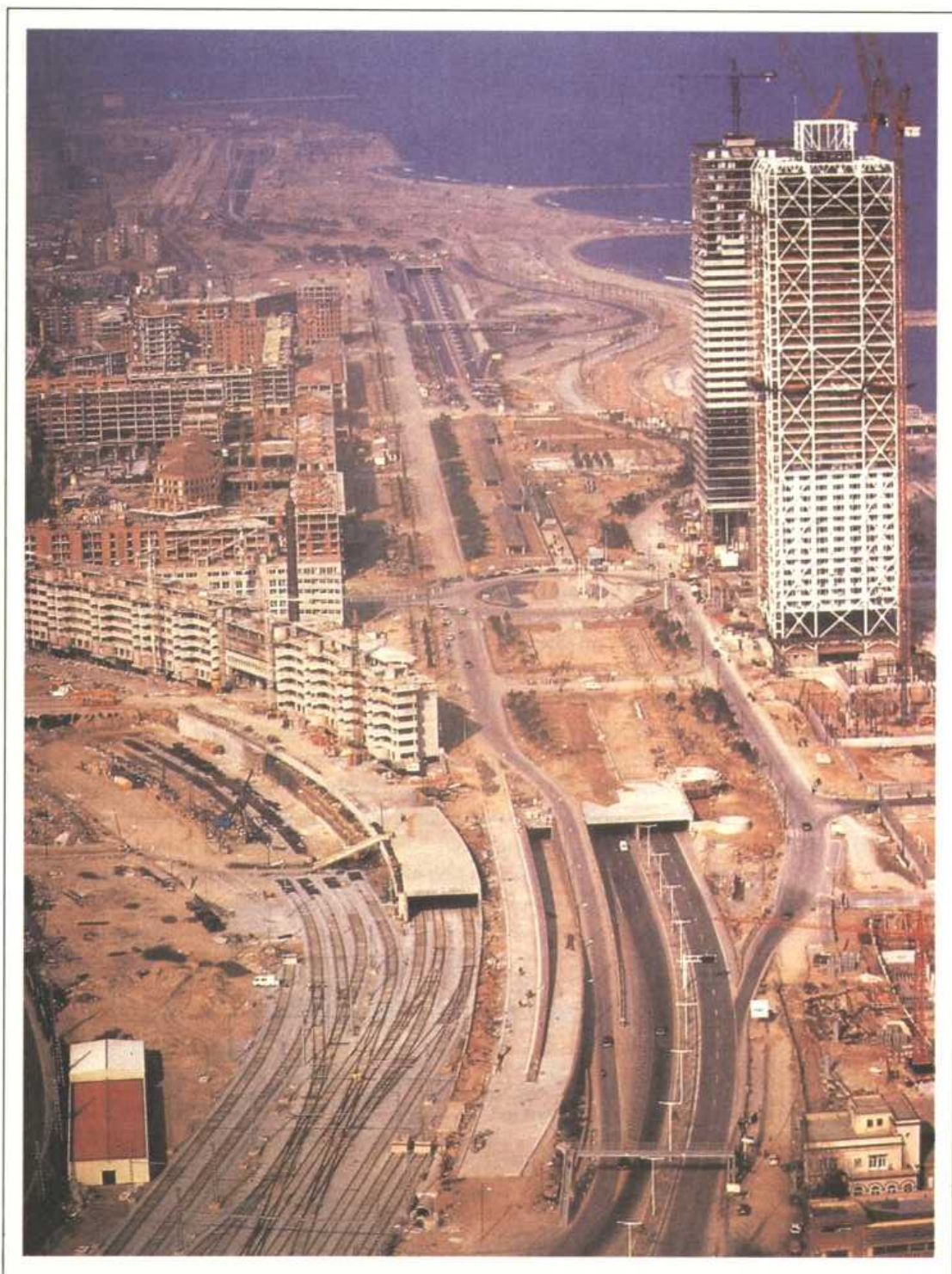


Figura 1. *Panorámica que muestra la voluntad de conectar la ciudad con sus playas.*

LA VILLA OLIMPICA, INICIO DE CAMBIO EN EL MODELO URBANO DE BARCELONA

Manuel Ribas y Piera *

En el marco de lo que pretende este número de la Revista, es decir, glosar científicamente el impacto territorial de la Olimpiada'92 en Barcelona, mi aportación va centrada en el hecho insólito (1984) de asentar la Villa Olímpica sobre un pedazo de «ciudad maldita». La cual, a pesar de la maldición, iniciada en el siglo XVIII con la implantación de la Ciudadela, ostentaba y ostenta, sin embargo, una situación privilegiada sobre las playas de la costa norte del término municipal barcelonés.

La pretendida maldición deformó de tal modo el crecimiento cualitativo que la ciudad cambió, a regañadientes, el modelo marítimo consolidado en la Edad Media para forzar el que todos hemos conocido a lo largo de los dos últimos siglos: ciudad que crece prestigiosamente hacia poniente, es decir hacia el interior.

Lo que supondrá para el modelo urbano barcelonés la ruptura del maleficio, es decir, el asentamiento de la Villa Olímpica del Poblenou como primera piedra de una nueva estructura y forma, es el objetivo primordial de este artículo.

THE OLYMPIC VILLAGE, THE BEGINNINGS OF A CHANGE IN THE CITY MODEL FOR BARCELONA

The paper, beginning by adjusting itself to the task of commenting the zonal impact of the '92 Olympics in a scientific manner, goes on to examine the odd fact of the Olympic Village's being sited in an area long (since the 18C and the building of the Citadel there) held to be accursed. This notwithstanding, it is pointed out that the site in fact enjoys —and always did— an outstanding view of the beaches and coastline of the City of Barcelona.

This same accursedness so deformed the growth in size of the city that it altered its maritime nature from the Middle Ages —albeit reluctantly— and bent itself to that model that the last two centuries have known, namely a proud spread towards the West, that is, inlandwards.

The paper thus sees the building of the Olympic Village at Poblenou as the breaking of this "curse" upon the city's development and thus as the first step towards a new structuring and then from for this.

1. El modelo tendencial de Barcelona hasta 1714

Para comprender el cambio sustancial que ha supuesto extender la ciudad metropolitana más allá del actual Parque de la Ciudadela, se hace preciso un breve *excursus* (es decir, desviación o derivación del tema primordial) para mostrar cuál fue en Barcelona el modelo tendencial constante a lo largo de quince siglos, y muy particularmente a partir de su consolidación como una de las capitales de la reciente Confederación catalano-aragonesa, es decir, hacia finales del siglo XII. Con plena confirmación, desde el siglo siguiente, de los argumentos que he de exponer.

Los arquitectos García i Espuche y Guardia ¹ en los prolegómenos a su innovador trabajo de historia urbana mediante la comparación del *fogatge* de 1516 y el Catastro de 1716, confirman topográficamente la situación del primer puerto medieval o puerto de Jaime I (sobre lo que hoy es el «Pla de Palau»), al abrigo de la barra que arrancaba del Puig de les Fàlsies, pequeño promontorio situado en lo que después será un extremo de la Ciudadela.

Pero no es sólo eso. Hasta el siglo XIV, cuando puede decirse que el viejo puerto estaba ya cegado por la corriente que de norte a sur transporta, todavía hoy, las arenas del Vallés orien-

¹ GARCIA I ESPUCHE, A., y GUARDIA I BASSOLS, M., *Espai i Societat a la Barcelona pre-industrial*, Ed. de la Magrana, Barcelona, 1986.

tal y del Maresme, aquel frente marítimo tendió a especializarse —hablando en términos de topografía social— como sede de mercaderes y navieros, es decir, de las clases más activas de la población barcelonesa.

Sólo así se explica la construcción de la soberbia «catedral de la mar» o templo de Santa María de las Arenas junto a la playa del puerto. Yo la interpreto como réplica orgullosa de la nueva clase frente a las también dirigentes, pero económicamente menos activas, radicadas en el viejo recinto de la ciudad romana. Con ésta les unía en línea recta la calle de l'Argenteria (de los plateros) y muy cerca estaba el arrabal o «vila nova» de la nobleza marinera que fue la calle de Montcada, hoy sede de Museos que ocupan aquellos palacios que fueron.

A partir de 1443 ² con el nuevo puerto llamado de Alfonso IV el Magnánimo (en lo que hoy es el Gobierno Civil) el frente portuario se desplaza mar afuera y hacia el sur, esta vez al amparo de un dique que aprovecha los arenales de la isla de Maïans. (Origen, más tarde, de la Barceloneta barroca.) Sin embargo, la presencia de la Lonja, dels Encants vells (Rastro), y de la Pescadería acompaña todavía el nuevo puerto y se consolida así la que he llamado topografía social diferenciada.

García i Espuche y Guardia confirman que ésta, con el Portal de Mar y las Atarazanas, fue la estructura urbana de Barcelona marítima que afrontó los años de decadencia hasta la convulsión bélica de 1714.

A pesar de que siempre se citan los siglos XVII y XVIII como los de la decadencia de la nación catalana, creo que este fenómeno arranca lentamente ya desde el mismo siglo XV, cuando la sustitución de los reyes de la Casa condal de Barcelona por la de los Trastámara castellanos.

Lo que esto significó es fácil de comprender. Primero, con hechos como la residencia voluntaria en Nápoles del rey Alfonso IV (durante veintiséis años sin interrupción), un rey que había llegado a Cataluña a sus dieciocho años y que a los veinte pronunció todavía en castellano su parlamento ante las Cortes de Barcelona en 1416.

Después, con el gradual desplazamiento de la Corte catalano-aragonesa hacia Valencia (con gran florecimiento de la literatura: Àusies March, Joanot Martorell, por ejemplo) y con la residencia frecuente de la Reina gobernadora (María de Castilla, hija de Enrique III). Finalmente, desde la unidad española, con la pérdida de la monarquía propia, y progresivamente de la nobleza autóctona, absorbida durante los siglos siguientes por las grandes Casas andaluzas (Medinaceli, Medinasidonia).

La ciudad de Barcelona entra así en el reconocido estancamiento de los siglos XVI y XVII, como ha demostrado la comparación ya citada de los censos de 1516 y 1716.

Así pues, la decadencia comienza sobre el viejo modelo dual: en la ciudad romana, ampliada (con la absorción de las *viles noves*) hasta lo que será la Rambla, la Plaza Catalunya y el Paseo de San Juan, persiste la residencia de lo que más tarde se llamarán «manos muertas»; mientras que al norte y al noroeste, mirando al camino de Francia, se desarrolla la ciudad de los mercaderes. (Es interesante hacer notar que mucho más tarde ésta se trasladará hacia el norte, precisamente sobre la parte más próxima de la «dreta de l'Eixample», es decir sobre las calles de Trafalgar, Alf-Bey, Ausies March y Caspe, verdadera concentración de la burguesía industrial en el tránsito del fin de siglo.)

2. *El episodio crucial de la Ciudadela (1714-1850)*

La victoria y la Nueva Planta felipista de 1714 fueron para Barcelona no sólo una derrota bélica sino también la imposición de un Real y muy real castigo, tanto quizá como lo fue, años más tarde, la derrota de 1939.

² ALEMANY, J., *El Port de Barcelona*, Ed. L'Avenç, Barcelona, 1984.

El acceso del archiduque Carlos de Habsburgo (Carlos III para los catalanes) al Trono imperial de Viena motivó el abandono de Inglaterra que no quería ni remotamente ver unidas las coronas de Austria y España; la resistencia fue heroica, pero la victoria imposible.

Inmediatamente, los vencedores plantearon la necesidad de construir una Ciudadela ³ y ⁴, precisamente en el flanco que se había demostrado más vulnerable, es decir, en el noreste. Para ello hubo que derribar una buena parte del próspero Barrio de Ribera (que he pretendido singularizar en el epígrafe precedente) para así dotar a la nueva fortificación no sólo de baluartes avanzados según la arquitectura militar de la época (Vauban), sino también con una Esplanada libre de edificaciones para asegurar el tiro de la artillería sin obstáculos.

Jorge Próspero de Verboom y Alejandro de Rez fueron los ingenieros militares que la concibieron y dirigieron desde 1714 hasta 1718, después del derribo del Monasterio gótico de Santa Clara y de más de mil viviendas de la llamada Rodalia de Corbera, dejando sin casa a un 17 por 100 de la población coetánea ⁵.

Si los detalles históricos y arquitectónicos de esta construcción son amplios y bien conocidos, no lo es en cambio el motivo urbanístico —es decir, estratégico— que motivó la elección del lugar, precisamente sobre una de las partes más vivas de la ciudad, estableciendo allí un verdadero tapón que había de privar años después la normal, razonable y anhelada extensión hacia las playas del norte. Todas las apariencias inducen a pensar que la operación formaba parte del castigo a la ciudad rebelde y austriacista, fiel a la vieja dinastía. Y también que la Ciudadela, sobre lugar contrapuesto a la fortaleza natural de Montjuïc, más que vigilar el frente de Francia, vigilaba a la misma ciudad que decía proteger.

Esta es, para mí, una asignatura pendiente de los historiadores urbanos de Barcelona, que deberían hurgar en las exposiciones de motivos que seguramente se escribieron al final de 1714 —e incluso antes— para tratar de leer, abiertamente o entre líneas, si las hipótesis expuestas, que algunos juzgarán malévolas, son o no ciertas.

Claro está que el desaguisado podría haberse corregido unos años más tarde cuando la fuerza de las reivindicaciones ciudadanas, el derribo de las murallas ⁴ y las innovaciones bélicas convencieron al Ramo de Guerra que la Ciudadela podía ser cedida a la ciudad y desmantelada. Espartero, con el bombardeo de 1842, había demostrado que Montjuïc bastaba para reprimir a los barceloneses.

Así, pues, la memoria colectiva del agravio filipista y la larga lucha por recuperar para el Común este espacio condujo la decisión municipal hacia lo que podía parecer más antitético del uso militar: construir un gran parque urbano, grande para una ciudad que apenas si había tenido algo más que algunos jardines.

Precisamente dos de ellos, el Paseo de la Explanada y el Jardín del General estaban situados en la franja libre situada entre las primeras casas del Borne (residuo del Barrio de Ribera que se libró de la afectación de 1714) y la misma Ciudadela. El primero (1802) tomó nombre, primero, del Capitán general Agustín de Lancaster, y después, dio nombre al actual Paseo de San Juan; el segundo (1818) tomó su nombre del Capitán general Castaños que fue quien lo donó a la ciudad ⁵.

Con esta decisión municipal, que no supo adelantarse a la visión de futuro de una ciudad sin murallas y capaz de extenderse también hacia los arenales y lagunas de la costa norte, se volvió a condenar esta área, que fue afirmando así su condición de «ciudad maldita» como al empezar la he calificado.

En realidad, el área fue creciendo ganando tierra al mar desde los tiempos históricos, a partir de la línea que la actual generación todavía conoció como carretera N-II a Badalona y Mataró. Una canalización romana de aguas del Besós ⁴ señala que éste fue entonces el límite de

³ ARRANZ, M.; GRAU, R., y LOPEZ, M., *El Parc de la Ciutadella. Una visió històrica*, Ed. L'Avenç, Barcelona, 1984.

⁴ VILA, P., y CASASSAS, LL., *Barcelona i la seva rodalia al llarg dels temps*, Ed. Aedos, Barcelona, 1974.

⁵ TORRES CAPELL, M., *Inicis de la Urbanística municipal de Barcelona*, Ed. Ayuntamiento de Barcelona, Barcelona, 1985.

los nacientes terrenos deltaicos del Besós. Por encima de esta línea estuvo el «ager provincialis» que dio nombre al municipio y parroquia de Sant Martí de Provençals. (En simetría con el otro «ager» situado al sur, donde están hoy Bellvitge y Gornal, que ha llegado a nosotros con un topónimo casi igual: Santa Eulalia de Provençana.)

En los tiempos medievales el delta seguía creciendo, como hemos visto en la descripción de los dos puertos que podría llamar románico y gótico, respectivamente. En 1850 cuando se termina el derribo de las fortificaciones de la Ciudadela, en el territorio próximo a la costa del entonces municipio de San Martín de Provençals todavía existían las marismas deltaicas ⁶ (topónimo de la Llacuna que lleva hoy una estación del Metro), pero había comenzado ya la urbanización del Poblenou sobre el camino de Mataró.

Nació como Barrio mariner de San Martín, pero sobre todo como centro manufacturero próximo a los «prats d'indianes». Eran campos donde se ponían a secar las telas de algodón teñidas y estampadas llamadas indianas, ya desde mitades del siglo precedente, como real proto-historia de la industria textil catalana que había de venir con el maquinismo.

Sin embargo, el nuevo uso de parque público sobre los terrenos de la Ciudadela no alteró su carácter de barrera que separaba aquellos territorios de la misma ciudad, entendiendo por tal el casco histórico y el naciente Ensanche.

La resistencia mental de los barceloneses a aceptar el cambio impuesto con la construcción de la Ciudadela fue más que notable. Como si se tratara de un organismo vivo se intentaba por todos los medios, y también por inercia biológica, seguir potenciando aquellos lugares conspicuos bien conocidos como portadores de los máximos valores urbanos y se negaba a actuar en la búsqueda de otro modelo.

Como prueba inequívoca de lo primero está el ejemplo de los bloques de Xifré, delante de la Lonja. Xifré, un indiano de Arenys de Mar, cuando vuelve a la patria construye un edificio benéfico en su pueblo, pero invierte en la capital con la primera operación de «housing» masivo en la historia en la ciudad. ¿Dónde elige su solar? En el meollo de lo que había sido el barrio comercial (en catalán «el rovell de l'ou»), junto a la Lonja, el puerto y la estación terminal del primer ferrocarril español, es decir, en un sitio óptimo según el viejo modelo.

Muy tardíamente la ciudad asumió la mutilación y se vuelve entonces hacia el interior, según una conocida línea-vector. Primero, por la Rambla, después por la Plaza de Cataluña (inexistente en el Plan Cerdà), inmediatamente por el Paseo de Gracia y finalmente por la Diagonal (hacia Poniente, no hacia la Plaza de las Glorias como había dicho Cerdà, porque esa dirección la hubiera devuelto a los territorios de la «ciudad maldita» septentrional).

De este hecho existe otro testimonio: un escrito del Ayuntamiento Constitucional ordena pasar la venta del Pescado a la nueva Boquería, en lugar de las Pescaderías frente al puerto viejo. Ocurría en 1841 y significa además la definitiva calificación de la Rambla, que hasta mediados del siglo anterior había sido tan sólo un arrenal lindante con el Raval agrario, con los habituales conventos extra-muros y con el Hospital y el Lazareto a poca distancia.

3. *La ruptura del maleficio: la Villa Olímpica de 1987*

Después de los «prats d'indianes» otros usos menos vistosos hallaron cobijo en aquel vasto espacio situado más allá de la Ciudadela. A finales del siglo XVIII el Lazareto era expulsado del Raval (Plaza del Pedró) y se situaba aquí. Enseguida ocurrió el desvío de colectores hacia el torrente de Bogatell. En 1819 se inauguró el primer Cementerio municipal (todavía existente hoy, Cementiri Vell) para sustituir a los parroquiales cancelados por razones higiénicas desde 1775.

⁶ CASASSAS, LL., «El Pla de Barcelona. El territori i el marc natural», en *Història de Barcelona*, dir. por LL. Sobrequés, vol. I, Ed. Enciclopèdia catalana, Barcelona, 1991.

La invasión industrial, sin ninguna preocupación ambiental, paisajística o estética, se adueñó del sector antes del Plan Cerdà y aún después, pero entonces acomodada parcialmente a la nueva trama viaria. A partir de 1849 la nueva red ferroviaria establece una estación denominada Pueblo Nuevo, pero enseguida reforzada con estación de mercancías y una enorme playa de vías que la aislaba totalmente del mar.

Todas estas circunstancias fueron creando alrededor del Poblenou el estigma de ciudad maldita, que fue tácitamente aceptado en la mente de todos los barceloneses. Los resultados no se hicieron esperar, ya que los campamentos de nómadas desde 1929 y los barrios de chabolas desde 1939 fueron ocupando la primera línea de mar. Durante toda esta época, el campo de fusilamientos o «campo de la Bota» estuvo también aquí entre el ferrocarril y la playa. Ante este panorama, a nadie se le ocurrió entonces fomentar la continuación de la Diagonal (desde la Plaza de las Glorias hasta el mar), a pesar de estar en el plano.

Ya en tiempos inmediatos a los de la aventura olímpica, sigue el maleficio con la presencia reforzada de la gran cloaca de Bogatell que conllevó una estación depuradora y sustituyó a los emisarios de vertido submarino y así por lo menos se resolvió la polución de las playas trasladada en 1989 más al norte, pero dentro aún de este sector, la nueva estación depuradora recibe los aflujos de un gran colector interceptor que discurre por la línea de playa desde Montgat. Hacia 1985 se instalaba en las proximidades del término municipal de Sant Adrià el quemador de basuras (cuyo traslado pide hoy insistentemente este municipio). A ambos lados de la desembocadura del río Besós existen sendas térmicas (Tervesa y Fecsa) potenciadas en años recientes. La fábrica de gas es la única que desaparece con la operación olímpica; pero en cambio las operaciones forzadas de realojamiento, para permitir en 1965 la construcción de un inicio de Paseo Marítimo frente a la Barceloneta, crearon el Barrio de la Mina que es hoy, y pese al esfuerzo de muchos de sus habitantes, un refugio de conductas anómicas de muy triste y extendida fama.

Un precedente del Plan especial de la Villa Olímpica fue el denominado Plan de Ribera de 1965, nombre de connotaciones históricas como se puede ver, aunque estuvo situado en otro lugar. Veamos sus motivos.

La coincidencia de grandes propiedades de industrias que comenzaban su declive, así como de Compañías de suministros públicos en fase de cambio a energías alternativas y el propio Ayuntamiento como propietario del viario hizo plantear aquel Plan, de construcción densa y masiva, que topó con una fuerte oposición popular y probablemente también con las dudas razonables de sus promotores.

Los precedentes inmediatos del espectacular «vuelco» en el modelo histórico hasta aquí descrito, hay que encontrarlos en la labor del Ayuntamiento de Barcelona desde 1980 cuando pasó a ser Asesor urbanístico de la Alcaldía el arquitecto Oriol Bohigas. Su filosofía la expone en una obra-resumen ⁷ y la anticipó en el prólogo al Catálogo de la primera exposición que fue, naturalmente, de proyectos ⁸.

En 1984, en «Reconstrucció de Barcelona» hace su autor esta mención que dice literalmente así: «Això es relaciona, naturalment, amb la potenciació de la línia de costa de què ja he parlat en capítols anteriors. Perquè aquesta potenciació sigui possible no n'hi ha prou amb els plans i les infraestructures que es projecten. Cal insuflar-hi urgentment unes activitats. A les mencionades s'hi afegiria... potser la implantació d'un gran grup residencial que durant un temps podria ser la vila olímpica. Aquest nucli posaria en marxa el nou valor territorial de tota la costa, que s'estendria de mica en mica segons el ritme de les possibilitats fins al Besòs».

Es probablemente el primer texto sobre la Villa Olímpica del Poblenou, y como puede leerse, alguien comenzaba ya a romper el maleficio.

En 26 de junio de 1986 el Ayuntamiento de Barcelona aceptó el Plan especial de ordenación urbana «de la façana al mar de Barcelona, al sector del Passeig de Carlos I i de l'Avinguda

⁷ BOHIGAS, O., *Reconstrucció de Barcelona*, Ed. 62, Barcelona, 1985.

⁸ BOHIGAS, O., *Plans i projectes per a Barcelona, 1981-1982*, Ed. Ayuntamiento de Barcelona, Barcelona, 1983.

d'Icària» que, por su encargo, habían redactado los arquitectos del equipo MBM⁹ y que fue aprobado por la Autoridad competente (Generalitat de Catalunya) en diciembre del mismo año.

A esta aprobación urbanística siguieron sucesivos ajustes semestrales hasta llegar a la última redacción y aprobación (octubre 1989) del denominado «Pla especial d'adequació de l'àrea residencial i la Vila Olímpica i de la zona dels equipaments costaners, als ajustos esdevinguts necessaris al Pla Especial...» y aquí el nombre del aprobado anteriormente.

Esta fría relación de la historia legal encierra sin aparentarlo una interesante lección, una lección que incide una vez más en el ya clásico debate entre plan y proyecto, reverdecido ahora por los «hechos» urbanísticos de la Barcelona Olímpica.

En esta línea, el primer Plan especial fue a la vez una primera definición de estructura urbana (con una importantísima modificación del Plan general de 1976), que al fin hacía posible superar el conjuro secular sobre estos territorios.

A su vez, el segundo Plan especial se redactó después de un interesante proceso de «trial and error» o de aproximaciones morfológicas sucesivas. De tal modo que las arquitecturas de los diversos edificios de la Villa Olímpica se moldearon después bajo el imperio de una ordenanza flexible pero a la vez constrictiva, que pretendía no sólo homogeneizar la epidermis edificada, sino también asegurar la realización de la estructura mediante el juego de accesos y volúmenes del Plan.

Dejando ahora de lado estos aspectos metodológicos para descubrir los estructurales de la realidad visible, hay que comenzar afirmando que en el territorio barcelonés al norte de la Ciudadel·la se han producido muy importantes cambios que propician una definitiva renovación de modelo para la entera ciudad. Dije al comenzar que ésta iba a ser la pequeña tesis de este artículo, por lo que se impone exponer una mayor justificación.

En primer lugar, la reconversión industrial y el singular parcelario existente en el sector ayudaron a lograr la desaparición de las antiguas industrias que como una barrera se interponían entre el interior y la playa. Tal desaparición que tan sólo diez años antes era prácticamente imposible se consiguió gracias a las estrategias empresariales —bien manejadas por la Administración— que caracterizan el «nuevo Urbanismo», es decir, el Urbanismo —negocio a cargo de «sponsors» más o menos controlados.

Después le tocó el turno a la realización de un antiguo sueño, común al de muchos otros países del litoral mediterráneo: se consiguió la supresión de la línea del ferrocarril más antigua de España (1848) que reforzaba con su presencia el dogal litoral. Ningún obstáculo quedaba ya entre el Poblenou y el mar.

Finalmente, un sistema costero de interceptor de aflujos urbanos concentró su tratamiento en una nueva estación depuradora de la que ya se ha hablado más arriba. Con ella se evitaron los vertidos que ensombrecían la calidad de las aguas litorales.

A la tríada de importantísimas supresiones ha seguido la lista de las acciones positivas. Con la Villa Olímpica ha nacido un puerto deportivo, un parque lineal litoral, una Ronda marítima y todo un conjunto, un nuevo paisaje.

Si para el barcelonés resulta novedosa la silueta de Montjuïc recostado sobre el puerto, que tan sólo había podido contemplar —desde este punto de vista— en grabados de época, para todos es reconfortante la visión del mar y de las playas situadas en el mismo borde del tejido urbano; es más, en el mismo borde de la cuadrícula de Cerdà. La sensación de recuperar un viejo patrimonio perdido nos ha invadido con el gozo de todos.

Barcelona, como Génova y Cannes, como Niza y Nápoles pudo ser una ciudad alargada y tendida sobre la costa. Montjuïc y el Delta le cerraron desde siempre la expansión hacia el sur, pero ningún accidente topográfico o hidrográfico impedían la extensión septentrional. Tan sólo un maleficio, obra de hombres, lo había conseguido. Por ello, ha bastado con enmendarlo desde

⁹ MARTORELL, BOHIGAS, MACKAY, PUIGDOMENECH, *La Villa Olímpica. Barcelona 92*, Ed. Gustavo Gili, Barcelona 1991.

las mismas instancias, mediante la visión y el esfuerzo de unos cuantos y mediante la aceptación y el aplauso de muchos.

4. *La previsible consolidación del nuevo modelo*

Se ha dicho ya que la antigua traza de la carretera N-II, por las calles de Almogávares y Pedro IV hacia Badalona y Mataró fue la línea de costa en época romana, y que los sucesivos aportes de arenales fueron ganando terreno al mar hasta alcanzar, aproximadamente, la línea actual.

Este territorio fue precisamente un fragmento casi inédito del Ensanche Cerdà, muy particularmente por lo que se refiere al tramo norte de la Diagonal hasta su cruce con la calle Prim (antigua Riera de Horta), en un punto muy cercano al mar y al límite municipal de Barcelona.

El futuro inmediato del sector es el que ha de asegurar la transformación.

El importante Plan-proyecto de Diagonal Norte debe consolidar el cambio de modelo. No se trata sólo de la introducción sobre el terreno de una gran vía que ya lo estaba sobre el papel, sino también de la reestructuración que supone para toda la trama Cerdà, a banda y banda de aquel eje.

Calles interrumpidas, brutales contrastes tipológicos, calveros insólitos e inesperados, todo esto ha sido y todavía es el paisaje del antiguo sector de La Llacuna. No hacía falta más ni tampoco un mayor orden en una infraciudad impactada por todo lo peor que tenía muy cerca sobre el contiguo litoral desperdiciado. Si el frente era malo, las traseras no podían ser menos.

Con la actuación Diagonal Norte, hoy todavía en período de elaboración participada, se ha de poner una pica en Flandes, es decir, en La Llacuna para actuar así sobre los dos extremos: plaza de las Glorias y Ronda de Prim.

En medio está, afortunadamente, el Poblenou con su Rambla, como un oasis de fuerte tradición urbana, pese a las circunstancias que le acompañaron.

Para completar el cuadro de futuribles se hace preciso cruzar el límite municipal de Barcelona hasta alcanzar en Sant Adrià el verdadero límite costero justamente en la desembocadura del río Besós. En esta ribera derecha situó Cerdà un gran Parque que cerraba por el norte su ensanche, de la misma manera que otro gran Parque lo cerraba en la ribera del Llobregat. Era la ciudad «de riu a riu estesa» que cantó Jacinto Verdaguer en su Oda a Barcelona.

Pero la realidad ha sido muy distinta para el gran Parque del Besós soñado por Cerdà. Lugar predilecto de las grandes centrales térmicas, canal de paso aéreo de las líneas eléctricas de altísimo voltaje, refugio de viviendas trasvasadas por operaciones de «lavado de cara» en otras zonas más afortunadas. Todo un cúmulo de circunstancias desgraciadas.

El plan Diagonal Norte converge, al escribir estas líneas, con otro plan, el de la ribera derecha del Besós; con una operación similar, pero distinta a la de la Villa Olímpica pretende afirmar por el Norte la ciudad nacida del nuevo modelo marítimo.

Operación distinta porque allí hay importantes núcleos de vivienda que exigen, al fin, un tratamiento respetuoso. Distinta también porque sus potencialidades son mayores, porque tiene una hermosa ribera y un bello modelo en la ribera izquierda recientemente urbanizada. Además otro puerto, mayor que el de la Villa Olímpica, se vislumbra como contrapunto final de esta costa septentrional.

La situación *in nuce* está ahí, a disposición del que quiera leerla adecuadamente:

- a) aliviado el «tapón» de la Ciudadela mediante el paso subterráneo del tren hacia el interior, la traza deprimida de la Ronda Litoral, y el presumible traslado del Parque zoológico;
- b) reforzada la urbanidad del sector con el núcleo de la Villa Olímpica del 92, su puerto, su parque litoral y el magnífico «boulevard» de la avenida de Icària;
- c) mantenida la tradición mediante el núcleo decimonónico del Poblenou y sobre todo con la presencia de una población «que ya estaba ahí»;

d) impulsada la continuidad del proceso con operaciones que deberán desplegarse cuando las anteriores estén en la fase de afianzamiento, para sectorizar los esfuerzos y los riesgos.

Siempre es peligroso lanzar predicciones y avanzar resultados. Creo, sin embargo, que la aventura olímpica —casi me atrevería a decir el pretexto olímpico— ha sido de tal modo concebida y llevada a término en Barcelona que sus efectos irán más allá de las marcas y de las medallas.

Parece más que probable e inminente un cambio de modelo urbano que será el resultado de Barcelona-92, gracias a la voluntad utópica de los técnicos que lo propusieron y de la visión confiada de los políticos que lo impulsaron.

Alguien debería releer este artículo después de pasados los próximos veinticinco años.

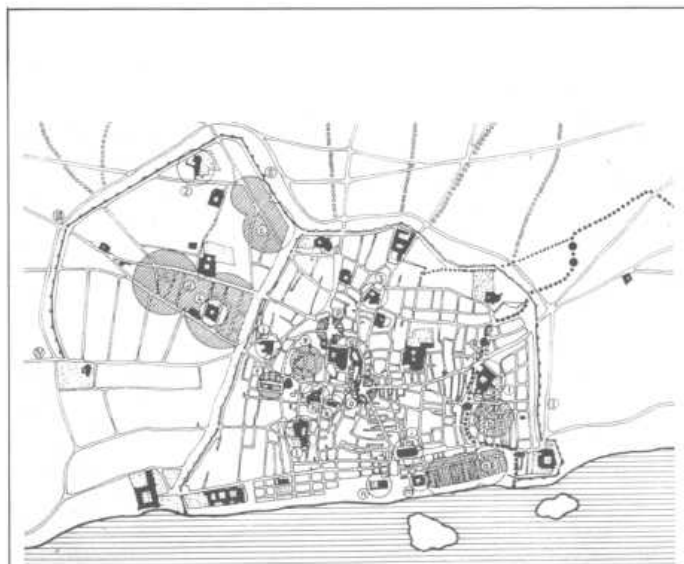


Figura 2. *Barcelona en 1400 (según A. García i Espuche y M. Guardia).*

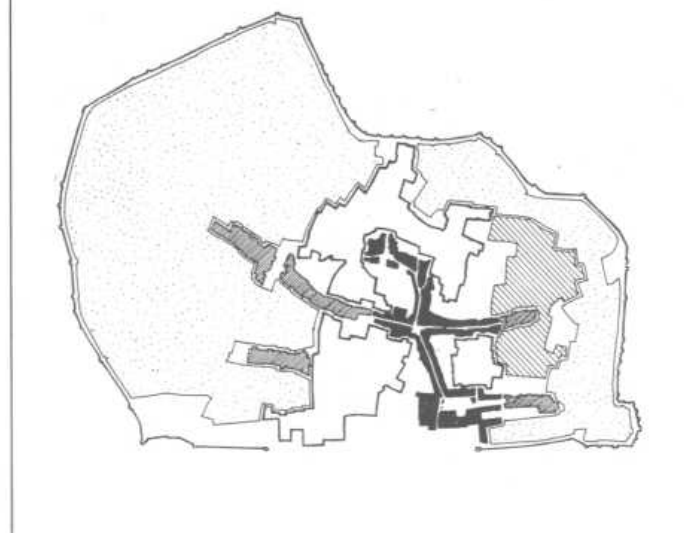


Figura 3. *Estructura sociolaboral derivada del «fogatge» de 1516 (según A. García i Espuche y M. Guardia). En oscuro, área central de actividad.*

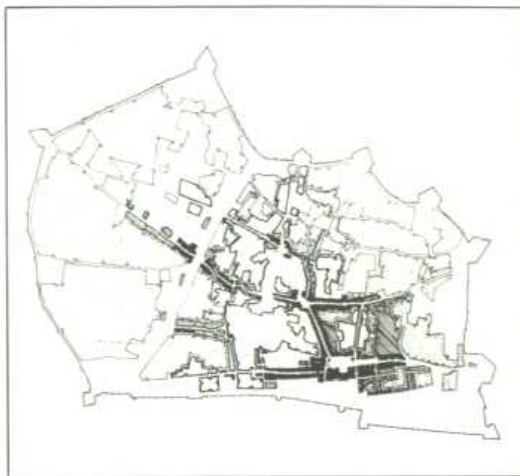


Figura 4.

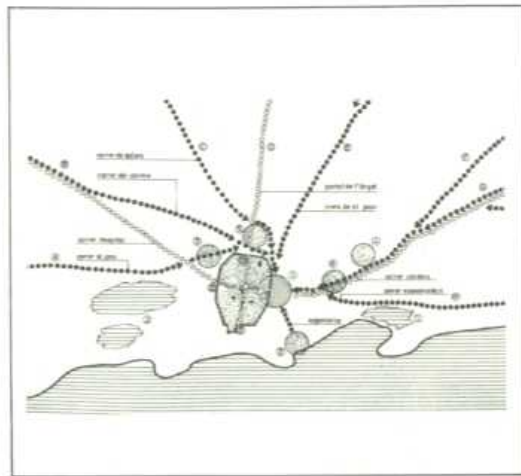


Figura 5.

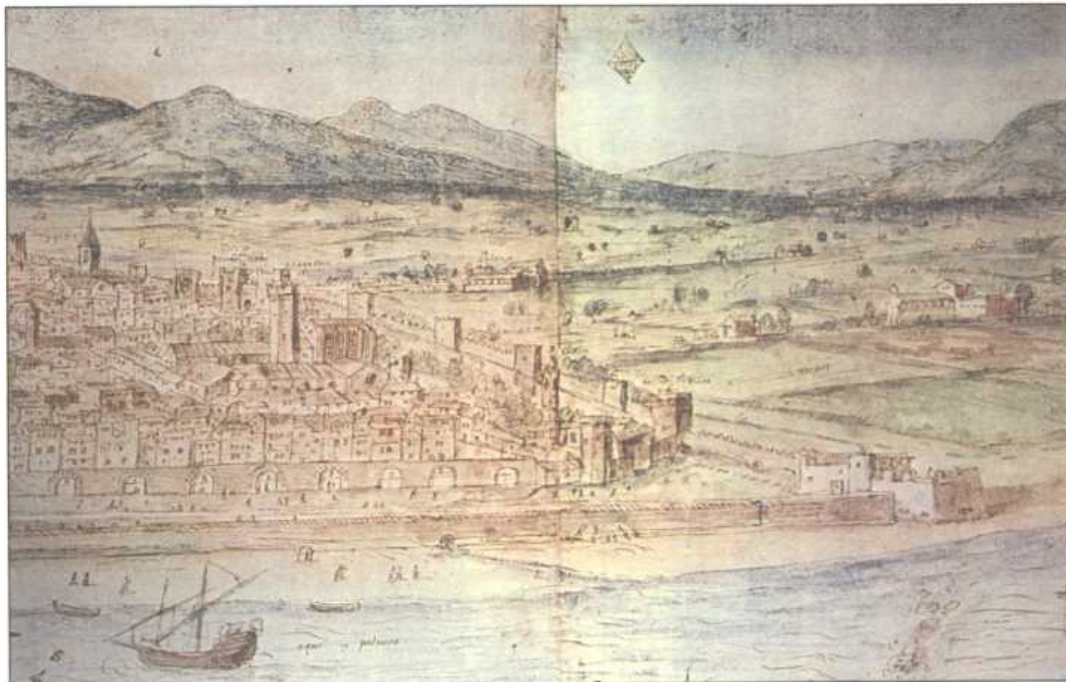


Figura 6.

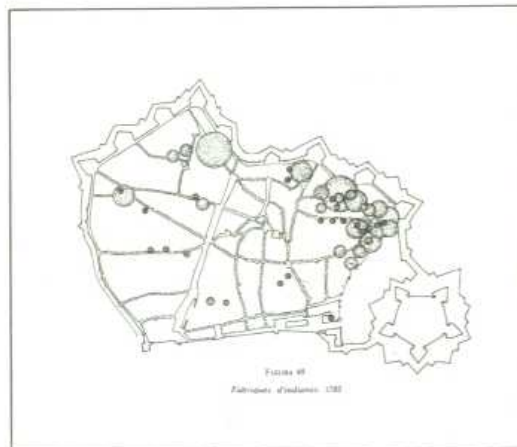


Figura 7.

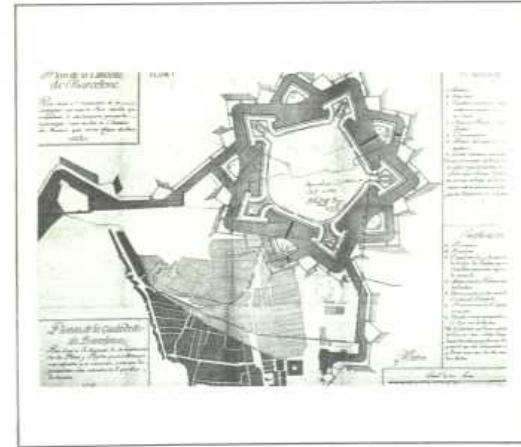


Figura 8.



Figura 9.



Figura 10.



Figura 11.



Figura 12.

Figura 4. Estructura socioeconómica que se desprende del Catastro de 1716 (según A. García i Espuche y M. Guardia).

En oscuro, zonas de riqueza y de elevada densidad.

Figura 5. Las «viles noves» de Barcelona en 1200 (según A. García i Espuche y M. Guardia). Señalada con el núm. 2 la de Sta. M.^a de les Arenes (Sta. M.^a del Mar) al final del camino al puerto, después calle de la Argenteria.

Figura 6. Una vista del extremo N. E. del recinto barcelonés en 1563. Según el conocido dibujo de Anton Van der Wyngaerde, pintor topógrafo flamenco que trabajó para Felipe II durante una década. En la inscripción del dibujo se dice que el autor «me fecit in vivo», es decir, del natural. En el centro del fragmento reproducido se puede ver el monasterio gótico de Sta. Clara, que sería demolido para construir la Ciudadela.

Figura 7. Localización de las fábricas de «indianas» (tejidos de algodón estampados) en Barcelona, 1783, según Ramón Grau y Marina López (reproducida en García y Guardia, «Espai i Societat a la Barcelona preindustrial»).

Figura 8. Plano de 1715 que muestra la superposición de la Ciudadela sobre el antiguo tejido urbano del barrio de Ribera. (Fuente: «Atlas de Barcelona».)

Figura 9. En realidad, los proyectos de Ensanche que concurren en 1859 (incluido el de Cerdà que no concurrió) eliminaron totalmente ese estorbo. Véase la propuesta del arquitecto J. Soler i Gloria como ejemplo (Fuente: «Atlas de Barcelona».)



Figura 13.

Figura 10. Fragmento del plano del arquitecto municipal J. Mas i Vila (1842), en el que se ve el Paseo de la Esplanada y el Jardín del General.

Figura 11. Valores de suelo grafados sobre el frente de calle en 1859 según I. Cerdà en «Teoría general de la urbanización» (elaborado por A. García i Espuche y M. Guardia). Obsérvese la nueva centralidad de la Rambla que comenzó a ser urbanizada alrededor de 1775 y que marca el nuevo eje de prestigio hacia el interior, que perdurará hasta hoy.

Figura 12. Evolución de la línea de costa Norte de Barcelona según Sampere y Miguel (Fuente: «Geografía de Catalunya», Ed. Aedos, Barcelona, 1958). Puede decirse, debido a las corrientes constantes en las costas del Maresme y del Barcelonés, que el delta del Besòs se formó sobre dicha costa Norte y después del puerto de Alfonso IV, también en la Barceloneta.

Figura 13. En el plano topográfico de Cerdà (1855) se puede ver el estado de la edificación en la costa Norte, con el Cementerio y la línea directa al mar (Poblenou) desde la antigua parroquia de Sant Martí de Provençals. (Fuente: «Atlas de Barcelona».)

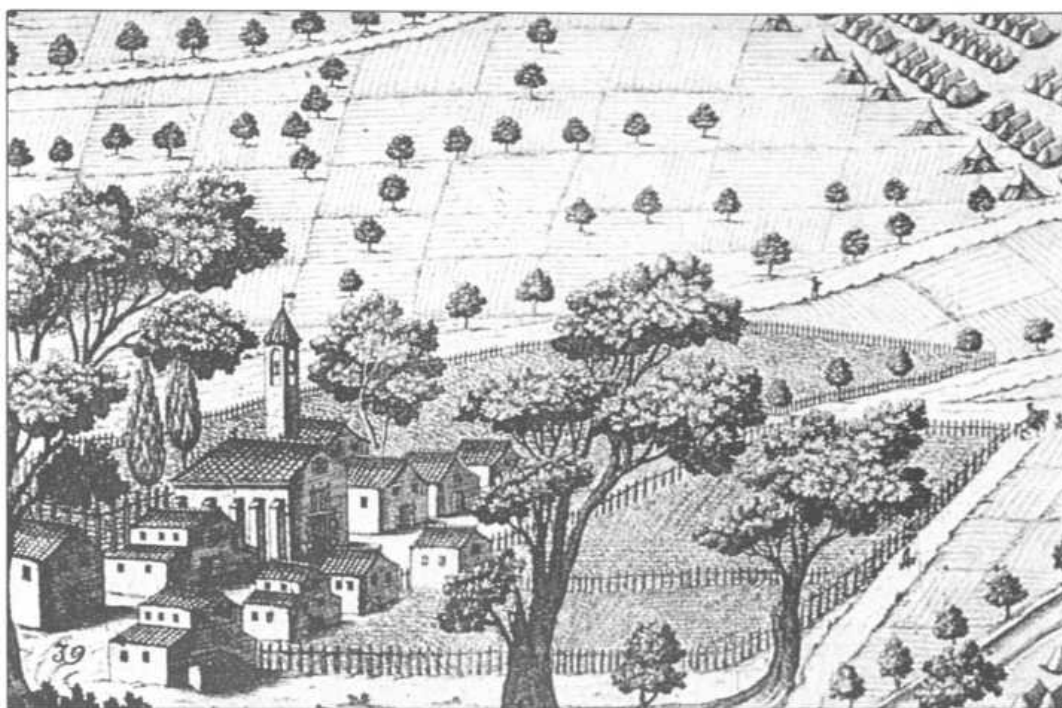


Figura 16.

Figura 14. El barrio de Ribera en 1439, con los sucesivos avances de la costa y formación del puerto actual, según Sampere y Miquel. (Fuente: «Atlas de Barcelona».)

Figura 15. Fragmento del plano editado por el Ayuntamiento de Barcelona en 1902, justamente cuando su población había alcanzado la cota del medio millón de habitantes. En él puede verse la urbanización añadida, centrada en la Av. de Icaria que conduce al Cementerio viejo. (Fuente: «Atlas de Barcelona».)

Figura 16. Idílica visión del núcleo parroquial de Sant Martí de Provençals a comienzos del siglo XVIII, según un grabado del Instituto Municipal de Historia de Barcelona.

Figura 17. En el plano de 1943 se puede ver cómo existen todavía inmensos espacios agrícolas próximos a la costa, al Norte del Poblenou.



Figura 15.



Figura 14.



Figura 17.

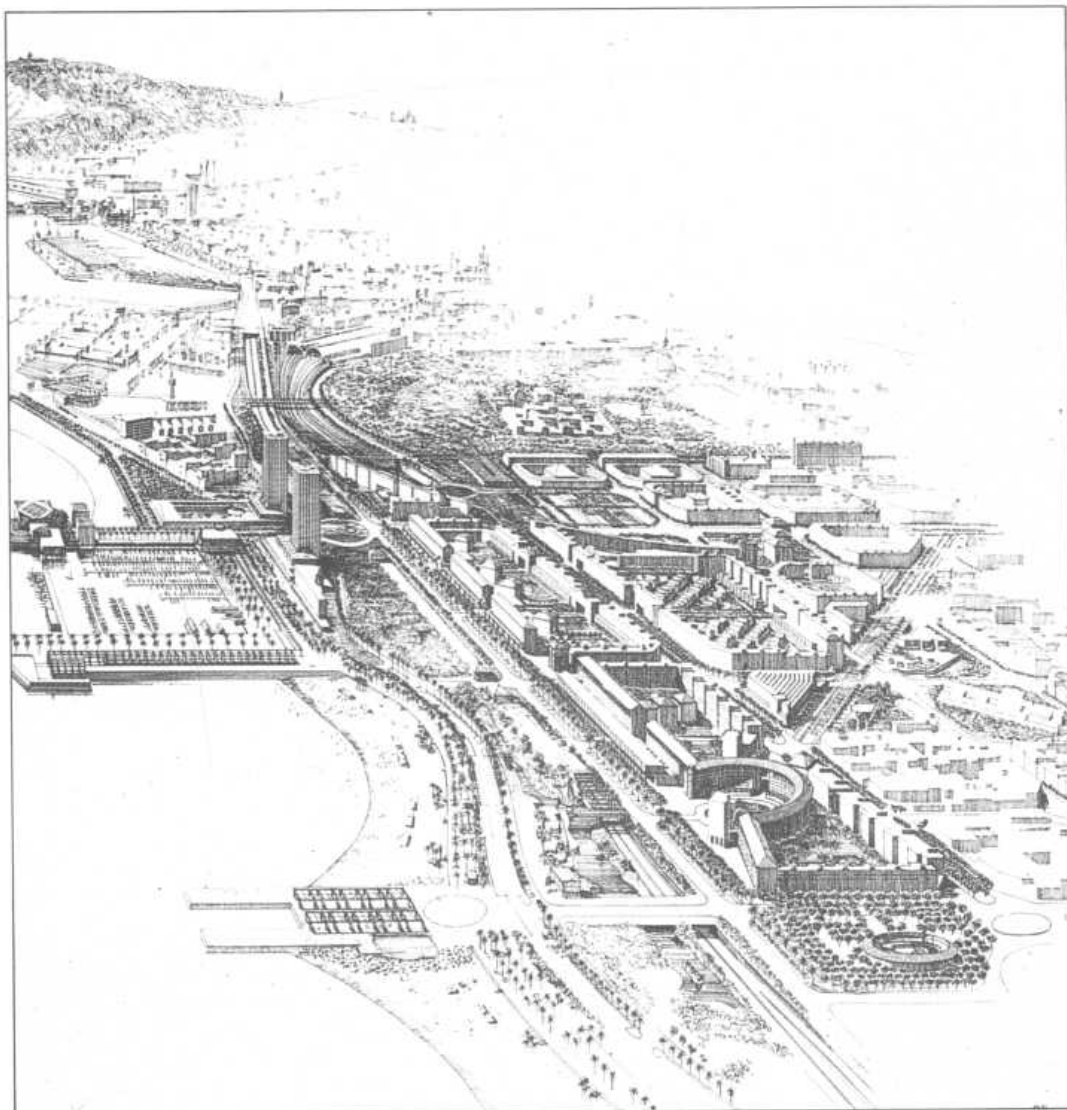


Figura 18. *Villa Olímpica de Barcelona (1991). Vista desde el Norte.*

Figura 19. *Vista desde el Este.*

Figura 20. *Vista desde el Sur.*



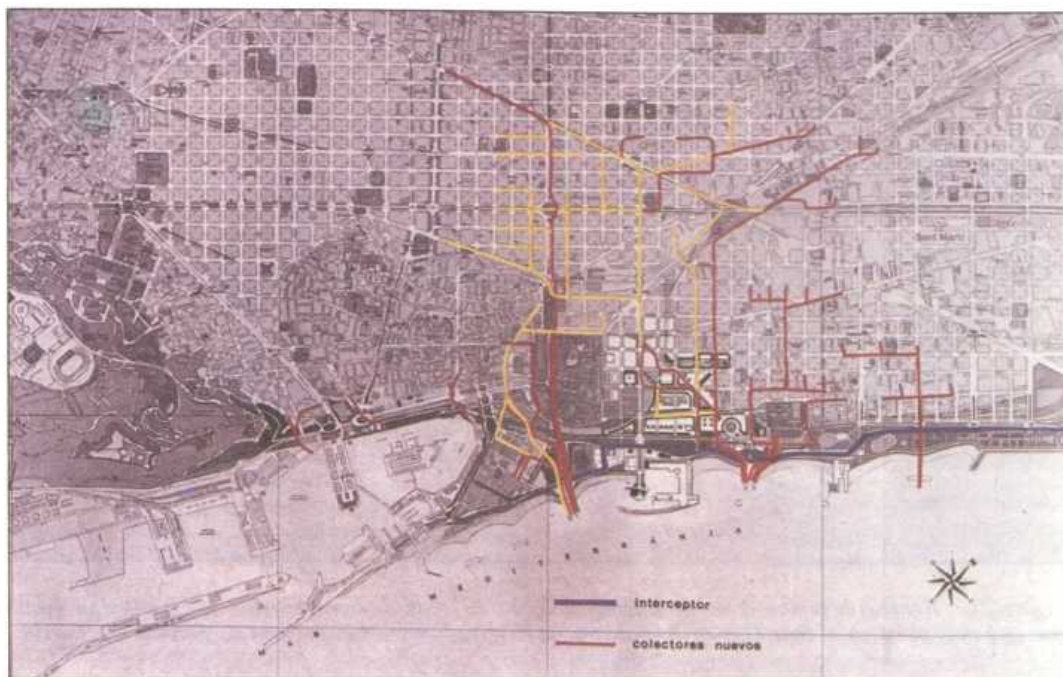
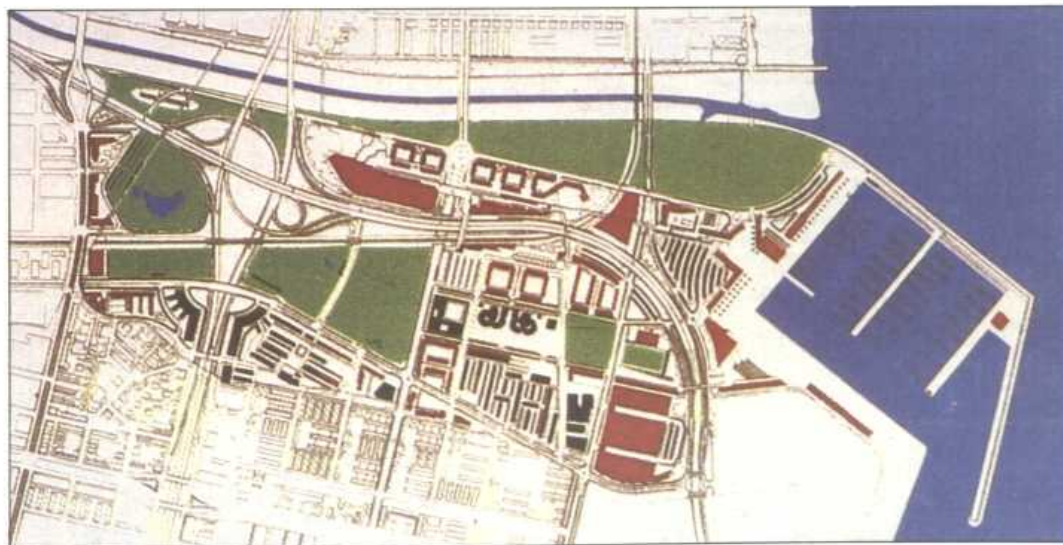


Figura 21. Esquema de desviación de aguas negras y pluviales para defender la calidad de las playas reconquistadas.

27

Figura 22. Avance del plan de ordenación de la margen derecha del río Besós en el término municipal de St. Adrià de Besós, pero sobre terrenos contiguos al de Barcelona (1992). Arquitectos: Ll. Cantallops, E. Roca, M. Ribas i Piera.

En rojo, las nuevas edificaciones y renovación de una parte de las viviendas de la Mina, con nuevo Apeadero f. c., Centro comercial paralelo al río, Parque de ribera y remodelación de Naves industriales para abrir paso hacia el nuevo Puerto deportivo de gran capacidad (Puerto comarcal del Vallés).



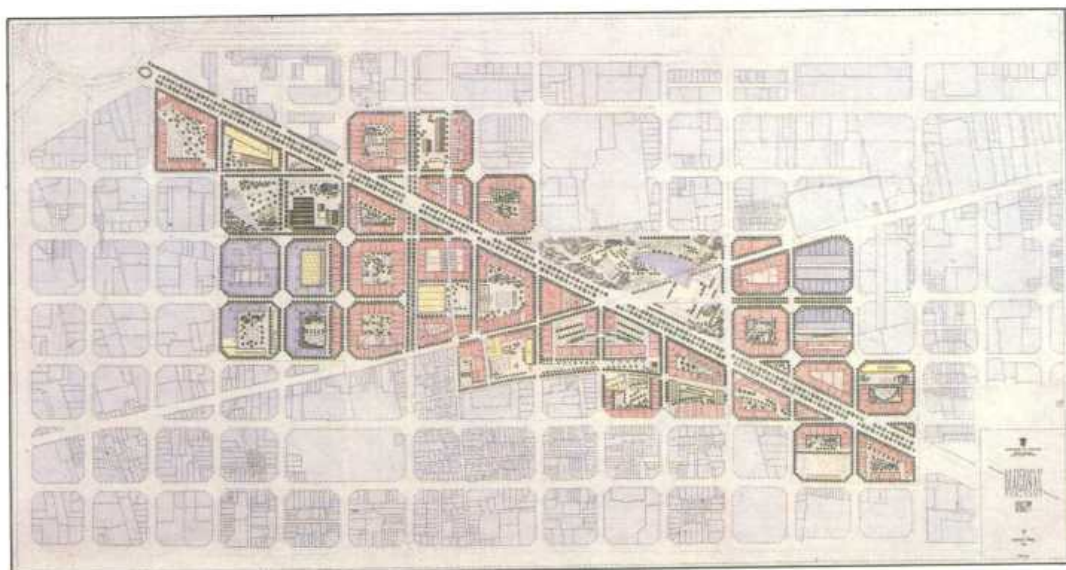


Figura 23. *Estudio de prolongación de la Diagonal hasta la Riera de Horta (Ronda de Prim) en un punto que está muy próximo al mar (1992). Arquitectos: R. Fayos y Aurea Gallén, con X. Estivill, economista.*

* Manuel Ribas y Piera es arquitecto. Catedrático de Urbanismo de la ETS Arquitectura de Barcelona.

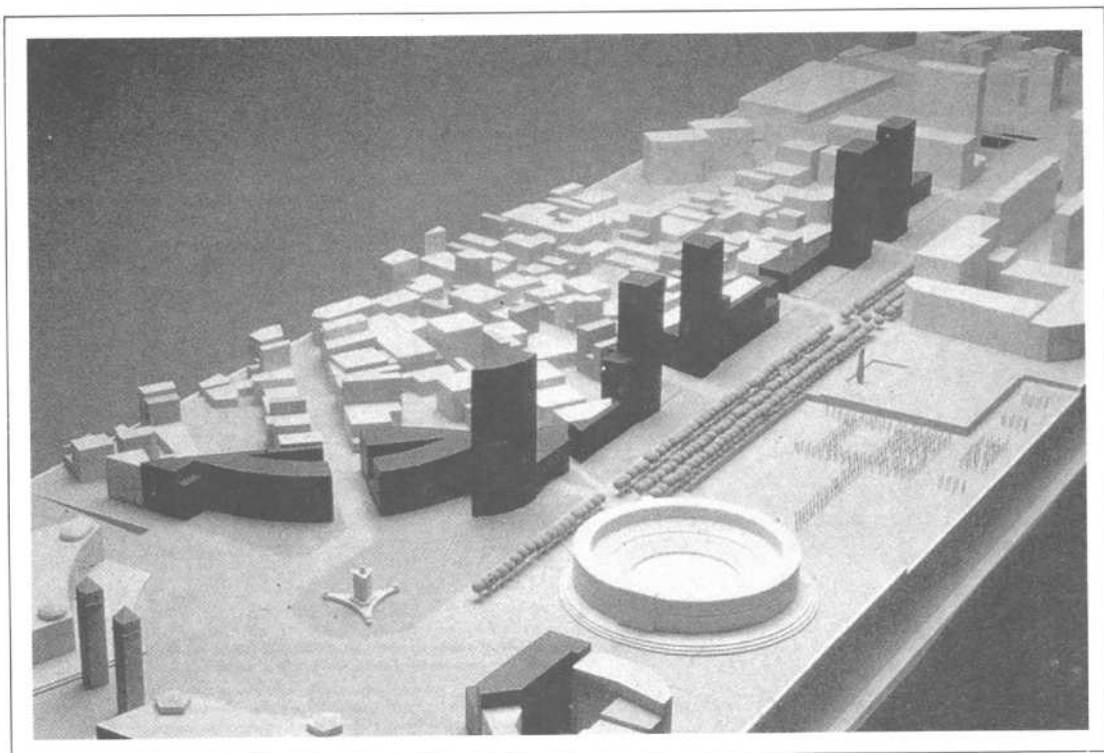


Figura 1. *El eje de la calle Tarragona, un desarrollo intersticial entre el Eixample y Sants.*

EVOLUCION DEL PLANEAMIENTO URBANISTICO EN LOS AÑOS OCHENTA EN BARCELONA

DEL PLAN GENERAL METROPOLITANO A LA RECUPERACION URBANA DE LA CIUDAD

Joan Busquets *

Explicar el proceso urbanístico de Barcelona en los años ochenta supone describir la fuerte transformación en términos de planeamiento y de actuación urbana que ha experimentado la ciudad. Permite al mismo tiempo reflexionar de una manera más amplia sobre la condición nueva de los planes y de la proyectación urbanística en los años ochenta. A su vez este proceso pone en evidencia los temas que van a seguir siendo centrales en la mayoría de nuestras grandes ciudades.

*CITY PLANNING DEVELOPMENT IN THE BARCELONA OF THE '80S.
FROM THE METROPOLITAN GENERAL/OVERALL PLAN TO THE URBAN RE-NEWAL
OF THE CITY*

The article holds that to speak of urban change in Barcelona during the '80s calls for a detailing of a marked change both in planning itself and its interventions. Such a reappraisal gives rise to a broader consideration as to the present-day status of Overall/General plans and of city projects undertaken in the '80s. Here such thoughts lead on to an uncovering of those headings which will remain central to any discussion of major cities in this our period.

31

1. *El nuevo contexto teórico del planeamiento*

La recuperación urbanística de la ciudad y su relanzamiento económico está abriendo el campo a nuevas experiencias de intervención urbana a escala europea que permite ya una reflexión más amplia.

En efecto, frente al «impasse» de la planificación de corte tradicional y al diseño urbano de puro alcance decorativo, surgen nuevos procesos de transformación urbana y nuevas ideas para proyectar la ciudad, que en su aplicación demuestran su interés conceptual y teórico.

Así la idea de «proyecto urbano»¹ toma consistencia como superación de la estéril disociación entre plan urbanístico y proyecto de arquitectura que había reducido el primero, al campo del análisis y de la zonificación y el segundo, al campo de la propuesta aislada. El concepto de «pieza urbana»² aparece en la discusión, señalando la capacidad integradora del proyecto que una aplicación estereotipada de la arquitectura moderna había perdido. La «escala intermedia»³ es reivindicada como puente de comprobación entre las decisiones programáticas y las estructurales. También la idea de los «Proyectos en el Plan»⁴ nace desde el compromiso entre

¹ Véase M. SOLA-MORALES, en «El proyecto Urbano», *UR*, núms. 5 y 6, Barcelona, 1988.

² Véase K. GARLAND, *Architecture and Urban Planning*, Section A, Montreal.

³ Véase J. BUSQUETS, «La escala intermedia», *UR*, núm. 2, Barcelona, 1985.

⁴ Véase B. SECCHI, «I progetti nel piano», en *Casabella* 563, Milán, 1989.

la reivindicación del Plan como instrumento necesario en la organización social que se quiere cada vez más justa y la formulación de los temas centrales del desarrollo de una ciudad que necesitan de una verificación coyuntural.

Es bien conocida la complejidad de los mecanismos jurídicos, espaciales y de toma de decisión en la ciudad occidental. Tantas veces los propios mecanismos urbanísticos se convierten en fines en sí mismos, despegándose del impacto que suponen sobre la ciudad real que pretenden mejorar o proyectar.

Un paradigma de esta situación lo representan multitud de Planes Urbanísticos que han significado muchas veces, más una administración de estándares y un compromiso con la legalidad, que una propuesta urbanística para la ciudad. La existencia de un marco jurídico y normativo de referencia que establezca ciertas magnitudes generales sobre los derechos del suelo y la estructura de usos, se presenta como necesaria pero insuficiente. La Ley del Suelo, no es el Plan, existen contenidos disciplinares y específicos de la ciudad que son esenciales. Sin embargo, muy a menudo, los estándares de las «Leyes» habían sido confundidos con los «contenidos» del planeamiento. Igualmente el proyecto de intervención también tiende a automatizarse respecto a otras variables urbanas que significan su condición y su existencia. Este contexto ha significado la crisis del planeamiento e intervención urbanística desarrollista en los países más desarrollados y ha reconducido la iniciativa del planeamiento hacia políticas urbanísticas sectoriales (tráfico, vivienda, transporte, servicios urbanos, etc.). Estos «sectores» se han convertido en agentes urbanísticos privilegiados para reconducir los procesos de transformación que la ciudad actual reclama. Pero, en cambio, son sectores que jamás consideran la ciudad como objeto propio y, por tanto, como sujeto de tratamiento en sí mismo.

Probablemente las claves de la experiencia de Barcelona habría que buscarlas en el trabajo a diversas escalas —sectorial y general— y en la condición urbana —como integración de partes y de sectores— que está caracterizando sus proyectos. La ciudad en su propia historia urbanística, tiene, como se ha visto, excelentes planes y proyectos que participan de estas condiciones.

Sin embargo, la dificultad está ahí. ¿Cuáles han de ser los nuevos tópicos del planeamiento hoy en día? ¿Dónde buscar los principios que el planeamiento debe aplicar? Los puntales de la práctica urbanística fueron sometidos a la crítica académica durante dos décadas y no tienen salida. Las ideas esquemáticas del planeamiento del CIAM resultaron reconducidas a la del barrio residencial y sus propuestas espaciales y formales fueron criticadas desde las perspectivas temporales o procesuales: los dualismos entre centro y periferia, resultaron veraces y ampliamente compartidos. Se llegaron a conocer bien los desajustes del planeamiento de la época «desarrollista»: la prioridad del tráfico privado, las altas densidades de los grupos residenciales, la falta generalizada de equipamiento en la periferia...

Las dudas surgen al convertir los modelos críticos en propuestas reales: el desarrollo urbano en período de crisis no es necesariamente el urbanismo de la austeridad. De ahí, por tanto, la necesidad de perfilar nuevos tópicos teóricos que la urbanística actual exige. En este sentido, la experiencia catalana y de Barcelona puede servirnos de «indicador» para evaluar en consecuencia cuánto las nuevas intervenciones son solamente una respuesta a los desajustes anteriores o cuánto son capaces de generar un modelo de actuación con cierta especificidad o enfoque propio.

Frente a esta nueva actitud del planeamiento, estamos asistiendo a una corriente de «deregulation» de «anti-planeamiento» que partiendo de la crítica a la rigidez del planning tradicional, busca la apertura a un «laissez faire» del siglo pasado, que permite desarrollar en cada caso, sobre todo lo que la «promoción» desea⁵. No se pretende discutir aquí con detalle este enfoque que tan dudosos resultados está ofreciendo en algunos países europeos, sino entender que las dificultades objetivas del planeamiento rígido deben superarse sin caer en la renuncia de una

⁵ Téngase en cuenta los recientes acontecimientos sobre los «Docklands» londinenses, donde la quiebra económica de algunos grandes operadores de oficinas va ligada a la incoherencia urbanística del proceso que había sido puesto como ejemplo paradigmático de esta actitud «dereguladora».



Figura 2. *Fotoplano de Barcelona 1991. Se aprecian las obras en curso de realización.*

coherencia urbana más general, y que ésta sólo puede conseguirse desde una articulación conjunta —que en definitiva es el atributo más importante del planeamiento y del proyecto urbano—.

2. *El relanzamiento urbano*

33

El programa de relanzamiento urbano de Barcelona se pone en marcha con el nuevo Ayuntamiento democrático y dará respuesta a la fuerte presión social que sobre la recuperación urbanística se había ya expresado durante los últimos años del viejo régimen.

La nueva situación democrática lleva al pleno municipal fuerzas progresistas que toman el compromiso de afrontar tanto la reforma de la administración como la mejora urbanística de una ciudad poco cuidada durante las últimas décadas ⁶.

Para hacer posible esta larga y amplia operación de renovación urbana se dan una serie de factores que ya se habían dado en otros períodos dinámicos de la propia ciudad: Es decir, un liderazgo político y una capacidad cultural y técnica de amplia ambición.

En efecto, el liderazgo político en este caso expresado por dos alcaldes: Narcís Serra, entre 1979 y 1982, y Pasqual Maragall en adelante, que materializa e impulsa de forma singular tal relanzamiento.

También una capacidad técnica y base teórica capaz de orientar un proceso de gran complejidad administrativa operacional. Existe el impulso de una serie de profesionales notables entre los que en el primer momento el arquitecto Oriol Bohigas resulta ser el catalizador esencial, a los que se incorporan una gran cantidad de jóvenes profesionales formados en los años críticos de la transición. También desde la Escuela de Arquitectura grupos de trabajo como los del Laboratorio de Urbanismo dirigido por Manuel de Solà-Morales habían ofrecido un cuadro de análisis y un sistema metodológico de actuación en la ciudad que ahora podía ser puesto en práctica.

⁶ El perfil político de la corporación municipal desde 1979 es de carácter progresista con mayor participación del partido de los socialistas catalanes con alianza con el partido comunista catalán; en el primer período interviene también el partido nacionalista.



Figura 3. *Periferia metropolitana de los años sesenta. Gran densidad de vivienda, falta de servicios de urbanización y de equipamiento.*



Figura 4. *Fragmento del P. G. M. de 1976. El sector corresponde aproximadamente al municipio de Barcelona.*

Por otro, hay que contar con una buena disposición de los operadores sociales y cívicos dispuestos a colaborar en una empresa de gran envergadura, con perfiles poco definidos al principio, pero que en cualquier caso pretende transformar la situación de mediocridad urbanística y abandono que la ciudad había padecido ⁷.

El proceso arranca con una «idea-fuerza» innovadora de «recuperación» de la ciudad, que pasa de la acción directa expresada en la mejora urbana realizada por un gran número de pequeñas actuaciones de plazas y parques, a un programa de desarrollo urbano mucho más complejo.

Así, de estas acciones de mejora puntuales como «de facto», se pasa a actuaciones a medio plazo en los diferentes barrios de la ciudad. Más adelante serán algunas estrategias globales sobre algunos sectores críticos de la ciudad —espacios obsoletos o abandonados— los que permitirán operaciones de reequilibrio de mayor ambición. Estas diferentes escalas de actuación se comentarán específicamente.

En este proceso de relanzamiento urbano la nominación olímpica de Barcelona ha sido sin duda una palanca importante. Sin embargo, la coherencia del proyecto durante la década de los ochenta permite una lectura integral en la que el programa 92 debe ser entendido como un acicate singular en una estrategia más amplia.

3. *El marco de los planes. El PGM, la transición y la desaparición del Área Metropolitana*

La fuerte preocupación por el planeamiento tuvo su esplendor en los años sesenta con los trabajos para el Área Metropolitana y la revisión del Plan Comarcal de 1953, que con su fragilidad habrá sido el marco jurídico de una combinación que doblaba su población en sólo veinte años.

De los estudios de la revisión del PC 53 saldrá el Plan General Metropolitano (PGM) que va a ser el cuadro global de referencia para el desarrollo de Barcelona hasta la actualidad.

Durante este proceso se produjo —en 1974— la creación de la Corporación Metropolitana de Barcelona como entidad de Administración Local que engloba la Barcelona y otros veintiséis municipios de su entorno: el mismo precinto que el Plan Comarcal de 1953. Se da un avance administrativo notable, pero se renuncia al ámbito del área metropolitana real que se demandaba insistentemente en los años sesenta.

⁷ Ahí hay que valorar el enorme esfuerzo crítico realizado por las revistas especializadas como *CAU*, *Quaderns*, *Novatecnia*, durante los setenta para establecer una discusión crítica y rigurosa sobre los problemas urbanos de Barcelona.

Finalmente el PGM fue aprobado en 1976 después de una segunda información pública. En este interin centenares de licencias fueron pedidas al amparo del PC 53 y supusieron desgraciadamente la pérdida de algunos solares importantes para la actuación futura ⁸.

El PGM pasa a organizar el territorio a partir de dos conceptos: los sistemas o espacios de clara vocación pública o colectiva y las zonas, dedicadas a la utilización privada. Dentro de esta clara definición se introducen nuevas categorías operativas: por un lado, la fijación de los equipamientos —como parte de los sistemas— es precisa como reserva de suelo, pero su destino y su arquitectura se pueden especificar más adelante; por otro, la zonificación se desvincula del uso, o del sistema edificatorio —que habían sido las técnicas usuales— y se establecen diferentes «procesos urbanos» —en densificación, en remodelación, etc.— que resultarán más ajustados a la dinámica urbanística.

Sin embargo, sus mayores limitaciones venían del contexto controvertido en el que se producía: la negociación era siempre desigual y difícil; estructurar los límites a la transformación era ya un triunfo. Quedaban necesariamente en segundo plano, las opciones generales de forma urbana que, sin quedar negadas, resultaban enmascaradas; el duro impacto de algunos de sus elementos viarios internos a la ciudad, hubieran exigido una discusión más específica. Así el PGM irá adelante y encontrará plataformas de desarrollo tanto a nivel municipal como metropolitano hasta la abolición de la Corporación Metropolitana en 1985. Se producirá, pues, su continuo ajuste a medida que las actuaciones de construcción o desarrollo urbano lo vayan necesitando: sólo así se puede hacer compatible un Plan marco con estrategias de acción imprevisibles de antemano —piénsese en las propias zonas olímpicas, impensables durante la redacción del PGM—.

La aprobación del Plan coincide con el período de transición social y política, y se da la doble condición de un Plan recién aprobado que entra en ejecución y se empiezan a producir los primeros ensayos de convertir en propuestas efectivas las demandas reivindicativas de los movimientos sociales urbanos que habían sido los grandes protagonistas en la lucha contra la ciudad especulativa del período franquista ⁹. Es un momento vivo de gran dinámica en el que se discuten los problemas urbanos más acuciantes, con la voluntad de afrontar su resolución. Así, las primeras actuaciones municipales tratan de dar respuesta a las demandas de equipamientos más solicitados: entre ellas destacan las escuelas e institutos en las barriadas más populares de la ciudad ¹⁰. También la vivienda social entra en los programas, si bien la actuación pública está todavía poco estructurada. La inversión debe negociarse en los ministerios de Madrid que reciben tanto la presión de las diferentes regiones como la directa de los barrios madrileños ¹¹.

A su vez, en el período 1975-1977 se abre un proceso de discusión sin precedentes cual fue el del Congr s de Cultura Catalana referido al espacio de los países catalanes, y que produce una amplia reflexión sobre 24 ámbitos de la cultura, desde la lengua a la arquitectura, del teatro a la ordenación del territorio ¹².

Hoy en día podemos valorar el gran alcance de muchos de aquellos debates que, recogiendo la fuerza crítica contenida en tantos años de oposición, se han ido convirtiendo poco a poco en semilla de políticas de actuación de las nuevas entidades democráticas.

⁸ Est  todavía por estudiar con seriedad este bochornoso período, que supuso la última gran válvula de escape de una forma de proceder de claro contenido especulativo.

⁹ Puede verse nuestra ponencia «Una nueva mirada a los viejos problemas», Universidad de Urbino 1979, publicado en *ILAUD*.

¹⁰ En este período es delegado de Urbanismo el arquitecto J. A. SOLANS. Una información de los proyectos iniciados puede verse en el número 28 y 29 de *Arquitecturas Bis*. Barcelona 1979.

¹¹ Así puede entenderse que en los primeros ochenta la política de vivienda se hubiera concentrado en su gran mayoría en la periferia de Madrid, cumpliendo los pactos firmados por el Ministerio de la Vivienda del Gobierno de Transición.

¹² Véase AA. VV., *Resoluciones del Congr s de Cultura Catalana*. Barcelona, 1978. Véase también LUB: AT-LAS: *Identitat del Territori Catal *. Les Comarques. Barcelona, 1977. Un resumen puede verse en los dos números monográficos de *Quaderns*, 1 y 2. Barcelona, 1980.

Por otro lado, en 1979 con la entrada de los nuevos ayuntamientos democráticos y una Generalitat restablecida, cobra una especial atención la revisión de los planes urbanísticos de la mayoría de las ciudades y municipios catalanes.

Si la actualización del planeamiento de Barcelona y su comarca se había producido en el período del cambio de régimen, la mayoría de las ciudades tuvieron que esperar la nueva situación democrática. Sólo 50 planes en Catalunya habían sido actualizados a la nueva Ley de 1975.

Ahora, a nivel municipal en cada ciudad catalana se va a producir la discusión concreta para pasar de la crítica a la acción. Coincide en muchos casos el reajuste administrativo con la discusión urbanística profunda del futuro de la ciudad ¹³.

En la década de los ochenta se revisan a fondo o se redactan casi 500 planes municipales. Con lo cual puede asegurarse que no hay municipio superior a 2.000 habitantes, o menor con cierto dinamismo, que no tenga su norma urbanística actualizada ¹⁴.

Ni que decir tiene que si bien —en algunos casos— puede haberse dotado al Plan de un valor demiúrgico excesivo, este período debe ser visto como básico en la reestructuración urbanística del país: sólo introduciendo una lógica diversa desde cada municipio y desde cada valle se podrá recomponer una estrategia ambiciosa a nivel del territorio catalán. Aunque está todavía por hacer, las bases de la misma existen, y la reestructuración urbanística del país ha estado asegurada durante más de una década ¹⁵.

Por otro lado, la recuperación de la ciudad supondrá una serie de acciones urbanísticas que se llevan en paralelo a la propia reorganización administrativa del municipio. La preocupación por una mayor eficiencia operativa de la burocracia municipal, entraña también una redistribución del territorio de la ciudad a través de los nuevos distritos municipales.

Los nuevos límites administrativos significan nuevos niveles de competencia y una cierta descentralización política en diez nuevos distritos. La configuración de los mismos reconoce las diferentes «partes» de la ciudad reproduciendo en gran medida los antiguos municipios anexionados a finales del XIX ¹⁶.

Las unidades así definidas buscan inicialmente esta forma urbanística histórica y pretenden agrupar entidades de un tamaño próximo a los doscientos mil habitantes. Con esta estrategia los nuevos *Distritos* serían de una entidad y escala parecida a las otras ciudades del Área Metropolitana, con lo cual la región metropolitana quedaría configurada en 36 ciudades similares (26 municipios y 10 distritos) con lo que se recuperaría —debidamente actualizada— aquella imagen del gran Consell de Cent como nueva organización representativa de la gran ciudad.

Esta idea o proyecto de la administración Maragall, queda sin embargo truncada, cuando la Generalitat en 1985 *disuelve* la institución territorial «*Corporació Metropolitana de Barcelona*» siguiendo las prácticas conservadoras de otros países ¹⁷. La CMB había sido creada en 1974 y había ido desarrollando una serie de importantes funciones de control y despliegue del planeamiento, así como multitud de acciones de redistribución inversora entre los diferentes municipios ¹⁸.

¹³ Véase nuestro artículo «La Escala Intermedia: Nueve planes catalanes», *UR*, núm. 2. Barcelona, 1985.

¹⁴ El programa de planeamiento se puso en marcha al inicio con una colaboración al 50 por 100 entre cada municipio y la Generalitat. El programa fue impulsado inicialmente por el arquitecto LLUIS CANTALLOPS. A partir de 1980 el arquitecto J. A. SOLANS se hizo cargo de la Direcció General d'Urbanisme.

¹⁵ Véase el resumen: AA. VV., *10 Anys d'Ajuntaments democràtics*, Barcelona, 1989.

¹⁶ La labor del área municipal por el sociólogo JORDI BORJA se produce entre 1983-84 y es un proceso político aprobado por consenso.

¹⁷ Es bien notorio el paralelismo de la disolución de la «GLC». (Greater London Council) promulgado por el gobierno Thatcher, para reducir el protagonismo de aquella institución, capital en el desarrollo del Londres de la postguerra. Los resultados de tal medida resultan todavía difíciles de evaluar, pero los recientes desarrollos en aquella ciudad nos muestran las dificultades del abandono total de las instancias de coordinación y redistribución territorial en regiones metropolitanas.

¹⁸ La disolución ha sido a veces planteada simplemente como una lucha de poder entre el espacio metropolitano —en el que el Ayuntamiento de Barcelona era el más representativo—, y el resto de Catalunya. Sin embargo, esta explicación sería demasiado simple cuando sabemos por la propia experiencia del país cuán difíciles son los reajustes institucionales, y por tanto, hemos de entender que existe un modelo latente —nunca explícito— que en parte resulta actuar contra la propia historia urbanizadora catalana.

La Corporación Metropolitana fue sustituida por una serie de comisiones intermunicipales de la misma escala, para afrontar actuaciones altamente especializadas y ligadas principalmente a los servicios urbanos, como: agua, saneamiento, transporte o residuos.

Sin ser éste el espacio para una valoración específica ¹⁹, cabe resaltar tanto las dificultades creadas por la disolución —incoherencia en las actuaciones municipales, dificultades de coordinación— como la falta de un análisis técnico previo a la toma de decisiones, que con seguridad hubiera permitido evitar las supuestas incoherencias y racionalizar un órgano que aunque, creado en el régimen anterior, había permitido un extraordinario despliegue urbanístico en los ochenta ²⁰.

En cualquier caso, a pesar de los recientes desajustes creados, hay que pensar que desde la estructura municipal —cohesionada a nivel de consorcios o mancomunidades— y desde la de la Generalitat deberán establecerse en el futuro algún/algunos marco/s de coordinación política y administrativa, porque el tema lo exige.

4. *Las diferentes escalas de actuación*

La experiencia de Barcelona representa un cambio de escala, de la pequeña actuación a la gran intervención. También una evolución del proyecto simple monográfico —una plaza, un parque, una escuela—, al proyecto complejo —un conjunto de calle, edificio y zona verde con gestión integrada—; del proyecto público al «partnership» (cooperación), asegurando el compromiso de la iniciativa privada en operaciones de claro alcance general o público ²¹; de la planificación normal a la excepcional, encontrando pautas comunes para la regulación cotidiana de la ciudad y las grandes actuaciones, como es el caso de las del 92 ²².

Estos ajustes de escala, contenido, actor y ámbito son también respuestas en términos de Plan al cambio de dinámica del contexto y a la capacidad de los operadores sociales y económicos. En efecto, el esfuerzo del sector público en esta experiencia habrá pasado de ser agente privilegiado de la iniciativa recualificadora a agente reequilibrador: buscando en la actualidad el hecho de intervenir en la localización de las actuaciones, tratando de socializar el plusvalor generado por la nueva dinámica urbana.

La «recualificación urbana», por tanto, pasa por repensar la ciudad desde sí misma, con sus atributos y sus dificultades. No en vano observamos cómo en Europa las ciudades retornan sobre sí mismas, buscando su cambio y su actualización, remozando sus viejos barrios y dando respuestas modernas a los viejos problemas. Barcelona no es ajena a este proceso cuando centra sus esfuerzos en la definición de su frente marítimo —puerto y litoral— como vieja aspiración de una ciudad que se declara mediterránea y que había dejado cerrar su acceso al mar. También buscando en la proyectación del espacio vacante y obsoleto la forma de coser y vertebrar las áreas residenciales populares.

La experiencia de Barcelona muestra una vez más la variedad y riqueza instrumental del planeamiento y del diseño de las ciudades que deben manejarse de forma diferente y adecuada a las circunstancias administrativas, políticas y económicas de cada ciudad.

Estas ideas globales se materializan con un proceso de trabajo en el que coexisten escalas de aproximación diferentes, y que participan de un fuerte compromiso con la componente física de la ciudad y con su capacidad ejecutiva real.

¹⁹ Véase nuestro artículo «Algo más que un debate político», *La Vanguardia*. Barcelona, 1985.

²⁰ Para la historia del «Área Metropolitana» puede verse el número 87 de *Cuadernos sobre el Área Metropolitana*. COAC. Barcelona.

²¹ En operaciones de proyecto público ejecutado por el privado siguiendo condiciones definidas por el sector público, o bien ofreciendo nuevos campos de inserción privada como la restauración de edificios catalogados y/o monumentales, y abriendo fórmulas de *sponsors* privados para obras de mantenimiento urbano de gran coste —ejemplo: las grandes fuentes de la ciudad, entre otros—. El programa «Barcelona posa't guapa» ha sido un claro ejemplo.

²² Recuérdese cuánto estas estaciones excepcionales cobran ritmo normal cada treinta/cuarenta años en ésta y en muchas ciudades. En Barcelona 1888, 1929, 1953, lo cual significa un ritmo de actualización por saltos de medio alcance y un proceso constante de desarrollo y transformación urbana que deben equilibrarse.



Figura 5. *Esquema de las actuaciones puntuales de rehabilitación.*



Figura 6. *Plaça Robacols. Una de las actuaciones en la periferia densa.*

Para comentar específicamente las diferentes escalas de trabajo en este proceso urbanístico de Barcelona, vamos a agruparlas en dos bloques:

El primero, denominado de «rehabilitación urbana» recoge las actuaciones directas de menor escala bajo el epígrafe de «espacios urbanos y espacio verde» que tienen marcadamente un perfil de gestión e inversión pública. También se presentan los «planes sectoriales» que ofrecen una forma de reflexión más sistemática de la ciudad por partes, que engrana evidentemente actuaciones de escala diversa.

El segundo bloque comprende el capítulo de «reestructuración urbana» en el que se introducen aquellas estrategias de mayor alcance como son la «reorganización del viario» y las «áreas de nueva centralidad». Este nivel de actuación señala una serie de elementos relacionales o de reequilibrio entre fragmentos y áreas de la ciudad; y ha venido evidentemente potenciado por el programa olímpico para 1992. A su vez, como se comprobará, las escalas pueden ser leídas como encadenadas y estas estrategias posibilitan o pueden ejecutarse desde diferentes eslabones.

4.1. *La rehabilitación urbana*

a) *Los espacios urbanos y el espacio verde*

El arranque del proceso, como señala Oriol Bohigas²³, iniciador de la idea, no responde a una sistematización previa, sino que la necesidad de dar respuesta fue prioritaria. Sin embargo, en la medida del avance del programa se irá superponiendo una mayor racionalización del proceso de actuación sobre el verde y el espacio libre.

Se trata de una estructura del verde que intenta maximizar el servicio a la totalidad del tejido urbano. De ahí, por tanto, se deducen dos hipótesis en la intervención: por un lado, habrá que trabajar sobre los pequeños intersticios vacíos en el conglomerado urbano existente y, por otro, la selección habrá que efectuarla con criterios de oportunidad: cuáles son los espacios más disponibles en relación a la densidad residencial colindante.

En este sentido, al esfuerzo de gestión de suelo por compra, habrá que añadir el espacio urbano que se puede movilizar a partir de los Planes Especiales de Reforma Interior (PERI) que son en definitiva los capaces de actuar en el plano de la gestión singular, de la compensación de derechos de un planeamiento previo, o finalmente de la expropiación.

Por tanto, la acción se concentra sobre las viejas industrias ya en desuso o en grave crisis, y por tanto interesadas en la realización de activos. También en el suelo de viejos servicios urbanos en transformación —bien sean municipales o estatales—. El antiguo matadero, los suelos

²³ ORIOL BOHIGAS, *La reconstrucció de Barcelona*, Edicions 62. Barcelona, 1985.

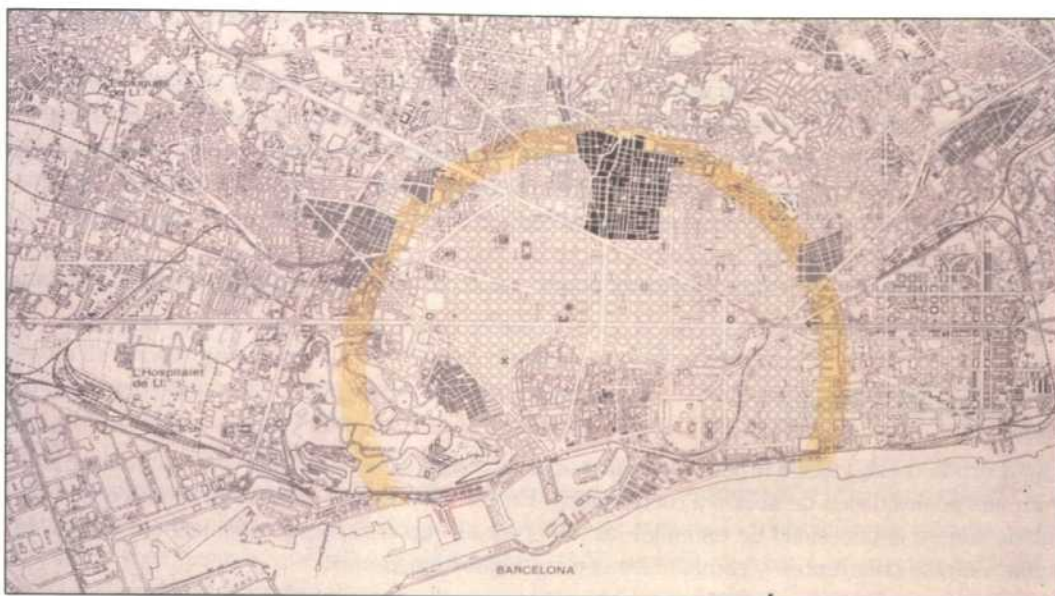


Figura 7. *Barcelona puede ser vista como una composición de áreas «diferentes».*



Figura 8. *Vía Julia, espacio cívico en el sector norte de la ciudad.*

Figura 9. *Visión de uno de los fragmentos de la ciudad histórica. El sector del Raval con «containers» poco utilizados que pueden ser reconvertidos.*



de la empresa de ferrocarriles Renfe son los espacios «expectantes» zonificados por el PGM para ser convertidos en parques y plazas.

Para establecer prioridades de actuación entre los solares disponibles se eligen los espacios más centrales dentro de cada tejido urbano, con la voluntad de que en cada oleada de proyectos, cada distrito o sector esté representado. Esta condición coyuntural de cada proyecto —que es específico en su tamaño, pero también en el contexto urbano que lo circunda— es una de las dimensiones más interesantes de los proyectos de espacio urbano en la Barcelona de los ochenta.

Una explicación de estos proyectos puede verse en multitud de publicaciones de ámbito local o internacional ²⁴.

b) *Los planes sectoriales*

Pero la rehabilitación urbana exige una actuación complementaria más sistemática que asegure sus posibilidades de acción a medio plazo. En este sentido, el proceso urbanístico de Barcelona admite la necesidad de entender las «diferencias» urbanas, para encontrar las formas de actuación más coherentes y compatibles con los tejidos existentes.

En efecto, Barcelona admite una lectura por «partes» que identifica sus barrios tradicionales. El proceso urbanístico de formación y de transformación es diferente y será común a estas actuaciones la voluntad desdensificadora y de definición de proyectos de intervención con fuerte calidad urbana que ofrezcan correctas pautas de rehabilitación.

La recuperación de Ciutat Vella constituye un punto nodal de la nueva política urbanística de Barcelona. Las formas de actuación en estos barrios están siendo diferentes a los de otras áreas de la ciudad, en la medida que entrañan problemas de una complejidad especial. A nadie puede escapar la pésima condición de la vivienda de algunos sectores del Raval o de Santa Caterina, ni la elevada densidad habitacional de fragmentos de la Barceloneta: son problemas que tienen su raíz en la densificación sufrida por estos sectores históricos en el XIX que resulta agravada por el abandono urbanístico e inmobiliario a que fue sometida durante décadas.

En este sentido, Ciutat Vella se dividió en tres áreas que corresponden a Raval, Santa Caterina y Barceloneta, con hipótesis de intervención diferenciadas.

Son planes que, si bien no participan de un método idéntico, comparten una serie de elementos que dan coherencia general. Cabe señalar la meticulosidad en las variables de trabajo: la estructura de la propiedad, la clasificación tipológica y las características sociológicas son bases de partida de cada proyecto del Plan, que hace su propia lectura e interpretación.

Cada Plan busca minimizar las afectaciones viarias centenarias —«sventramentos»— desarrolladas y, en gran parte, responsables de la degradación de algunas de sus partes. A su vez, la búsqueda de alternativas viarias se hace con la potenciación de la idea de recinto y con el apoyo del tráfico en la corona de las rondas y de las vías interiores existentes. La racionalización de la situación actual es potenciada con medidas de aparcamiento y de resolución de pequeños puntos conflictivos.

La modernización de los edificios singulares con usos colectivos e institucionales es un tema recurrente para las piezas de arquitectura —o «contenedores»— de gran volumen y de interés estilístico o tipológico.

Una vez definido el Plan para la reutilización de Ciutat Vella, se puso en marcha una sociedad pública «Promoción Ciutat Vella» para canalizar la actuación operativa. Las dificultades habitacionales del sector obligan a una inversión pública importante que debe contar con el apoyo supralocal para hacer frente al abandono secular del corazón originario de la ciudad. El arran-

²⁴ Véase entre otros AA. VV., *Barcelona espais i escultures*, Ayuntamiento de Barcelona. Barcelona, 1987. AA. VV., *Plans i Projectes 1981-1982*, Ayuntamiento de Barcelona. Barcelona, 1983.

J. A. ACEBILLO, *De la Plaça Trilla a la Vila Olímpica*, Holsa. Barcelona, 1990.

Una clasificación de las casi dos centenas de proyectos se organizan en el libro reseñado en la primera nota, con los siguientes epígrafes: Parques urbanos, plazas y jardines, jardines equipados, ejes urbanos, parques a gran escala.

que público de este proceso puede crear un nuevo umbral de recuperación y abrir formas de colaboración con otros operadores corporativos y privados ²⁵.

Los planes de los *barrios tradicionales* tienen que verificar la estructura de organización de la ciudad que el Plan Metropolitano propone desde 1976. Son barrios consolidados en el siglo pasado y en las primeras décadas del actual, las leyes de la formación suburbana de las calles, la estructura tipológica de las casas, la distribución de los servicios y equipamientos urbanos exigen un reconocimiento preciso de cada situación. Siguiendo estos tópicos de trabajo, se fueron configurando algunos elementos importantes en el entendimiento de los barrios y que pueden ser vitales en su reprojectación.

Por ejemplo, la idea de calle mayor adquiere en la situación actual nuevos contenidos respecto de los que tuviera en su origen, pero mantiene sin embargo una jerarquía de valor en cuanto a los usos centrales y comerciales y, en consecuencia, parece oportuno reducir la presión del tráfico de travesía: las calles mayores de Gràcia, Sarrià, Sant Andreu, la Rambla del Poblenou, la Rambla del Carmel, tienen este valor de espacio interior al barrio con capacidad para ser recalificado. Por otra parte, existen operaciones de transformación urbanística fuerte que permiten un mejoramiento de la estructura: este es el caso de la sustitución de fábricas viejas o espacios en desuso, que puedan convertirse en lugares de interés: Los parques realizados son un ejemplo, otros están en proceso, como Fabra en Sant Andreu, Paperera en el Poblenou, Vapor Vell en Sants, FECSA en Poble Sec.

Otro capítulo aparte lo configuran la rehabilitación de los *barrios residenciales* producidos durante los sesenta bien sean de residencia masiva o de autoconstrucción. Esto va a exigir especiales esfuerzos adicionales de inversión en la medida que se va comprobando la rápida obsolescencia —arquitectónica y urbanística— de aquellas fábricas urbanas. El caso de los «polígonos» de vivienda exigiría tratamiento aparte: Su ordenación sigue las pautas de los «planes parciales» de los años sesenta, con algunos déficits de urbanización que en parte han sido saldados con la acción descentralizada de los distritos. Sin embargo, la pésima calidad de la construcción empleada crea problemas muy difíciles entre los que se encuentra el de la «aluminosi» en las viguetas de los forjados en algunos de ellos. Su inserción urbana ha mejorado notablemente con los programas de conectividad viaria y de las rondas o cinturones que se comenta más adelante.

En los barrios de «urbanización marginal» la construcción de las infraestructuras es, en términos generales, más costosa de lo normal y, a veces, es menester corregir partes mal ejecutadas. El proceso de legalización plantea problemas específicos al inicio del Plan. En cualquier caso, son planes que intervienen en realidades ya muy consolidadas y que al entrar en ejecución exigen esfuerzos de gestión pública importantes ²⁶.

El instrumento a partir del que se realiza esta rehabilitación por sectores urbanos es el Plan Especial de Reforma Interior (PERI) que, en general, establece un ajuste entre el PGM, la realidad urbana y una posible dinámica de intervención pública y/o privada. Se trata de planes de sectores «diferentes» que establecen programas de intervención pública y vías de «concerto» con la actuación privada allá donde es posible. Para ejecutar estos planes especiales se define el concepto de Unidad de Actuación o Intervención Integrada como campo del nuevo proyecto y gestión urbana. Frente a las acciones monográficas (plazas, escuelas...) aparecen actuaciones que integran elementos diferenciales (una plaza y un edificio residencial, un pasaje y un equipamiento, por ejemplo) y que se configuran como un reto de gran interés.

A su vez, la nueva dinámica económica de la ciudad obliga a aumentar de nuevo la preocupación de la administración por el tema de la «vivienda asequible». En efecto, la presión de demanda sobre el suelo y edificios hace que la oferta de vivienda social o de precio asequible

²⁵ Existe un cuaderno monográfico de la revista *Barcelona Metròpolis Mediterrànea*, núm. 1. Mayo, 1986, que presenta los proyectos de rehabilitación de Ciutat Vella. Recientemente, el número 18 de 1991 de la misma revista actualiza la situación.

²⁶ Un mayor detalle de los diferentes tipos de planes puede verse en la publicación J. BUSQUETS *et al.*, *Plans cap al 92*. Ajuntament de Barcelona. Barcelona, 1987.



Figura 10. Fragmento de la ordenación de la Casa de la Caritat.

resulte imprescindible. Dentro de los Planes Especiales existen espacios de actuación y en las piezas de gran transformación urbanística también, que pueden dar respuesta clara a la necesidad de este tipo de vivienda económica para sectores de población de rentas bajas. Para ello, sin embargo, hace falta contar con la contribución de los organismos que cuentan con recursos específicos para la financiación de la vivienda.

Una consideración especial merece el *Eixample* por su importancia cuantitativa y simbólica en nuestra ciudad ²⁷. Diríamos que se trata de una parte paradigmática de la ciudad y que hace falta una visión integrada y unitaria para acometer operaciones de conservación y mejora de uno de los centros más grandes de Europa en el que aún parece posible neutralizar la fuerte especialización funcional a la que están abocados, fomentando el uso residencial como una componente reequilibradora.

La situación de los edificios del *Eixample* es muy consolidada; quedan pocos solares vacíos y se dispone de una cantidad de edificación de gran interés arquitectónico y ambiental. En esta situación, el problema era definir una regulación más precisa que permitiese la mejora de los edificios sin estar incluidos en el Catálogo. También facilitar la rehabilitación de las edificaciones y asegurar una buena inserción de las nuevas casas.

Otro objetivo básico de la ordenanza es el esponjamiento de los patios de manzana, ésta es una propuesta ya contenida en el proyecto inicial de Cerdà, jamás desarrollada. La geometría y el volumen de la manzana hacen necesario un espacio interior libre de edificación que dé ca-

²⁷ Véase nuestro trabajo *Estudi de l'Eixample*. Ajuntament de Barcelona. Barcelona, 1984, en el que se establece un balance actual y se muestran los tipos de actuaciones urbanísticas que se desarrollaron en paralelo a su formación. Este estudio de reconocimiento manifiesta los problemas actuales del Ensanche (conflictos de ordenación, derribo sistemático de edificios céntricos para convertirlos en solares, excesiva presión del tráfico creando dificultades a la residencia, etc.), pero también enfatiza las propuestas claves del proyecto de Ildefons Cerdà que permiten todavía regir esta pieza fundamental de Barcelona.

lidad a la fachada y espacio interior. La ordenanza aprobada obliga a dejar el corazón de la manzana sin edificación y ajardinarlo en el caso de sustitución o de fuertes transformaciones de los edificios existentes. Abrirá un camino lento, pero incremental positivo sobre el espacio verde interior de la manzana. Por otra parte, una serie de patios tendrán una utilización pública, precisamente aquéllos donde es posible intervenir con cierta facilidad y que por su posición, respecto a los ejes y equipamiento importantes, son de mayor interés. La ejecución de un primer patio piloto ha sido realizada precisamente aprovechando la vieja torre de las aguas en la calle Llúria, y ha de servir para experimentar la docena de patios públicos previstos a medio plazo.

4.2. *La reestructuración urbana*

a) *La reorganización del viario*

Una vez canalizadas las necesidades más prioritarias de equipamiento y espacio libre urbano, resultaba imprescindible afrontar la urbanización de los elementos viarios, tanto por su capacidad reequilibradora como por su fuerza configuradora de la imagen en una ciudad compacta. Se daba una gran identificación entre las zonas con fuertes déficits de urbanización y los barrios con necesidad de aumento de movilidad.

Resulta evidente el fracaso urbanístico de las realizaciones viarias que consideran el tema del tráfico como autónomo y se desentienden de las implicaciones urbanas que precisamente promueven su existencia. El tráfico ha estado considerado a menudo de una forma demasiado funcionalista y unidimensional como si fuera la variable más importante en la proyectación de la ciudad ²⁸.

A partir del estudio de las características específicas del viario de la ciudad y del diagnóstico de los problemas de movilidad más importantes, se establecen dos hipótesis generales:

1. Hay que ajustar el carácter diferencial de las diversas áreas ya constituidas a partir de su propia especificidad viaria, pero buscando un esquema más general de conexión interzonal que equilibra su accesibilidad.

2. Se definen cuatro niveles de articulación viaria:

- 2.1. La maxi-red o red primaria, compuesta por los antiguos cinturones de ronda (el litoral, el segundo cinturón a la montaña) que deben actuar como «grandes distribuidores» encadenados a la red secundaria, favoreciendo la conexión de recorridos medios entre áreas y barrios. Su diseño deberá hacer posible un tráfico segregado con poca incidencia en las zonas tangentes y una red viaria urbana que sirviera de difusor y distribuidor de aquel tráfico, evitando la formación de grandes nudos con diferentes niveles en zonas de fuerte configuración urbana ²⁹.

- 2.2. La red secundaria de grandes calles y/o bulevares cuyo rol fundamental es el de aumentar las capacidades de las vías locales. Son elementos importantes para el transporte público y para la actividad terciaria y publicitaria. Por su posición y forma pueden actuar como elementos de borde —en situación asimétrica—, como ejes estructurales —dando orden a un sector—, como espacio equipado —con paseo o actividades propias—.

- 2.3. La red interna, referida a las calles que forman el tejido urbano. Correspondería a las vías de nivel local cuyo grano y características varían de unos sectores a otros. Es un nivel prácticamente ejecutado en las zonas ya edificadas y sólo en los barrios marginales está aún pendiente de ejecución completa.

- 2.4. Los espacios urbanos peatonales, referidos a aquellos elementos interiores a las áreas consolidadas que dan prioridad al uso peatonal y representativo, tratando de diversificar esta ac-

²⁸ La gravedad de estos problemas en Barcelona puede ser similar a la de otras ciudades europeas. Téngase presente, sin embargo, que las exigencias del tráfico llegaron en los años sesenta a proponer que la exquisita Rambla de Barcelona fuera objeto de proyecto para su transformación en vía rápida. Afortunadamente acabó sólo en el proyecto.

²⁹ La necesidad de estos grandes distribuidores o cinturones de «by-pass» viene exigida, como se recordará, por la forma tan directa como las autopistas se «conectaron» al sistema de grandes vías de Barcelona.



Figura 11. *El Eixample, gran centro residencial y de negocios.*

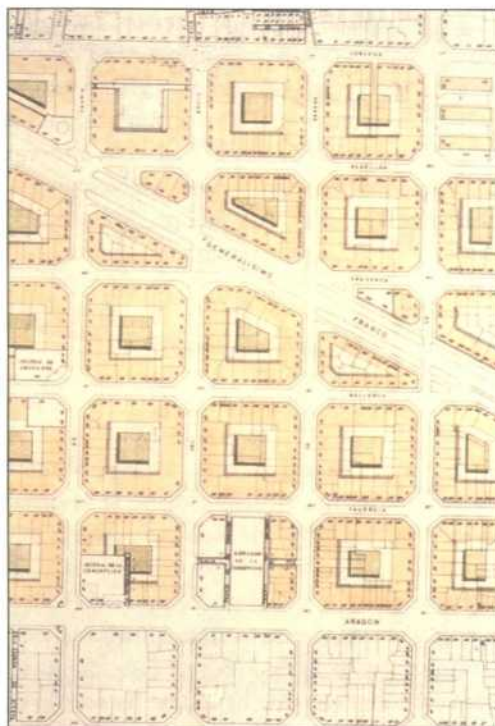


Figura 12. *Nueva ordenanza del Eixample que busca la conservación de la calidad arquitectónica y de la componente residencial. Los patios deben ajustarse en las operaciones de renovación puntual.*



Figura 13. *Plan de Vías (1984-1987) que busca la integración urbana de las grandes infraestructuras.*



Figura 14. *Moll de la Fusta en 1981.*



Figura 15. *Moll de la Fusta después de la transformación. El tráfico de paso circula semideprimido y el espacio principal es asignado a la circulación urbana y a los peatones.*

tividad peatonal en las diferentes zonas tradicionales de la ciudad, como se ha visto al tratar los espacios urbanos.

Con estas dos hipótesis el desarrollo de una actuación de esta envergadura debe ser afrontado evidentemente por fases.

En cualquier caso, la revisión del proyecto viario en la experiencia de Barcelona significa una apuesta difícil en el camino del proyecto integrado, en el que la componente tráfico es una variable importante en concurrencia con variables ambientales o de calidad espacial. Sin lugar a dudas, los proyectos del viario han sido siempre en la historia moderna de la ciudad uno de los indicadores claves del nivel de urbanidad que en cada momento se pretende.

b) *Las áreas de Nueva Centralidad*

En Barcelona, los lugares centrales se han ido desplazando desde el Portal del Mar, símbolo de la representación institucional de la ciudad comercial, hacia la plaza Sant Jaume, en el corazón de la Ciutat Vella; y se han abierto hacia la plaza Catalunya, para identificarse definitivamente a lo largo del siglo actual con el Eixample, y muy especialmente con su sector central. La Rambla y la Via Laietana configuran actualmente los vínculos de aquel gran centro metropolitano con la Ciutat Vella.

En las últimas décadas, la centralidad se ha ido distribuyendo en Barcelona dentro de este centro moderno que proyectó Cerdà, que ha pasado a actuar como un auténtico CBD (Central Business District) de las ciudades norteeuropeas y americanas.

La discusión sobre el futuro del centro metropolitano o de los centros urbanos en Barcelona se ha confundido demasiado a menudo con propuestas maximalistas de centros duales, fuera de la ciudad, siguiendo la tónica de discusión utilizada en otras ciudades francesas e italianas en los años sesenta, y esta reflexión está siendo claramente reconsiderada.

Además, si la base de la centralidad había sido la accesibilidad a las grandes infraestructuras viarias y al transporte público, hoy en día se está demostrando prioritario el acceso a los espacios urbanos cualificados y a los sistemas de información bien alimentados.

Se definieron doce Áreas de Nueva Centralidad; de éstas, cuatro son las olímpicas que el Ayuntamiento se comprometió a desarrollar con el 92 como horizonte. En las demás han de darse formas de cooperación con la iniciativa privada, bajo la dirección del sector público que las promociona³⁰.

Hay espacios urbanos que pueden llegar a ser lugar central si hay actividad que los reclama. Ordenar y distribuir la nueva centralidad puede ofrecer mejores servicios a los barrios existentes en el tejido urbano de Barcelona y, al dotarlos de centralidad, se puede disminuir su dependencia del *downtown* barcelonés —el Eixample—. Al mismo tiempo, crear espacio fuera del Eixample puede reducir la presión sobre este centro, evitando la continua sustitución de la residencia por la oficina: cobra sentido también articular una política de mejora urbana del Eixample que favorezca su uso como espacio residencial y penalice o dificulte la instalación indiscriminada de nueva oficina.

Una estrategia integrada de este tipo hará concreta y dará una nueva dimensión a la previsión de centros especializados o direccionales ya anticipada en el mismo PGM de 1976. Precisamente en el momento en que la ciudad afronta grandes proyectos de sistematización viaria con los cinturones, es necesario anticiparse a las rentas diferenciales que en los espacios vacíos o indecisos se puedan crear. Por ello, era necesario establecer un proceso con iniciativa y control público de manera que se pueda garantizar la buena inserción urbana de las actuaciones privadas o corporativas. No es suficiente la anticipación de una ordenación física —aunque sin ésta no se puede realizar un equilibrado programa de actividades—, sino que también se necesita una evaluación precisa de las dimensiones y del contenido de cada lugar central. Demasiado a

³⁰ Existe una publicación específica sobre el tema «Áreas de Nueva Centralidad». Ayuntamiento de Barcelona y un resumen «Varios corazones para una ciudad» publicada en la revista *Barcelona Metròpolis Mediterrànea*, núm. 8/1988.



Figura 16. *Las Areas de Nueva Centralidad. Los polos olímpicos pueden ser vistos como elementos privilegiados en este esquema.*



Figura 17. *Esquema del núcleo central del Plan Especial de Montjuïc.*

menudo se piensa que la única actividad central es el comercio —y más concretamente el *shopping center*—, olvidando que el lugar central ha sido siempre el espacio combinado de terciario y de oficio, de oficina y de espacio libre.

El desarrollo de un programa de este tipo exige, también, un cambio importante en el proceso de planeamiento y en la forma de ejecutar los proyectos. Los espacios intersticiales deben solventar problemas importantes de contexto. A su vez, el contenido de estos edificios es nuevo y goza de pocos precedentes. Estamos frente a programas complejos, donde la multiplicidad de usos y de gestión singular puede incidir en el proyecto y en sus fases de implantación. Por ello, quizá el proceso de trabajo en estas áreas está ofreciendo un panorama de formas de intervención muy variado: desde el proyecto unitario en sectores de actuación concentrada (ej. Diagonal-Sant Joan de Déu), a fragmentos encadenados (ej. Renfe-Meridiana), a pautas de composición general que respetan una cierta individualidad de cada pareja de edificios (en el curso de la calle Tarragona).

Se trata de una estrategia de ritmo diferente para cada área y que exige un proceso de trabajo complejo. Ahí el salto de umbral del 92 abrió unas expectativas de centralidad que convenía canalizar.

Los cuatro sectores en los que el programa se desarrolla en Barcelona³¹ se concentran en: Anillo Olímpico, Villa Olímpica, Valle de Hebrón y Area Diagonal. Otros subsectores se definen en la región metropolitana como en Badalona, Sabadell, Granollers, Sant Sadurní, Castelldefels, etc., y otros deportes van a tener lugar en el lago de Banyoles y en las afueras de la Seo d'Urgell.

En cualquier caso, el programa previsto es altamente compacto, ya que los cuatro recintos centrales distan entre sí unos cuatro kilómetros y estarán conectados por el nuevo cinturón viario.

El Area de Diagonal supone una sistematización de los espacios circundantes de la gran área deportiva privada de la ciudad —Campo de Fútbol del Barcelona, Tenis Turó, Polo, Pistas Universitarias, etc.— e incorpora el uso de espacio abierto.

El Valle de Hebrón, en el norte de la ciudad, alberga un palacio de deportes y una serie de actividades deportivas al aire libre que después del evento olímpico pueden reconvertirse fácilmente en el mayor parque de estos distritos.

El Anillo Olímpico en la parte alta de Montjuïc viene a completar la urbanización emprendida en 1929. La urbanización de la meseta superior de la montaña se produce con cuatro grandes edificios deportivos que se asientan a lo largo de un gran eje central de orientación levante poniente.

El cuarto sector es la Villa Olímpica que se convierte en un referente cualificado del proceso de transformación urbanística de Barcelona, al actuar como cuña de avance hacia el *water-front* de la ciudad.

Sin embargo, llevar Barcelona al mar no era tan fácil. La «sombra» de la Ciudadela de 1714 había producido una «espalda urbana» y había acumulado las infraestructuras ferroviarias imposibilitando el acceso al borde marítimo; el proyecto debía transformar cada uno de estos aspectos.

Después de una primera valoración del frente costanero del área metropolitana por el equipo de Lluís Cantallops, el proyecto de la Villa Olímpica es desarrollado desde 1985 por el equipo Martorell-Bohigas-Mackay-Puigdoménech.

El iter del proyecto es interesante porque la articulación urbanística del mismo avanza simultáneamente al pesado proceso de negociación de las infraestructuras: desmantelamiento del ferrocarril de la costa y soterramiento del ramal de Glorias, asegurando el mantenimiento funcional de la Estación de Francia en el sistema regional o nacional ferroviario; depuración de las aguas residuales cuyo vertido era en parte todavía directo al mar; generación y fijación de las nuevas playas, acceso viario y de transporte público a la escala metropolitana³².

³¹ Véase la descripción completa en: AA. VV. *Barcelona: la ciutat i el 92: Olimpiada Cultural*. Barcelona, 1990.

³² Puede dar una idea del complejo avance de cada una de estas negociaciones la anécdota, de que a finales de 1985, la primera maqueta de la Villa Olímpica fue censurada de la exposición en la Arquería de la Castellana, porque podía estar en contradicción con otras previsiones de un departamento ministerial.

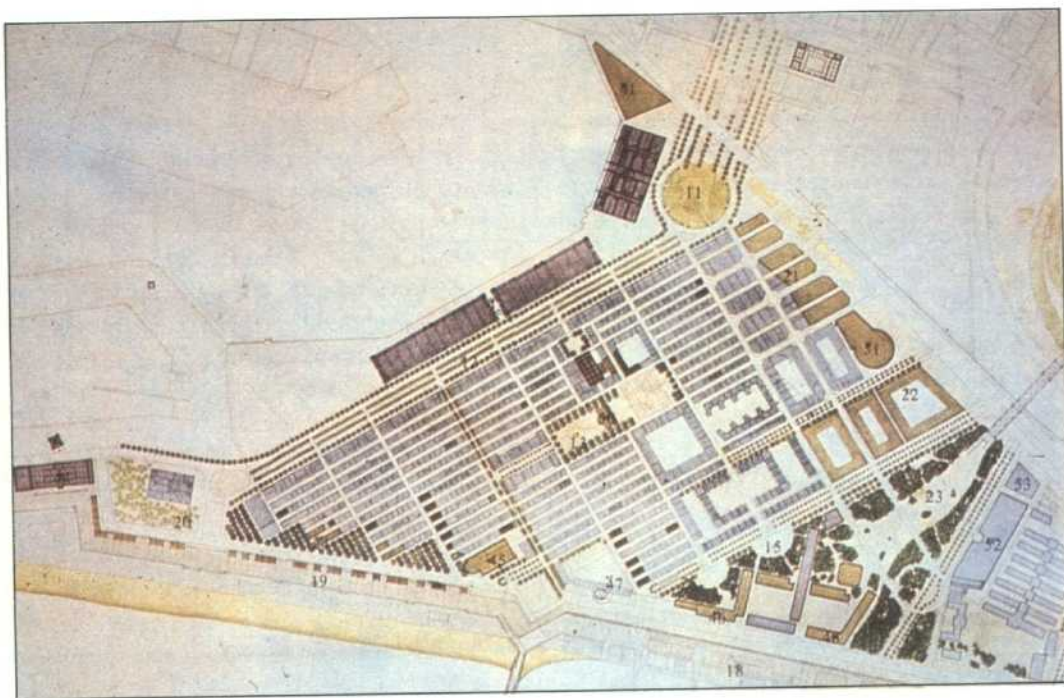


Figura 18. *El Plan Especial de la Barceloneta, que busca la recomposición de un tejido urbano paradigmático en la ciudad.*

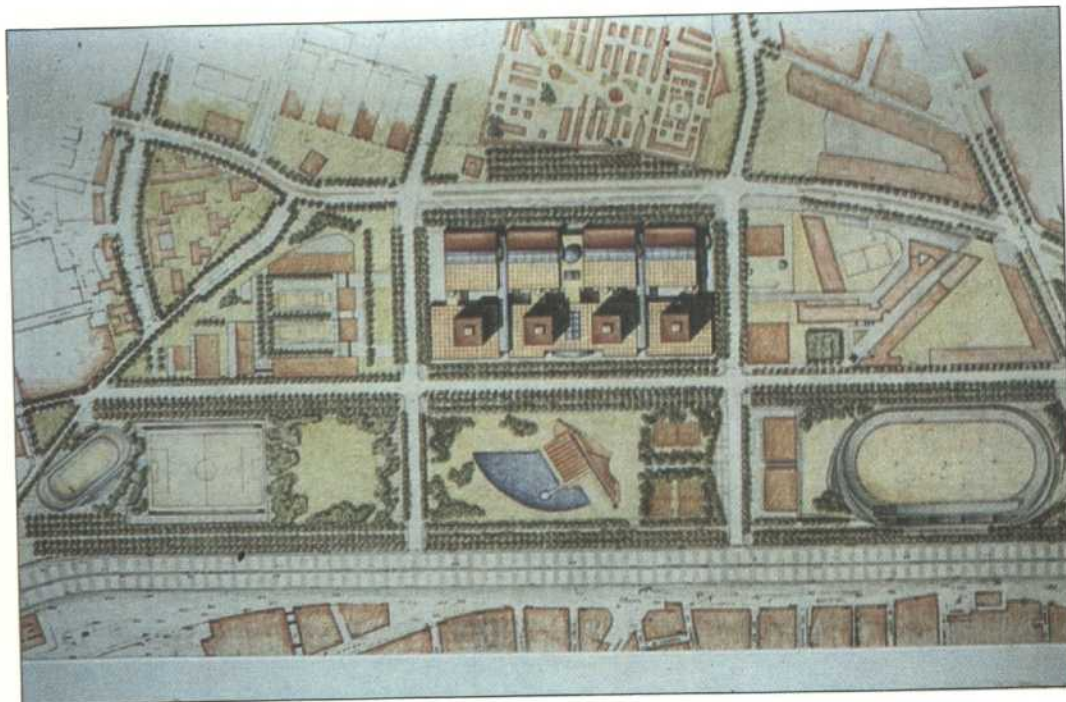


Figura 19. *Renfe-Meridiana. Un desarrollo que puede llevar la actividad central al distrito de «Nueve Barrios».*

En pocas semanas de trabajo técnico, dispone de una maqueta general que permite comenzar la negociación de los términos de cada infraestructura e integrarla como un dato más del proyecto. Sin duda, este esfuerzo es un gran mérito del Plan y el avance en este ejercicio es uno de los aspectos más importantes para aumentar la calidad del proyecto urbano. Sin embargo, existe muy poca experiencia de integración de los artefactos infraestructurales, cuya necesidad queda fuera de toda duda, pero que suelen ser planteados desde las ingenierías especializadas, como hemos visto tantas veces, con una autonomía urbana detestable.

La estructura urbana del proyecto resulta del compromiso entre una malla de calles de patrón Cerdà ligeramente deformado y unas grandes trazas históricas implantadas antes de la expansión de Barcelona: la Avenida Icaria como gran bulevard que conducía al Cementerio a principios del XIX pasa a ser un eje urbano interior de gran interés, entrando en el Parque y siguiendo la traza del Moll de la Fusta hasta Montjuïc; la avda. Bogatell como aliviadero de aguas que corta diagonalmente la malla ortogonal. Por otro lado, la traza del ferrocarril soterrado recuerda la envolvente de la Ciudadela primitiva. El tamaño de la intervención responde a las necesidades residenciales definidas previamente y tiene masa crítica suficiente para conllevar una transformación tangencial ulterior, pero no es suficientemente grande para cambiar la trama urbana general.

De este modo, la estrategia del 92 habrá posibilitado a la ciudad el desarrollo de unas infraestructuras globales para el eje litoral, aunque la construcción de los edificios se habrá realizado en sólo una tercera parte. El proceso urbano seguirá y en un plazo no muy lejano la ciudad contará con este nuevo frente debidamente colmatado.

Para estos sectores «especiales», sean olímpicos o de «nueva centralidad», se procedió al trámite de diferentes «planes» que regularizaba el PGM a la nueva situación creada en cada sector. Hay que señalar que en términos globales el umbral establecido por el Plan Metropolitano no se rebasa, pero sí se cambia la estrategia compositiva y la forma de distribución de los usos. Una evaluación más precisa puede ser hecha de cada plan, pero conviene resaltar sobre todo el interés por encadenar escalas de planeamiento distinto, admitiendo que a cada escala corresponden decisiones propias y que conviene buscar formas de desarrollo que introduzcan ciertas precauciones sobre las cantidades de aprovechamiento, pero que sobre todo ofrezcan sugerencias que pueden ser comprobadas o ajustadas en cada escala de concreción mayor.

49

5. Reflexiones abiertas por el caso de Barcelona

En resumen, el caso de Barcelona en los años ochenta puede ser visto como una nueva estrategia de proyectación urbanística y de gestión urbana que supera el *impasse* teórico y práctico de los años setenta. Otras ciudades en Europa —como Berlín, Amberes, Rotterdam, Lisboa, Lille...— también están buscando una estrategia similar: pasa por la reconstitución de un gran proyecto urbanístico que parte de la propia ciudad y que asegura una «visión» de más largo alcance que la vida o el ámbito de un proyecto arquitectónico específico por interesante o ambicioso que sea. Es común a estos proyectos el hecho de trabajar en el espacio urbano existente con estrategias de transformación compatibles con la ciudad tradicional.

Ahí habrá que entender esta nueva vocación del «proyecto urbano de la ciudad» como capaz de dar respuesta a los problemas específicos de cada ciudad, pero también de ofrecer un cuadro de encaje de mayor alcance.

En este sentido hay que tener presente que la «crisis urbana» no está resuelta y que todavía nuestras ciudades tienen problemas pendientes importantes: de residencia, de desequilibrio, etcétera. Pero también hace falta diseñar estrategias más ambiciosas que aseguren una reconstrucción urbana de calidad, la creación de una vitalidad económica suficiente, las precauciones ecológicas suficientes, entre otras. Y para ello hacen falta estrategias a medio plazo,

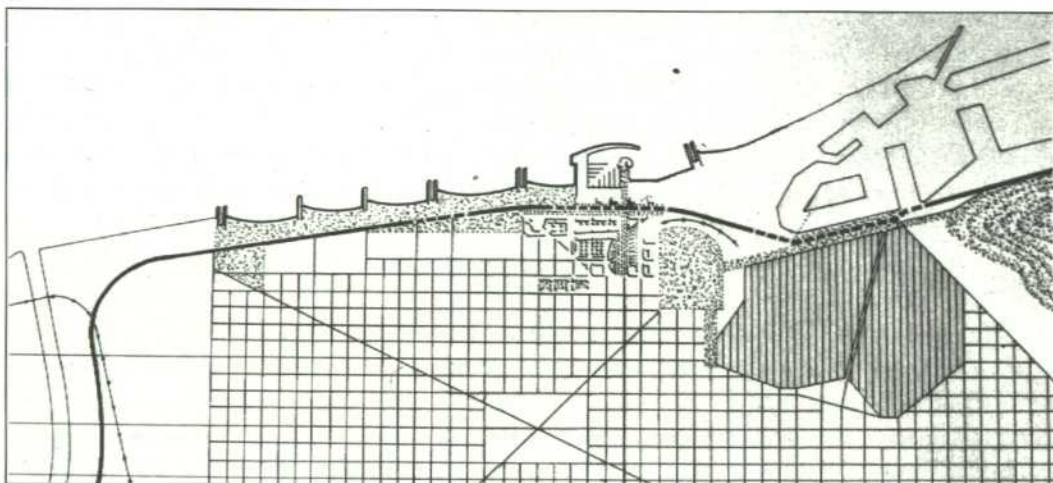


Figura 20. *Esquema del desarrollo del frente de mar.*

diez/quince años, que normalmente ha sido el espacio de los «planes», como momentos de síntesis o de reflexión de cada «generación» que gobierna y discute una ciudad y un territorio. El «plan» es un concepto que engloba decisiones físicas, pero también estrategias operacionales de actuación y formas de acción diversas.

Habría que huir del planeamiento burocrático desligado de la acción. La ciudad ha de ser objeto de estudio y discusión continuamente desde diferentes ángulos y disciplinas, pero para condensar las «propuestas» hace falta poner en juego opciones de forma urbana, con estrategias de actuación: y a esto bien puede seguir llamándosele «Plan» o «Proyecto Urbano de ciudad»...

Pero para ello, la propia gestación y definición del Plan debe evitar la autonomía con que a veces las propuestas se han planteado. El Plan es un objeto de síntesis, que si bien puede



Figura 21. *Villa Olímpica en marzo 1992. Las infraestructuras terminadas a lo largo del frente marítimo. Un proceso de expansión puede producirse paulatinamente.*

suponer una gran complejidad en su actuación debe afrontar una resolución clara y entendible, que puede ser participada y asumida; que pueda crear espacios de discusión claros e ideas que se pueden compartir y ser objeto de consenso.

Porque el plan o el proyecto de ciudad puede volver a estar en el centro de la discusión sobre el futuro de nuestras aglomeraciones: Por ello, las técnicas de «marketing urbano», de colaboración (*partnership*) público-privado, están en boga. Sin embargo, para avanzar en un proceso hace falta definir claramente el alcance del «proyecto más general». La colaboración «público-privado» ha estado siempre presente en el desarrollo de nuestras ciudades, pero lo importante ha sido que se produjera con unas reglas de juego claramente establecidas. El mercado del suelo y del inmobiliario tiene reglas, pero éstas cambian vertiginosamente cada dos o tres años y «no pueden regular solas» la ciudad y sus desarrollos. Hace falta recuperar una idea de «proyecto de ciudad» en el que puedan producirse estas relaciones con mayor dinámica.

Y en estas condiciones «marco» cada proyecto de ciudad será diverso «específicamente», así el de Barcelona puede ser presentado desde la recuperación urbana que integra sucesivamente escalas diversas, y en el que se cuenta con un proceso *in crescendo* en la dimensión de las actuaciones. Pero otras ciudades combinan acciones diversas sin poder contar con la «gracia» y las «dificultades» de un gran acontecimiento y son en cambio grandes infraestructuras o grandes espacios intersticiales los que «movilizan» el «proyecto de ciudad».

Y ésta es la discusión que ha sido abierta para nuestras ciudades en los noventa, en los que el *rol* vertebrador de las ciudades en sus territorios va a ser de nuevo decisivo y, por tanto, habrá que contar de nuevo con estrategias muy dinámicas de proyecto urbano.

* **Joan Busquets** es arquitecto y catedrático de Urbanismo de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona. Ha sido Director de los Servicios de Urbanismo del Ayuntamiento de Barcelona de 1983 a 1989.

Las ideas expresadas en el texto forman parte de una discusión más amplia que va a aparecer en el libro *Barcelona. Evolución urbanística de una ciudad compacta* publicado por la Fundación Mapfre-América el verano de 1992.



Figura 1. *Obras de la Ronda del litoral.*

LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y LA TRANSFORMACION METROPOLITANA

Manuel Herce Vallejo*

La inversión en infraestructura de transporte, exclusivamente red viaria, con motivo de las olimpiadas de Barcelona, ha rondado los 200.000 millones de pesetas. Tal volumen de inversión pública efectuado en cinco años, que supera la inversión global viaria en el ámbito metropolitano de todo el período anterior desde la guerra civil, ha de tener por fuerza una incidencia de primer grado sobre la conformación territorial de la metrópoli, sobre la organización de sus actividades económicas, sobre el tráfico y el transporte, y sobre la propia imagen física de la ciudad.

Tan sólo con características de apunte, se pretenden señalar muchas evidencias y no pocas incógnitas que, en el general balance positivo, pueden detectarse en los campos de la política urbana, el transporte y la ingeniería vial.

TRANSPORT INFRASTRUCTURES AND METROPOLITAN CHANGE

The paper draws attention to the fact that eight thousand million dollars have been spent in the City of Barcelona's infrastructure in the name of the '92 Olympic Games and that of this, somewhat more than 25% has gone on the road network. It is felt here that such a vast outlay cannot but affect the territory's set up in a major way - be it as to its traffic, its business, its transport and even its urban configuration.

The article touches upon such aspects as these and finds that the impact has been positive in most cases notwithstanding some doubts as to the future consequences of what has happened. These in turn would seem to raise again discussion as to what manner of city would in fact be best sought after.

1. Antecedentes y enmarcamiento

La construcción de la red arterial, o conjunto de vías de acceso y distribución de alta velocidad, ha seguido un largo proceso de vicisitudes que se inició con la puesta en marcha en 1962 de la Red de Arterias de Barcelona y que culmina (que no finaliza) en el período de obras olímpicas, que puede circunscribirse a 1987-1992.

Una breve cuantificación permite acotar el volumen de impacto de cada período, y también diferenciar los objetivos de inversión en los mismos:

Como se observa en la tabla comparativa, a grandes rasgos, la red se ha construido a un 50 por 100 en el período de formación metropolitana y en un 50 por 100 en el período olímpico; pero así como en el primer período la prioridad eran accesos (en general de peaje), en el segundo la prioridad ha sido los anillos de distribución (tabla 1).

Es importante destacar este hecho porque corresponde a dos fases muy distintas de concepción de la política urbana. Una y otra no han sido tan antagónicas como puede suponerse, pero sí responden a dos concepciones coetáneas y enfrentadas sobre el

modelo metropolitano, que han estado presentes en el Plan Metropolitano de 1976 y en las opciones de ubicación de las obras olímpicas, y que, a mi juicio, agudizarán sus contradicciones en los próximos años.

Ambos grupos de la artificial catalogación que hemos establecido, responden también a dos líneas de práctica profesional, yuxtapuestas en el espacio, pero con objetivos si no encontrados por lo menos no coincidentes. El primero correspondería a la ideología subyacente en el concepto de redes arteriales y en su homóloga autopista urbana, tan en boga en los años sesenta y

TABLA 1. CONSTRUCCION DE LA RED DENTRO DEL ÁMBITO METROPOLITANO

Obra	Período		
	1962-72 (Km.)	1972-87 (Km.)	1987-92 (Km.)
<i>Accesos</i>			
A-2 (Madrid).....	17	—	—
A-17 (Gerona).....	7	—	—
A-18 (Sabadell).....	—	5	—
A-7 (Litoral) (1).....	—	6	—
A-19 (Mataró).....	11	—	—
Autovia Castelldefels.....	13	—	2
Túnel Vallvidrera.....	—	—	11
Garraf (C-245).....	—	—	9
Subtotal.....	48	11	22
<i>Rondas (2)</i>			
Primer Cinturón.....	7	2	4
Segundo Cinturón.....	—	—	11
Cinturón Litoral.....	—	5	15
Cinturón Litoral Pata Norte.....	—	—	9
Cinturón Litoral Pata Sur.....	—	—	4
Subtotal.....	7	7	43
TOTAL.....	55	18	65

(1) Fuera del anillo urbano.

(2) No se han identificado los 11 Km. del tercer cinturón, por su excentricidad respecto a la ciudad.

(3) Las longitudes están redondeadas.

Fuente: Elaboración propia.

primeros setenta; precisamente en la construcción de dichas vías en el interior de la ciudad, se formaron las fuertes asociaciones vecinales de Barcelona (calle Badal, Plaza Lesseps, Nou Barris, etcétera) que protagonizaron las luchas urbanas en los setenta, de tanta incidencia en la formación de los primeros consistorios democráticos. Precisamente también, en la fortaleza de la oposición a las autopistas urbanas, habría que encontrar la causa de la paralización de más de diez años en la construcción de los cinturones.

El segundo tipo de práctica profesional responde a la continuada tarea urbanística de estructuración del crecimiento de la ciudad, y de la vertebración del ensanche con los núcleos urbanos preexistentes a él, fuera de la ciudad medieval. De este proceso se deriva la previsión de

las rondas que se plantea, como primer antecedente, en el plan Jaussely de 1905, y que se recogen en los planes de ordenación urbana de 1917 y 1953. Aun cuando, lógicamente, los cinturones han aprovechado las reservas de espacio que dichos planes dejaron para las rondas, la concepción urbanística, y por tanto de proyecto, de dichas rondas no tenía nada que ver con la concepción proyectual que emana de las redes arteriales del Ministerio de Obras Públicas. El querer ver en las rondas un precedente directo de los cinturones, es pues una confusión teórica que ignora su origen disciplinar tan diferente; a pesar de la apuntada coincidencia de ocupación de espacio, que se hace más obvia cuando se comprueba que el Primer Cinturón de ronda no ha podido ver terminado su trazado en el interior de la ciudad

más que en el espacio hasta la plaza Alfonso X, que coincide con el Paseo de Ronda hasta la Rovira del Plan Jaussely.

La experiencia del urbanismo olímpico ha permitido superar, en el ámbito de la ciudad, la contradicción entre ambos modos de hacer (que simplíficamente se han querido identificar con las de ingenieros y arquitectos). Aunque volveré más adelante sobre el tema, es importante señalar que los cinturones han podido salir adelante, porque han perdido en su proyectación una parte de los dogmas de trazado que se suponían a las vías rápidas, y han incorporado con acierto criterios de proyectación propios del tejido urbano donde se inscribían. Las decisiones municipales de paralizar las obras del Segundo Cinturón en los nuevos barrios en 1976, y la del derribo en 1984 del viaducto de Alfonso X (recién construido) con desvío del Primer Cinturón por el túnel de la Rovira, son los precedentes de cambio de política más importantes. Los convenios con el MOPU y la Generalitat, que datan de 1987, por los que el Ayuntamiento de Barcelona se reservó la facultad de redacción de los proyectos, son el hecho más importante en la superación de esa contradicción; la redacción de planes especiales urbanísticos, previa a los proyectos, encargados por la CMB y el Ayuntamiento (Ribas Piera y Herce, el Segundo Cinturón; Cantallops, el Cinturón del Litoral) fue su consecuencia lógica.

2. La obra ejecutada: agentes y financiación

El total del coste de la obra viaria ejecutada asciende a una cantidad superior a los 200.000

millones de pesetas. Los datos aproximados (no se han suministrado cifras oficiales todavía) son los que aparecen en el tabla 2.

Respecto a los 150.000 millones de las obras de infraestructuras urbanas, éstos han sido financiados según los siguientes convenios:

— HOLSA (Estado y Ayuntamiento, al 51 por 100 y 49 por 100, respectivamente): Cinturón del Litoral, Areas Olímpicas, Nudo de la Trinitat y Obras de suelo, servicios y urbanismo de la Ronda de Dalt entre Diagonal y Trinitat; por un total de 86.000 millones.

— Mancomunidad Metropolitana de Municipios: Expropiaciones y servicios de las obras fuera de Barcelona, por un total aproximado de 4.800 millones de pesetas.

— Generalitat de Catalunya: Obras de construcción del Segundo Cinturón, tramos Trinitat-Diagonal y «Pata Sur», por un total aproximado de 42.000 millones de pesetas.

— MOPT: Directamente la construcción de la «Pata Norte» del Segundo Cinturón, por un total de 18.000 millones de pesetas.

Con lo que puede decirse que el costo de la transformación viaria de la ciudad con motivo de la olimpiada, ha sido sufragado aproximadamente en un 42 por 100 por el Estado, un 30 por 100 por la Administración Local y un 28 por 100 por la Generalitat de Cataluña.

El proceso de construcción ha sido largo y complejo. La iniciativa de planificación arrancó en 1984 de las respectivas direcciones de planeamiento de la Corporación Metropolitana de Barcelona y del Ayuntamiento (con

TABLA 2. INVERSIÓN EN LA RED VIARIA EN EL PERIODO PREOLÍMPICO (1987-92) DEL ÁMBITO METROPOLITANO
(En millones de pesetas)

	Suelo	Servicios	Obra	Total
Segundo Cinturón.....	3.800	4.000	31.500	39.300
Nudo de la Trinitat.....	1.200	600	11.600	13.400
Segundo Cinturón (Pata Norte).....	1.600	400	17.800	19.800
Segundo Cinturón (Pata Sur).....	2.100	600	12.800	15.500
Cinturón Litoral (Ronda del Mar).....	4.800	2.000	32.000	38.800
Vialidad Area Diagonal.....	1.300	200	1.500	3.000
Vialidad Area Montjuïc.....	200	150	3.450	3.800
Vialidad Area Valle Hebrón.....	1.100	400	5.500	7.000
Plaza Las Glorias.....	—	300	3.300	3.600
Resto vialidad.....	—	—	—	4.600
Ronda del Mig (2.ª fase).....	500	100	1.000	1.600
Subtotal.....				150.400
Autopistas Generalitat: Garraf, Terrassa, Túnel Vallvidrera y adecuación autovía Castelldefels.....				68.800
TOTAL.....				219.200

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de HOLSA.

anterioridad se había construido el tramo de acceso al puerto del Cinturón del Litoral, en convenio MOPU-CMB); los años 85 y 86 se consumieron en tareas de planeamiento; a raíz de la nominación olímpica en noviembre de 1986 se creó el IMPU (Instituto Municipal de Promoción Urbánística), que coordinó la redacción de proyectos, y estableció sendos convenios de financiación con la Generalitat de Cataluña (Ronda de Dalt) y con el MOPU (Ronda del Litoral). Hasta 1988, tan sólo se llevaron a cabo las obras de continuación del Segundo Cinturón en el tramo paralizado de «Nou Barris» y las del Cinturón en Vila Olímpica-Colón; así como las obras del túnel de la Rovira y de la Ronda del Mig (continuación y remate, ambos, del Primer Cinturón). Desde 1989 (época en la que se firman los convenios de las patas norte y sur, previamente no incluidas en el programa olímpico por exceder del ámbito municipal), se han llevado a fuerte ritmo prác-

ticamente la totalidad de las obras descritas. Precisamente los ritmos de obra, y las constantes desviaciones presupuestarias que obligaban a la solicitud de incremento de subvenciones, llevaron en esa época a la constitución por acuerdos del Plan Municipal y del Consejo de Ministros del Holding Olímpico (HOLSA) que agrupó las empresas AOMSA (Anillo Olímpico de Montjuïc), VOSA (Villa Olímpica) e IMPU, S. A. Este organismo ha tenido a su cargo la coordinación y el control financiero de las obras. La Generalitat, por su parte, adoptó en 1990 una forma societaria parecida (GISA, Gestió d'Infraestructura, S. A.) para sus obras.

3. La ingeniería de las Rondas

Especial importancia merece comentar la transformación física y paisajística que la ciudad ha sufrido con las obras. La apertura de los cinturones de ronda

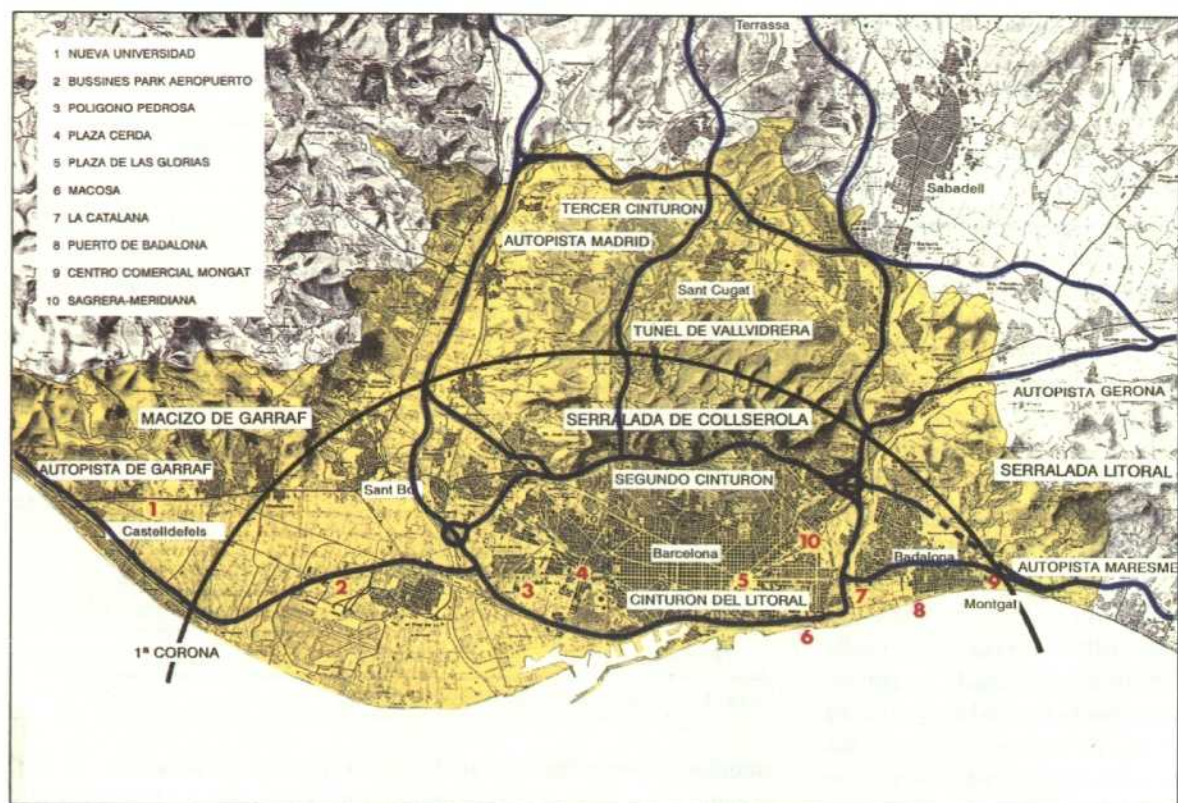


Figura 2. Red viaria principal de la región urbana de Barcelona.

permite descubrir una ciudad nueva. Una ciudad en la que mar y montaña discurren junto a la ventanilla del coche, en planos cambiantes de perspectivas y paralajes. Una ciudad de edificios y vacíos, de barrios diversos, cosidos falsamente por la ilusión cinética de la velocidad.

Pero los denominados cinturones (acertadamente, se ha sustituido el absurdo nombre por el viejo vocablo de rondas) no son solamente plataformas cambiantes desde las que se suceden vistas inéditas de la ciudad. Al igual que la arquitectura «noucentista» dio su carácter universal al ensanche de Barcelona, a escala de un observador que camina a pie o como mucho en tranvía; las nuevas rondas son en sí mismas un espectáculo nuevo, cargado de significados que, poco a poco, se irán infiltrando en el subconsciente colectivo de una pobla-

ción que se mueve en coche, hasta erigirse en símbolos de la ciudad.

Un recorrido completo del anillo que rodea a la ciudad permite darse cuenta de que la ingeniería urbana no ha producido una infraestructura neutra; sino que ha configurado un espacio, donde las masas estructurales, las plataformas abiertas, la silueta de los puentes, el ritmo repetido de muros y separadores, etcétera, tienen un valor en sí mismos. Se imponen desde su propia presencia física.

Algunos de estos elementos de ingeniería merecen especial atención. La silueta estructuralmente pura del viaducto de Torre Melina en el área olímpica de la Diagonal; las plataformas ajardinadas y conscientemente artificializadas que suavizan el trazado de la prolongación del túnel de La Rovira; el monumental

puente sobre el río Besós de la calle Potosí; las ovaladas emboCADURAS de los túneles de Vallvidrera, que se prolongan en limpias cáscaras de recubrimiento del interior de los mismos; los muros de ladrillo que parecen simular la penetración de la Villa Olímpica en el interior del subterráneo cinturón; las ventanas con que éste se abre al mar; y, mucho más humildemente, el repetido separador de las calzadas —ni escalón ni plataforma— con la altura exacta para no dar la sensación de encajonamiento de las barreras de otras autopistas.

La realización de esta bella obra de ingeniería, posiblemente la más armónica e importante en las ciudades occidentales, no ha sido fruto del azar. Se debe, en primer lugar, a la estrecha colaboración de casi un centenar de ingenieros y arquitectos, en ne-

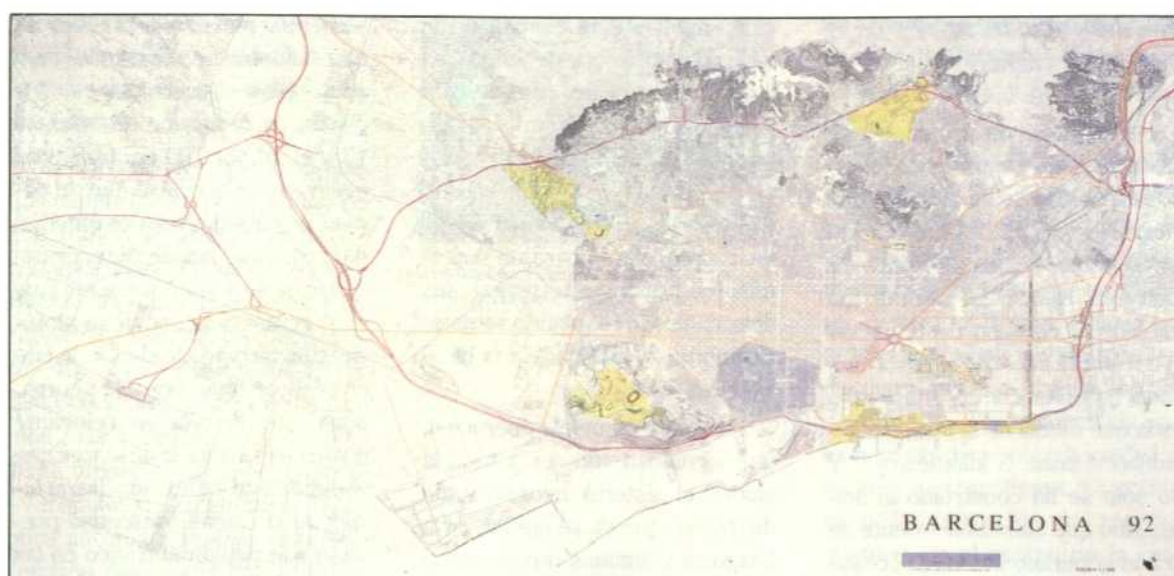


Figura 3. Actuaciones viarias y áreas olímpicas.

gación de comentados antagonismos profesionales. Se debe, como se ha apuntado, a la existencia en el Ayuntamiento de Barcelona de un organismo de coordinación de los proyectos, que ha posibilitado que prevalecieran argumentos de composición urbana, sobre la simpleza con que los organismos ministeriales suelen aplicar criterios de manual a la concepción de las vías rápidas. Se debe, finalmente, a una confianza en las posibilidades de la técnica, por encima de argumentos falsamente economicistas, inusual en las últimas décadas en nuestro país.

Ello se vuelve más relevante cuando se observa la calidad de la ingeniería aplicada a las mismas obras fuera del estricto perímetro de la ciudad; excepción hecha del túnel de Vallvidrera, sobre cuya calidad compositiva, de ejecución y de imbricación en el delicado paisaje de la Sierra de Collserola, sólo caben los más encendidos elogios.

Las desafortunadamente denominadas patas norte y sur no tienen ni de lejos la calidad de in-

geniería de las obras que se han mentado. Aun cuando su trazado, sus rasantes y su composición en planta, responden a criterios de ordenación urbana consensuados con los respectivos municipios, sigue notándose en su ejecución la inercia de las obras extraurbanas. En ellas se puede apreciar un fallido intento de armonización con el entorno, que no surge del acierto en la composición del elemento proyectado, sino que se solapa encima, en forma de recubrimiento de texturas absurdas, aplacados y maquillajes ajeno a las características propias del hormigón.

En el fondo pone una vez más de relieve la debilidad de los municipios de la periferia en sus discusiones con los organismos de la Administración de Estado o de la Generalitat. La desaparición de la Corporación Metropolitana ha impedido el desarrollo de tareas de coordinación proyectual análogas a las habidas en Barcelona.

La consecuencia es el agravamiento de las diferencias am-

bientales entre la ciudad y su periferia. Recorrer el Cinturón del Litoral, desde el Besós al Llobregat, implica pasar de las esbeltas losas postensadas a los enormes vigones prefabricados; de los cuidados muros de ladrillo visto a los taludes deforestados; de los separadores arbolados y urbanizados, a las cunetas limitadas con latón; de las plazas y del orden, a los enlaces torturados donde casi se precisa guía para orientarse.

En cualquier caso, las rondas están próximas a abrirse. Desde la estricta perspectiva del profesional de la ingeniería no cabe sino felicitarse. A la vista de lo construido será más fácil explicar nuestra profesión; será posible demostrar que hay calles bien y mal hechas, puentes feos y bonitos, túneles que son más que un atajo, estructuras que además tienen funciones simbólicas de escultura. Y que velocidad y capacidad de una vía no son más que algunos de los parámetros, a veces no los más importantes, que condicionan un proyecto.

4. *La incidencia en el tráfico*

Pocas veces en una ciudad se ha construido en tan poco tiempo la totalidad de su anillo de circunvalación, máxime un anillo como el que forman la Ronda de Dalt y la Ronda del Litoral, tan cercano al corazón de la ciudad y tan imbricado en su tejido urbano (la distancia de uno a otro es la que media de la falda del Tibidabo al mar: 5 kilómetros). Y no sólo se ha construido el anillo, sino que simultáneamente se le han generado sus tres accesos viarios principales (nudos de la Trinitat y del Llobregat; entradas al anillo desde las «patas norte y sur» y túnel de Vallvidrera desde el Vallés).

Es decir, en el breve plazo de los meses que han durado las inauguraciones, la ciudad ha trastocado en su totalidad la forma de la red, la organización del tráfico de paso y la circulación, las vías de penetración, etc. Téngase en cuenta que en el escaso tiempo de veinticinco minutos, el conductor barcelonés puede rodear la ciudad.

Es lógico que la primera reacción haya sido la de desconcierto: las quejas por la señalización heterogénea, las dificultades emanadas del entendimiento de los enlaces, los tanteos indecisos del que comienza a abrirse nuevos itinerarios. Es por ello que, a pesar de las previsiones de tráfico contenidas en los proyectos, es muy difícil vaticinar el nuevo modo de configuración que adoptará la demanda sobre la red.

El Ayuntamiento de Barcelona ha optado por la apuesta de la regulación de la oferta; es decir, poder canalizar parte del tráfico de entrada a la ciudad hacia uno u otro de los tramos de distribu-

ción, mediante el control de la capacidad en lo que denomina las cuatro puertas de entrada a la ciudad (Diagonal, Nudo del Llobregat, Trinitat y Gran Vía-Nord); control que ejercería, electrónicamente, disminuyendo los carriles aptos para un determinado tráfico, alternando sus direcciones, o regulando semafóricamente la cantidad de vehículos admitidos.

Para esta compleja operación, que significa extender a toda la ciudad el sistema informatizado del tráfico que ya se ejercía en la Diagonal y algunos otros puntos de la ciudad, se ha establecido un programa informatizado de seguimiento y transmisión automática de órdenes de funcionamiento, que ha costado del orden de 5.500 millones de pesetas, financiado fundamentalmente por el MOPT.

La apuesta es importante, pero subsisten importantes incógnitas respecto a los resultados. La opción del control del tráfico en el interior de la ciudad y sus accesos, debería venir completada por los otros dos vértices del triángulo de resolución clásico: la política de disuasión y aparcamiento, y la política de transporte colectivo. Sobre ambas comienza a reaccionar el Ayuntamiento y su apéndice la Entidad Metropolitana del Transporte; pero bastante parcos, y a veces erróneos, han sido los resultados de la última década en ambos aspectos.

Comentemos someramente las grandes cifras de tráfico. La propaganda oficial sobre los cinturones apunta a que éstos vienen a significar un incremento de un 35 por 100 sobre la capacidad total de la red metropolitana (de 588.000 vehículos/día a 900.000 vehículos/día); bienvenido sea el

aumento, pero en la práctica dicho aserto implica más bien poco. Más significativo es, por contra, la reducción de entre el 15 y el 20 por 100 del tráfico en el centro de la ciudad que se deduce de las simulaciones efectuadas; cifra que puede parecer pequeña si se tiene en cuenta que el incremento actual de la motorización tardará alrededor de cinco años en absorber ese ahorro, pero que se vuelve relevante cuando se analiza la descarga que supondrá en determinadas arterias de la ciudad (descenso previsto a la mitad del tráfico en las Avenidas Diagonal y Meridiana, si se opta decididamente por eludir la tentación de seguir usándolas como acceso principal; y al 70 por 100 en el Primer Cinturón de Ronda).

El problema es poder acertar con las medidas para que no sólo el funcionamiento del centro de la ciudad experimente una descongestión relativa, sino que ello no implique transmisión de la congestión a más puntos de acceso que se sitúan muy cercanos a la ciudad e inmersos en las pobres tramas urbanas de la primera periferia metropolitana. Algunas cifras servirán para acotar los comentarios.

El funcionamiento de la red hace un par de años implicaba un sistema radial que se concentraba en el conjunto de calles que cruzaban «la pantalla» del Paseo de Gracia, o sus apoyos norte y sur de las Plazas Lesseps y Colón, respectivamente (unos 560.000 vehículos/día). Dicho tráfico se abría hacia los cuatro accesos de la ciudad, con intensidades de entre 120.000 y 180.000 vehículos/día. Hay que dejar constancia de que el tráfico de paso, sin origen ni destino en el área metropolitana, eludía

ya la ciudad desde la construcción de la B-30 por el Vallés y el acceso al puerto por el Cinturón del Litoral.

Las previsiones apuntan a que una importante proporción de ese tráfico de acceso se distribuirá por el anillo Ronda de Dalt-Ronda del Litoral, que sufrirán cargas respectivas de alrededor de 140.000 vehículos/día y 120.000 vehículos/día en sus tramos más cargados y de 80.000 vehículos/día en sus tramas «verticales». Ahora bien, ¿implica automáticamente esta derivación descargas importantes de las tramas urbanas?; la respuesta depende del funcionamiento que se dé a la red, porque el simple aumento de la capacidad muy a menudo se traduce, en las áreas urbanas muy pobladas, en aparición de más tráfico no expresado hasta el momento por la disuasión de la congestión.

Unos esquemas cedidos por Ole Thorson permiten apuntar a alguno de los problemas a resolver. En el primero de ellos se observan los cuatro puntos de acceso y la concentración de tráfico sobre ellos, incidiendo sobre las áreas urbanas del Baix Llobregat y de Badalona-Santa Coloma, de gran pobreza actual en sus tramas viarias propias. En el segundo se observa la propuesta de resolución perseguida por el diseño de los cinturones, pero que en la práctica sólo se ha plasmado en la puerta del Nudo de la Trinitat (A-17 y A-18) al noroeste. En el tercero, el riesgo que subyace de exceso de demanda en el tramo central de la ronda litoral, justo en el corazón de la ciudad, y las dudas respecto a la posibilidad real de descarga del eje longitudinal clásico



Figura 4. Mediana-separador de calzadas en toda la ronda.



Figura 5. Ronda de Dalt en «Nou Barris».



Figura 6. Maqueta del puente del Potosí sobre el Besós.

Aragón-Gran Vía¹, así como los tramos de Diagonal y Meridiana entre el Primer y Segundo Cinturón.

Dudas razonables a las que debe responder no sólo una política de control y conducción del tráfico (de hecho, el Ayuntamiento ha iniciado una campaña tendente a un mayor énfasis en la Ronda de Dalt en los papeles de distribución sobre la Ronda del Litoral), sino una decidida opción urbanística sobre la ciudad y su área metropolitana. La política de construcción de aparcamientos en el centro de la ciudad, que ha seguido con autónomos criterios comerciales la «Societat Municipal d'Aparcaments», y la permitida creciente terciarización del ensanche, no son los mejores ejemplos. El programa de construcción de aparcamientos de disuasión en la periferia, convenido este mes por la EMT y el MOPT, y la política de nuevas centralidades, sí son ejemplos positivos, si se gestionan con rotundidad y contra las inercias anteriores.

5. *Alguna novedad proyectual: el Nudo de la Trinitat*

Se llama Nudo de la Trinitat al enorme enlace de las autopistas de acceso a la ciudad (la de Sabadell, la de Gerona y la del Segundo Cinturón por la del Maresme) con los cinturones de ronda de la misma.

La complejidad de movimientos posibles, derivada de la coincidencia de esas cinco vías rápidas, amenazaba con la construc-

¹ Precisamente forma parte del eje Castelldefels-Montgat, donde se concentran todas las opciones terciarias de importancia en la ciudad.

ción del más grande de los «spaghetti», al estilo de la ingeniería viaria convencional. De hecho, las previsiones del Plan General de Ordenación y de los proyectos previos existentes, planteaban un tremendo enlace direccional, en el que cada una de las posibles direcciones tenía su vía propia, cruzándose y trenzándose en una maraña de carriles de hasta tres niveles apilados de cruce, que ocupaba en su integridad una superficie de 15 hectáreas (12 manzanas del ensanche juntas, como referencia), en la entrada de la ciudad; incrustada en el único vacío de interés en el interior de varios de los barrios más deficitarios de espacios públicos.

¿Cómo armonizar las necesidades del tráfico y de las vías rápidas, con los intereses urbanos? La cuestión constituía uno de los retos más interesantes con que se ha enfrentado la «ingeniería preolímpica» de la ciudad.

En el momento de iniciarse los primeros esquemas, se era consciente de que en las grandes ciudades comienzan a estar en descenso los desproporcionados enlaces direccionales que implican de hecho que más de la mitad de la infraestructura esté vacía, cuando se produce el colapso en la otra mitad; fenómeno fruto de la concentración pendular del tráfico en las entradas y salidas de la ciudad. La aplicación de tecnologías electrónicas de control, que permiten alterar direcciones de calzadas y destinar carriles a uno u otro tráfico según periodos del día, comienza a ser un hecho en algunas capitales occidentales. Igualmente, se tenía bien presente que los enlaces de direcciones complicados conllevan tal caos en el conductor que acaban, paradójicamen-

te, volviéndose menos capaces que otros menos especializados y de más fácil comprensión por el usuario.

El primer esquema que se manejó como resultado del concurso técnico de redacción de proyecto convocado por la Generalitat y el Ayuntamiento, era de una gran simplicidad, y contenía enormes potenciales de encaje en la trama urbana y de liberación de espacio ocupado. Consistía en una simple cruz formada por el Segundo Cinturón y el eje del Cinturón del Litoral-autopistas del Vallés; todas las uniones entre esas dos vías se efectuaban a través de un anillo, al modo de una enorme plaza de 800 m. de diámetro, que dejaba en su interior un parque equipado de casi 80.000 m².

Las diversas discusiones técnicas entre organismos, y las limitaciones emanadas de las proximidades a los barrios periféricos, al río Besós, al ferrocarril, etc., fueron alterando el esquema, sin perderse la idea original. El anillo se hizo más pequeño para salvar las afectaciones a la industria papelera existente en el Besós; y se hizo absolutamente circular en servidumbre a absurdas ideas arquitectónicas de simetría en planta. Se acortó, en consecuencia, la longitud de los tramos de trenzado que se solapaban en el anillo, saliendo perjudicado en consecuencia su funcionamiento.

Finalmente, el salto cualitativo más importante en el diseño del nudo se produjo cuando el Ayuntamiento de Barcelona, consciente de que los tráficos mayores no se darían en la cruz sino en el anillo de distribución (de Barcelona al Vallés, y a la inversa), decidió renunciar a la continuidad Barcelona-Santa Co-

loma del Segundo Cinturón. Esta decisión supone la opción de dar prioridad absoluta de entrada de las autopistas al Cinturón del Litoral a lo largo del Besós, y confiar todos los demás movimientos al anillo de distribución.

Tal decisión significó un fuerte debate técnico, todavía encendido en la actualidad. Romper la continuidad del Segundo Cinturón y renunciar a que cada movimiento tenga su vía especializada, es una decisión novedosa, y por tanto polémica. Implica utilizar el nudo de la Trinitat (salvo para los que continúen Besós abajo) como una gran plaza de distribución de todos los tráficos que acceden a la ciudad; supone poder controlar y dirigir tráficos de acceso hacia una u otra zona en función del colapso urbano; significa en la práctica manipular cotidianamente el enlace, según los intereses de funcionamiento conjunto de la ciudad.

La apuesta es altamente interesante, y por tanto, contiene el nivel de riesgo de toda innovación. A las críticas de poca capacidad, de no servir el diseño a las finalidades para las que se proyectaba, contestó el Ayuntamiento de Barcelona con informes de tráfico de diversos especialistas, entre ellos el de una prestigiosa universidad alemana. E incluso, en el proyecto definitivo, como tantas veces, se introdujeron ciertas vías directas que atemperaban la radicalidad de la idea previa.

El proyecto contiene, en el interior del nudo, como consecuencia urbana fundamental, un enorme parque ajardinado, unido directamente con los barrios de Trinidad y Barón de Viver, con el metro y un gran aparcamiento de disuasión dentro de él. Y por debajo del anillo, diferenciado de

él, las conexiones de las calles de la ciudad. Indirectamente, la concepción del nudo permitirá descargar el tráfico de la Meridiana, posibilitando la recuperación de su perdido carácter de gran avenida. En el proyecto de cada uno de los elementos del «nus» se cuidaron los aspectos compositivos para remarcar su carácter urbano; las soluciones básicas fueron incluso consensuadas por el alcalde con los vecinos.

El tiempo perdido (¿quizá ganado?) en los debates, en los continuos cambios del proyecto, llevó su construcción casi a un estado de imposibilidad temporal. Finalmente su construcción está prácticamente terminada; el resultado físico final no será el esperado; mucho del proyecto se ha quedado por el camino, por las prisas y por el lógico aprovechamiento que de ellas hacen los contratistas. Los modificados de obra; los encarecimientos de algunos elementos, no tan justificados a la vista del resultado; y la consecuente pérdida de calidad estética y ambiental, han encontrado en la premura su mejor aliado. Pero, a pesar de ello, el enlace guarda la esencia conceptual con la que fue proyectado; para unos, los más conservadores, técnicamente hablando, un error; para otros, un verdadero reto, tecnológicamente avanzado, que será crisol de pruebas para otras muchas experiencias europeas.

De hecho, el otro gran nuevo nudo de la ciudad, el del Llobregat, ha sido diseñado con criterios clásicos de proyectación «omnidireccional». Será interesante observar el impacto que sobre el funcionamiento de la trama urbana tendrán ambos, y extraer consecuencias de ello.



Figura 7. Paso bajo la Plaza del Bon Pastor.



Figura 8. Aperturas a las playas.



Figura 9. Muros del Cinturón en la Villa Olímpica.

6. *El reto pendiente: la infraestructura de transporte público*

La creación de infraestructura de transporte colectivo no ha alterado sustancialmente sus ritmos de inversión con motivo de la preparación olímpica. En total, la inversión por este concepto directamente asociada a las obras olímpicas ha sido del orden del 2 por 100 de la total olímpica (coste de los enlaces ferroviarios); aun cuando si se tiene en cuenta el total de inversión en metro, ferrocarriles de la Generalitat, mejoras de supraestructura y el material de ambos, y las obras de remodelación de los enlaces ferroviarios urbanos, puede hablarse de una inversión global de alrededor de 20.000 millones en este quinquenio.

Desde la revisión del Plan de Metros de 1984, la red barcelonesa ha crecido algo más de 3 kilómetros (escasamente el 4 por 100 del total de la red, y el 2,5 por 100 si se cuenta la extensión de los FF. CC. de la Generalitat dentro del ámbito metropolitano). Ello ha supuesto la extensión de la Línea 1 en su cola desde Santa Coloma centro al Fondo de Santa Coloma (1 estación), y desde Hospitalet centro a la Residencia Sanitaria (2 estaciones).

Las propias previsiones del Plan de Metros de 1984 planteaban para 1990, la apertura de la Línea 2, la prolongación de la Línea 4 por sus extremos hasta Santelvira y Sistells, la de la Línea 1 a Zona Franca y la de la Línea 4 a Sant Joan Despí. La Línea 2 sí está en construcción y es previsible su inauguración a finales de 1993; pero hay que de-

jar constancia de que el 70 por 100 de sus aproximadamente 15 kilómetros estaba ya construido y en desuso, y las obras han sido de adecuación y supraestructura.

Precisamente sobre la construcción de dicha Línea 2 y el requerimiento municipal de llevarla hasta las instalaciones olímpicas de Montjuïc se ha originado la única polémica sobre el tema en el período preolímpico. Finalmente, la Generalitat impuso racionalmente criterios de baja rentabilidad de la inversión a las pretensiones municipales; pero es curioso señalar que desde ninguno de los municipios de la deficitaria zona del Baix Llobregat (desde la que se dan los tráficos laborales más frecuentes a la ciudad) se plantearan reivindicaciones contrarias al desvío hacia Montjuïc de posibles fondos de inversión previstos para el metro.

La financiación de las obras del metro, a un ritmo medio de unos 3.000 millones/año (que escasamente da para construir y dotar 2 km. del mismo) se ha efectuado en base al Contrato Programa Generalitat-Estado, que en la práctica ha supuesto un reparto aproximado del 30 por 100 y del 70 por 100 de la inversión, respectivamente; correspondiendo a Transportes de Barcelona, S. A., el material móvil y las mejoras asociadas a la explotación.

La situación actual es que la red de metros prácticamente cubre algo más de la mitad de la superficie del continuo urbano que forman alrededor de una docena de municipios con Barcelona. Situación altamente deficitaria y que muestra en que tan alto grado se ha confiado el transporte público al autobús, con lo que im-

TABLA 3. INVERSIONES OLÍMPICAS TOTALES (1987-92)

	Pesetas	Porcentaje
1. Inversión en mejora viaria	206.524.643.623	26,88
2. Área Olímpica del Poblenou	188.247.560.627	24,50
3. Otras áreas olímpicas	69.922.007.318	9,10
4. Ejes urbanos: Levante-Poniente-Winterti.....	58.204.820.138	7,58
5. Remodelación Port Vell	46.800.000.000	6,09
6. Subsedes olímpicas	39.760.788.081	5,17
7. Mejora equipamiento hotelero	39.550.000.000	5,15
8. Otras Infraestructuras Deportivas ...	29.804.169.039	3,88
9. Aeropuertos (El Prat y Girona-Costa Brava).....	27.100.000.000	3,53
10. Mejora Telecomunicaciones	24.513.573.439	3,19
11. Otros equipamientos culturales	16.171.000.000	2,10
12. Red Transporte Metropolitano.....	11.700.000.000	1,52
13. Galerías de Servicios.....	10.071.325.658	1,31
TOTAL.....	768.369.887.923	100,00

Fuente: HOLSA-IMPUSA.

plica de bajas velocidades comerciales al ir por superficie, y en consecuencia de castigo al tiempo de desplazamiento.

Hay que dejar constancia de la mejora urbanística que ha supuesto el esfuerzo de remodelación de los enlaces ferroviarios del interior de la ciudad, con la supresión de la histórica línea Barcelona-Mataró que, al transcurrir por la costa, suponía una difícil barrera para la apertura al mar de la ciudad; así como del enterramiento de todo el ramal de la Plaza de las Glorias a la estación de Francia, posibilitando la unión de Pueblo Nuevo al conjunto del ensanche de la ciudad.

En la actualidad, la Entitat Metropolitana del Transport y la Generalitat está procediendo a la redacción del Plan Intermodal de Transportes. El atraso de la inversión en este sector, asociado al alto volumen inversor que sus primeras propuestas suponen, no permiten ser muy optimistas a corto plazo. Optimismo que decrece, además, cuando se observa el olvido en que queda la extensión del metropolitano, frente a propuestas de innovaciones tecnológicas (tranvía en la diag-

nal, trenes ligeros en la periferia) o la ambición de las propuestas de planificación territorial (express regional de cercanías) (tabla 3).

7. Incidencia en el modelo territorial e incógnitas de futuro

La apuesta por la transformación urbana de la ciudad y su entorno es evidente en todo el planeamiento olímpico. La construcción de infraestructuras, y la acertada y arriesgada decisión de ubicación de la Villa Olímpica así lo muestra.

De hecho, en los primeros momentos del planeamiento olímpico surgieron tensiones entre la apuesta de la transformación urbana y la opción de aprovechar las inversiones para la extensión urbana de colonización más allá del Vallés. Tendencias ambas que coexisten en el planeamiento metropolitano y que, como es lógico, son coetáneas sobre el territorio; pero sobre las que el énfasis puesto en una u otra, responde a ideologías dis-

tintas y, en consecuencia, a políticas diversas de las instituciones catalanas.

Un somero estudio de la mutación en el plano de centralidades y accesibilidades del territorio metropolitano, pone de relieve el vuelco que la ciudad central va a producir sobre su primera corona, y más concretamente sobre su corona litoral (desde Castelldefels a Montgat). Los estudios urbanísticos más recientes de la M. M. M. señalan el rosario de actuaciones privadas inducidas que se están concentrando sobre el eje Castelldefels-Aeropuerto-Plazas Cerdá y Glorias, Badalona-Montgat.

Así, pues, las tensiones de crecimiento y las expectativas se sitúan en la primera corona metropolitana, en los municipios colindantes con la nueva accesibilidad conferida por accesos y rondas. Por contra, las opciones de planeamiento apuestan por el freno de iniciativas en ese espacio y por el crecimiento en la denominada segunda corona (fuera del actual territorio metropolitano). Las opciones a corto plazo, que obviamente han de condicionar el modelo territorial a largo plazo, se mueven entre dos extremos: aprovechar las especiales perspectivas de transformación que muestra la denominada primera corona, o por contra contrapesar las mismas con operaciones fuertes de infraestructura en la segunda corona.

En la actualidad está en redacción el Plan Territorial de la Región I (Región Metropolitana extensa). La yuxtaposición del planeamiento urbanístico vigente, que se alterará en muy poca medida porque las grandes líneas de vertebración del territorio metropolitano están ya construidas, muestra la implícita apuesta por el crecimiento allende Collserola. Y esto, que puede parecer un

modelo territorial coherente a largo plazo, presenta no pocas incógnitas en el plazo más corto de las acciones estratégicas. Porque hablando en términos de inversiones estratégicas no surgen sino preguntas que no se han formulado hasta ahora con toda su crudeza en un casi eludido debate sobre el devenir metropolitano.

¿Tiene la economía metropolitana empuje suficiente para la triple y simultánea descentralización en las subáreas de Barcelona, los centros direccionales de la primera corona y la potenciación de los centros urbanos de la segunda? ¿Dónde debe centrar sus esfuerzos el sector público, o en qué aspectos de cada una de las opciones? Porque lo contrario es dejar el aprovechamiento de la centralidad generada al libre juego de las iniciativas privadas aisladas.

¿Es prioritario extender la viabilidad y la centralidad del Cuarto Cinturón, y sus accesos por el Congost y el Maresme, en aras a contrapesar la enorme inversión vial de la «era olímpica»? ¿O, por contra, es preciso rentabilizar la inversión hecha, completando la escasa trama local metropolitana?

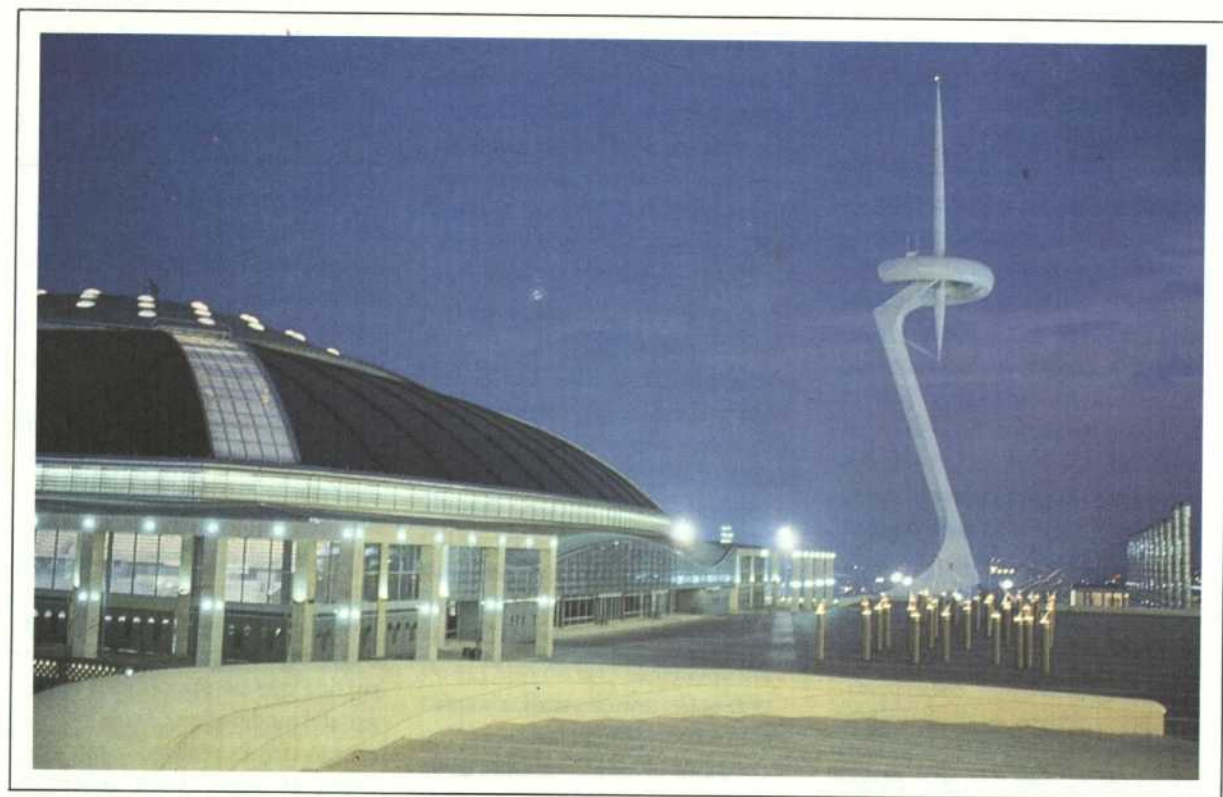
Lo que subyace en esos y análogos interrogantes es la discusión sobre el modelo territorial y social que se quiere para el conjunto metropolitano. ¿Un área urbana extensa, con la residencia en su periferia, unida por un express-regional? ¿Un área urbana central potente, con mezcla de usos y unas periferias equilibradas en sus propios ámbitos? Caminar hacia el esquema de Tokio, Londres o Los Angeles, es cuanto menos una opción que merece la previa discusión. Porque no sólo es un problema del largo plazo; de él se deducen decisiones inmediatas, como si el

tren de alta velocidad ha de pasar por el corredor por el que transcurre el Tercer Cinturón (B-30) con lanzaderas a Barcelona, o si ha de pasar por el interior de la ciudad. O si la red de metros se ha de completar con trenes ligeros hacia el Llobregat y el Besós, o prolongar las redes de cercanías a la colonización de la segunda corona.

Al observar la enorme mutación producida en el modelo metropolitano en la última década es cuando las cuestiones planteadas anteriormente (posiblemente con un exceso de radicalismo en su aparente contradicción, en aras a provocar el debate con claridad) toman verdadero relieve. Ni el territorio y la organización de las actividades es la misma que cuando se redactó el Plan Metropolitano de 1976, ni se puede caer en la torpeza que lo construido es tan sólo una fase del total previsto en aquel Plan. Es ya un axioma conocido, pero que los urbanistas pretendemos evitar, que el planeamiento es un modelo de equilibrio finalista, pero que al comenzar su construcción por unas partes del sistema y no por otras, se alteran de tal manera las condiciones de partida que se imposibilita el logro del modelo final; si no, no sería tan rica la realidad y tan evidente la acumulación sobre la ciudad de inversiones y estructuras generales en ciclos discontinuos de su devenir histórico.

En cualquier caso, el olvidado debate sobre el modelo territorial de la metrópolis real, pospuesto ante la cultura del proyecto que tan útil ha sido a los efectos olímpicos, se hace hoy absolutamente perentorio, aun cuando no parezca que sean éstos los vientos culturales que soplen. □

* Manuel Herce Vallejo es Ingeniero de Caminos.



Palau St. Jordi.

APUNTES SOBRE EL IMPACTO ECONOMICO DE LOS JUEGOS OLIMPICOS DE BARCELONA

Pau Verrié *

El complicado engranaje económico que ha de desplegarse para la realización de una actividad tan especial como los Juegos Olímpicos y su posterior repercusión en la ciudad que los acoge, es analizado en este artículo por el Director de Administración y Finanzas del COOB.

Comienza el autor exponiendo la creación, ya en 1985, de la estructura-soporte de la inversión, a través de la empresa municipal AOMSA y la asociación empresarial Barcelona Olímpica, pasando después a desglosar los distintos componentes de esta importante inversión, para terminar analizando el impacto final de todo ello en la ciudad de Barcelona.

SOME NOTES AS TO THE ECONOMIC IMPACT OF THE BARCELONA OLYMPIC GAMES

The paper, by the financial and administrative director of the Organizing Committee for the Barcelona Olympics, lays out that complicated economic meshwork necessary for the putting on of an event as special as the Games and goes into the effects of doing so upon the host city.

Beginning with an explanation of the setting up of the system of investment support in 1985 through the City Company AOMSA and the business association, Barcelona Olímpica, the paper then goes into a break down of this same body of investment to end up with an analysis of the outcome of this for the City of Barcelona itself.

«Barcelona acoge los Juegos como una gran oportunidad para consolidar su posición internacional y contribuir a la reafirmación de Cataluña y el resto de España en el contexto europeo (...). La ciudad ha apostado por la cita olímpica como el gran impulso para una serie de proyectos y realizaciones que están representando una transformación global y una verdadera reconstrucción urbana.»

Pasqual Maragall, Alcalde de Barcelona

1. El planteamiento

Los Juegos de la XXV Olimpiada han hecho posible el mayor esfuerzo inversor en la historia de Barcelona, del que hay que destacar tanto su magnitud como la confluencia en el mismo de la inversión pública —estatal, autonómica y local— y de la inversión privada.

Cinco años y medio antes de la nominación de Barcelona como sede de los Juegos Olímpicos de verano de 1992, el Pleno del Ayuntamiento acordaba por unanimidad la iniciativa de presentar la candidatura de Barcelona y ponía en marcha un proceso de de-

cisiones y de las subsiguientes actuaciones, que iniciaba la irreversible transformación de la ciudad.

En 1984 se celebra el Concurso Internacional del Anillo Olímpico de Montjuïc. En 1985 se crea la empresa municipal AOMSA (Anillo Olímpico de Montjuïc, S. A.) y la Asociación Barcelona Olímpica 1992 promovida por 92 empresas, cuyo objetivo era la promoción de la candidatura. En 1986 se firman los convenios para la remodelación ferroviaria con el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y RENFE y para la recuperación de la fachada marítima de Barce-

lona con el MOPU; el Ministerio de Industria preside el acto de presentación del estudio de planificación de las necesidades informáticas y de telecomunicaciones y el 18 de septiembre se coloca la primera piedra del Palau Sant Jordi. Todo ello antes del 17 de octubre, fecha de la nominación.

Barcelona supo aprovechar desde el primer momento la multiplicidad de esfuerzos que confluían en el proyecto olímpico.

2. Los agentes

Desde el inicio se estableció una clara diferenciación entre la

organización de los Juegos y el conjunto de inversiones en *infraestructuras y equipamientos*. Distintos acuerdos entre administraciones permitieron efectuar la distribución de competencias entre los diferentes agentes inversores y gestores.

— Para la organización de los Juegos se constituyó el *Consorcio Comité Olímpico Organizador Barcelona'92 (COOB'92)*, formado por la Administración del Estado, la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento de Barcelona y el Comité Olímpico Español. A su vez, el Consorcio creó el COOB'92, S. A. en quien delegó todas las competencias sobre la organización de los Juegos.

El COOB'92, S. A. ha gestionado para el período 1987-1992 un presupuesto de 180.000 millones, de los que 29.000 son de inversión en instalaciones.

— La inversión en instalaciones deportivas se ha desarrollado básicamente con la aportación de las administraciones públicas de Cataluña con la excepción del Estadio Olímpico de Montjuïc, que financió la *Administración del Estado*. La *Generalitat de Catalunya* (INEFC), la *Diputación de Barcelona* (Palau Sant Jordi) y la participación combinada de estas dos Administraciones, junto con el COOB'92 y los *Ayuntamientos de las distintas subseles olímpicas* han cubierto la inversión en equipamientos deportivos.

— La Administración del Estado y el Ayuntamiento de Barcelona crearon en 1988 *Barcelona Holding Olímpico, S. A. (HOLSA)* integrando las empresas municipales AOMSA, IMPUSA y VOSA, a fin de coordinar y potenciar las inversiones en las grandes infraestructuras viarias y residenciales.

— La inversión en infraestructuras de comunicaciones, desarrollada en aplicación del convenio entre Administraciones firmado en octubre de 1987, se completa con las actuaciones de GISA, empresa pública de la Generalitat de Catalunya, que en su día optó por no integrarse a HOLSA y realizar independientemente sus compromisos de inversión.

— La inversión residencial ha tenido como actuación más importante la Villa Olímpica realizada por la empresa mixta NISA. Las Villas Olímpicas de Vall d'Hebrón (prensa), Montigalá (prensa), Parc de Mar (jueces y árbitros) y Banyoles (pruebas de remo) se han realizado por el sistema de inversión privada, con las sociedades UTE VALL d'Hebrón (FCC/COINSA), Lewitt Bosh Aymerich, Mediterrània de Promocions y PROSOLBA, respectivamente, que construyen y comercializan las viviendas que previamente son utilizadas durante los Juegos como Villas Olímpicas.

— El Plan de Hoteles promovido por el Ayuntamiento de Barcelona y del que sólo una parte estará en funcionamiento durante los Juegos, y la puesta en marcha de otras instalaciones hoteleras, en gran parte mediante procesos de rehabilitación y reforma de edificios del ensanche barcelonés, completan el cuadro de inversión residencial.

— El Aeropuerto, inversión básica en tanto que puerta de Barcelona a los visitantes extranjeros y del resto de España, ha sido financiada por el *Ministerio de Obras Públicas y Transportes*.

— En el campo de las telecomunicaciones conviene citar dos

grandes actuaciones singulares: la Torre de Collserola realizada por *Torre de Collserola, S. A.*, sociedad participada por *Iniciatives, S. A.*, RTVE, *Telefónica* y *Area Metropolitana de Barcelona*, y la Torre de Montjuïc realizada por *Telefónica*. Asimismo, esta última compañía ha desarrollado un importante Plan de Inversiones que tan sólo en su componente olímpico supera los 60.000 millones de pesetas.

3. *El presupuesto de los Juegos*

Tal como se ha indicado antes, los Juegos Olímpicos de Barcelona han dispuesto de un presupuesto de gestión de 180.000 millones de pesetas. En líneas generales puede afirmarse que su componente de inversión —29.000 millones en sentido estricto, algo más de 40.000 incorporando las inversiones en equipos tecnológicos y otras— coincide con los ingresos procedentes del sector público —transferencias del Estado y participación en loterías, quinielas y programas de sellos y monedas—. Cabe establecer, pues, que la organización de los Juegos propiamente dicha se autofinancia con los ingresos procedentes de los derechos de TV, el patrocinio, las licencias y la venta de entradas (ver tabla 1).

4. *Las inversiones olímpicas*

La Concejalía de Programación y Presupuestos del Ayuntamiento de Barcelona ha publicado en mayo de 1992 un estudio

TABLA 1. PRESUPUESTO DE INGRESOS Y GASTOS (1987-1993)
(Millones de pesetas)

GASTOS		INGRESOS	
Organización competiciones.....	4.543,3	I. INGRESOS PROPIOS.....	97.755,3
Paralímpicos.....	5.424,6	Entradas.....	11.298,0
Competiciones'91 y Pruebas Test....	1.285,3	Alojamiento.....	4.343,2
Antorcha olímpica.....	863,0	Patrocinadores.....	20.252,4
Ceremonias y congresos.....	3.337,0	Licencias.....	1.548,6
Olimpiada Cultural.....	3.784,7	Derechos de RTV.....	50.757,6
Organismo de RTV de Barcelona.....	13.939,4	Prestación de servicios.....	9.555,5
Prensa escrita y gráfica.....	2.553,5		
Instalaciones y adecuación de entor- nos.....	36.211,4	II. PARTICIPANTES Y COLEC- CIONES.....	44.243,9
Telecomunicaciones.....	3.126,3	Loterías y quinielas	
Electrónica, vídeo y sonido.....	2.227,6	Sellos	
Informática y CIOT.....	2.608,9	Transferencias del Estado	
Gestión de resultados.....	2.361,5	Monedas	
Acreditaciones, acogida y protocolo.	1.433,7		
Villas Olímpicas.....	14.123,2	III. MEDALLAS.....	118,5
Alojamiento fuera de la Villa Olímpica	2.474,5	IV. OTROS INGRESOS.....	2.775,0
Información.....	2.749,1	Venta de activos.....	2.775,0
Transportes.....	2.034,0		
Asistencia médica.....	1.369,3		
Servicios lingüísticos.....	975,0		
Seguridad.....	4.931,2		
Identidad y diseño.....	1.375,5		
Promoción de los JJOO.....	4.077,8		
Comercial.....	6.541,7		
Entradas.....	816,2		
Gestión administrativa y financiera...	7.457,1		
Logística de materiales.....	1.272,3		
Ofimática y documentación.....	884,9		
Recursos humanos.....	2.908,4		
Organización y planificación.....	6.879,4		
TOTAL GASTOS.....	144.569,8	TOTAL INGRESOS.....	144.892,7
APORTACIONES EN ESPECIE.....	34.653,5	APORTACIONES EN ESPECIE..	34.653,5
TOTAL CONSOLIDADO.....	179.223,3	TOTAL CONSOLIDADO.....	179.546,2

67

sobre el impacto económico de los Juegos Olímpicos.

En dicho estudio se define el impacto directo de los Juegos como el generado por el conjunto de gasto de inversión y consumo realizado en el «territorio olímpico», siendo este el territorio receptor de los gastos iniciales generados por los Juegos.

Para establecer el componente de inversión del impacto directo se adoptan dos criterios: las inversiones iniciadas con la nominación de Barcelona como sede de los Juegos y que, a la vez, sean necesarias para el éxito de los mismos.

Con este criterio se puede establecer la tabla 2.

5. El impacto económico

El estudio citado del Ayuntamiento de Barcelona analiza, también, el componente consumo del impacto económico directo, tanto en su vertiente de consumo público —fundamentalmente el realizado por el COOB'92, S. A., en la ejecución de su presupuesto, como en la vertiente de consumo privado— el realizado por los patrocinadores y por los visitantes.

El resumen del impacto económico directo, diferenciando consumo e inversión, se concreta en la tabla 3.

El estudio analiza, asimismo, el impacto económico inducido,

definiendo como tal el impacto secundario generado por las actividades anteriores.

Para el cálculo del impacto inducido se ha utilizado el modelo MOISEES, un modelo de investigación y simulación de la economía española, que se basa en elaborar un escenario macroeconómico de referencia y simular, utilizando el modelo, un nuevo escenario que correspondería a una situación sin Juegos Olímpicos.

El resultado del análisis realizado aplicando dicho modelo al período 1987-1992, permite evaluar el impacto económico total en 2.858 billones de pesetas, es decir, un 0,9 por 100 del Produc-

TABLA 2. RESUMEN DE INVERSIONES OLÍMPICAS
(Millones de pesetas, 1992)

Actuaciones	Inversiones	Totales
AREAS Y SUBSEDES.....		332.144,6
Area de Montjuïc.....	45.861,9	
Area de la Diagonal.....	5.655,0	
Area de la Vall d'Hebron	22.196,2	
Villa Olímpica.....	165.924,7	
Total Areas.....	239.637,9	
Subsedes con residencia.....	31.830,5	
Resto de subsedes.....	15.771,3	
Resto de instalaciones.....	34.904,9	
COMUNICACIONES		257.350,4
Segundo Cinturón.....	45.127,0	
Cinturón del Litoral.....	51.535,9	
Nudo de Trinitat y enlaces.....	11.886,8	
Patas de cierre	31.542,4	
Total cinturones	140.092,0	
Conectividad entre cinturones.....	23.681,5	
Accesos a las áreas.....	93.576,9	
HOTELES.....		63.673,1
Plan de Hoteles Municipal.....	24.886,7	
Otros hoteles	38.786,4	
AEROPUERTO	28.978,9	28.978,9
TELECOMUNICACIONES.....		77.334,2
Telefónica.....	71.198,1	
Torre de Collserola.....	6.136,1	
RESTO DE INVERSIONES COOB'92, S. A.	28.135,5	28.135,5
TOTAL.....		777.616,7

Fuente: «L'impacte econòmic dels Jocs Olímpics de Barcelona'92», Ayuntamiento de Barcelona, mayo 1992.

to Interior Bruto de la economía española.

El estudio cifra, asimismo, en 128.000 los puestos de trabajo generados en dicho período.

6. Apunte final

Los datos expuestos hasta ahora permiten valorar y cuantificar la magnitud del impacto económico de los Juegos Olímpicos de Barcelona.

Antes de su celebración la ciudad ya ha obtenido unos resultados que se materializan en las transformaciones llevadas a cabo.

Sin embargo, la dinámica de cambios y transformaciones se mantiene. Los proyectos en marcha no terminados para los Juegos son importantes: las grandes infraestructuras culturales (reforma del Palau Nacional de Montjuïc, donde se ubica el Museo de Arte de Cataluña, el Museo de Arte Contemporáneo, el Centro de Cultura Contemporánea de la antigua Casa de la Caridad, el Auditorio, el Teatro Nacional, la reforma del Gran Teatro del Liceo...), la reforma del Port Vell, las nuevas zonas comerciales y de servicios de la

TABLA 3. IMPACTO DIRECTO: RESUMEN CONSUMO E INVERSIÓN
(Millones de pesetas de 1992)

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	Total
Total consumo	314,0	3.259,0	8.971,0	14.136,0	25.490,0	107.934,0	160.104,0
Público.....	314,0	3.259,0	8.971,0	14.136,0	25.490,0	59.451,0	111.621,0
Privado						48.483,0	48.483,0
Total inversión.....	25.688,1	27.896,5	82.213,3	231.334,0	277.526,1	109.049,9	753.707,8
Pública.....	25.215,1	27.300,5	65.641,2	143.094,9	179.383,0	90.263,2	530.897,9
Privada	473,1	596,0	16.572,1	88.239,1	98.143,0	18.786,7	222.809,9
TOTAL.....	26.002,1	31.155,5	91.184,3	245.470,0	303.016,1	216.983,9	913.811,8

Fuente: Estudio citado del Ayuntamiento de Barcelona.



Port Olímpic.

Diagonal y de la calle Tarragona, la finalización del Plan de Hoteles, todo ello constituye, también, un efecto directo del proyecto olímpico, que debe permi-

tir a Barcelona mantener durante los próximos años el dinamismo económico, social y cultural que, como afirma el Alcalde Pasqual Maragall en la cita que ini-

cia estas notas, consolide su posición internacional y contribuya a la reafirmación de Cataluña y el resto de España en el contexto europeo. □



Figura 1. Uno de los primeros planos que se conservan de la villa de Badalona.

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.

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 local¹ 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

¹ 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.

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

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 arras-tradas 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 encebados 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 arenales, marismas y terrenos bajos comprendido entre la ciudad y la desembocadura del río Besós, a semejanza del Poble Nou barcelonés, 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. 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 surgido 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. 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 marinerío 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 Jaussey* (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

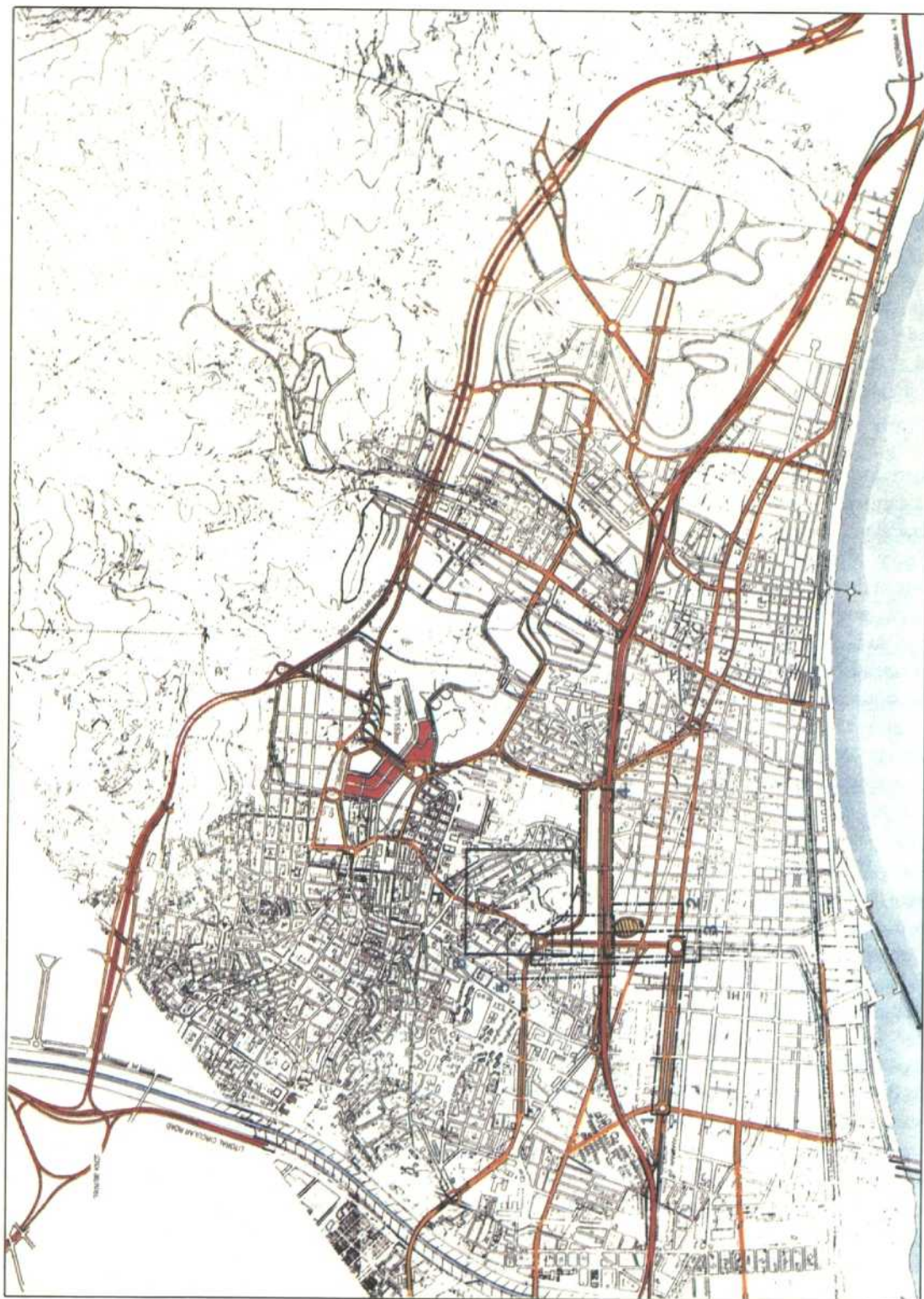


Figura 2. La red viaria básica después de las actuaciones en curso.
Operaciones vinculadas al pabellón deportivo: 1) Remodelación y prolongación de la Avda. Marqués de Montroig; 2) Plaza Tarradellas; 3) Conexión vial entre ambos lados de la autopista; 4, 5 y 6) Complejo del «Parque del Turó d'en Caritg».

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 ²

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-

² 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

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 urbanística⁵. Como reacción a esto y también dentro de una política de reactivación económica y generación de empleo, el Ayuntamiento intentó promover la creación de

⁵ 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 psicosociológico. 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 Peña*»)⁶ 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-

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

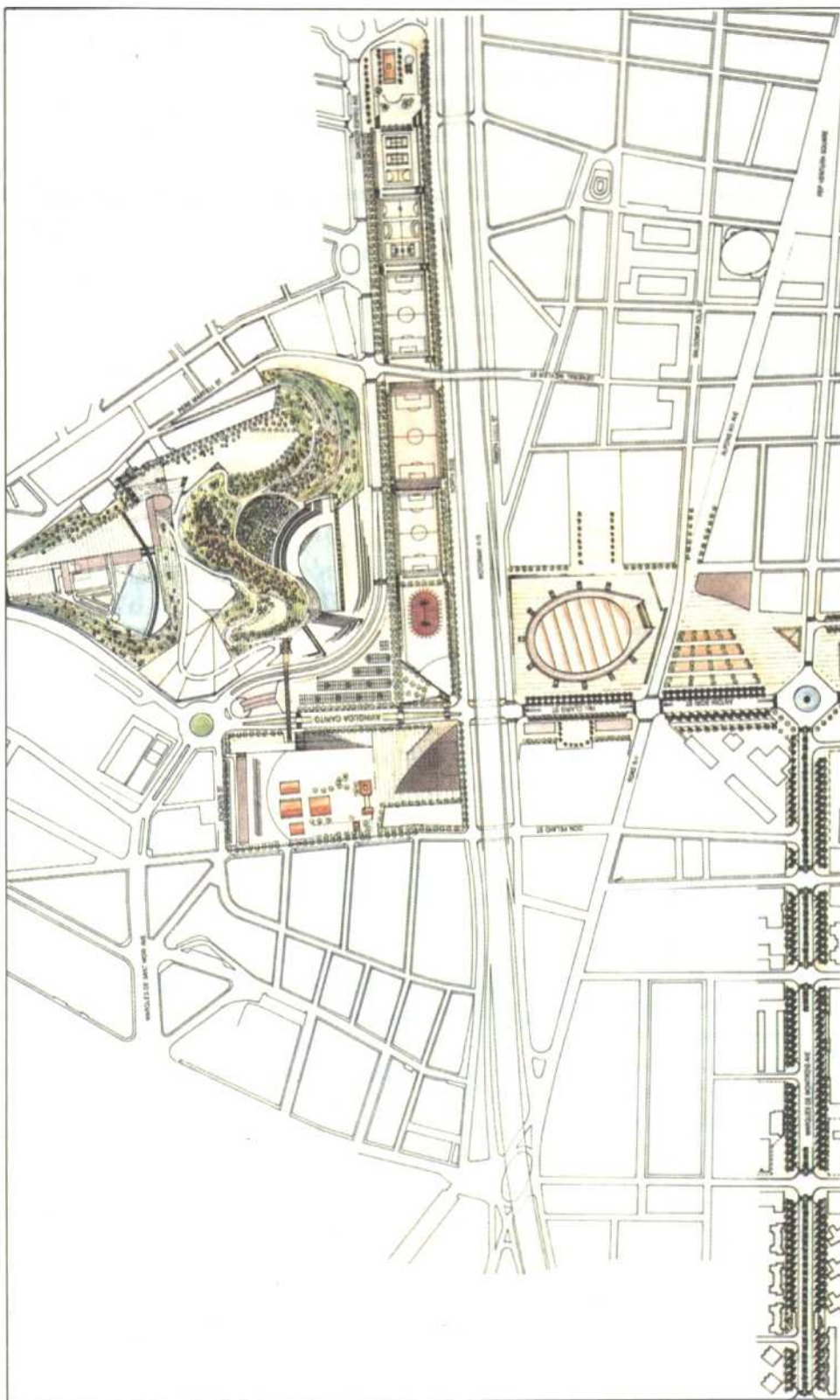


Figura 4. El «Palau Municipal d'Esports». En primer término, la Plaza Tarradellas y actuaciones viarias. Detrás del pabellón deportivo, el «Parc del Turó d'en Caritg». Al fondo, Montigalá.

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 *Joventut*.

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 que este resultado, efectivo 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 supe-ración 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*⁷, 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*

Urbanismo encarga la redacción del plan parcial a un notable equipo de profesionales⁸ 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-

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 100⁹.

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

⁷ 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».

⁸ 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 modelico en relación con otros casos contemporáneos.

⁹ 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 perimetral¹⁰.

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*¹¹), con lo que se

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

¹¹ 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 ¹².

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.

¹² 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. ANGÜERA 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*

CIUDAD Y TERRITORIO / 93 / 1992

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 infra-dotación 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 radiuse* 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»¹³.

¹³ 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 subse-des. 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) ¹⁶

Concepto	Ayuntam.	Diputación	Generalitat	MOPU	COOB'92	Otros públicos *	Otros	Total
1. Adquisiciones de suelo								
Segundo Cinturón de Ronda.....						700		700
Calzadas Laterales Autopista A-19..			70					70
Viario 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
2. Infraestructura primaria								
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
3. Urbanización sistemas locales								
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
4. Construcciones								
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
TOTAL.....	2.334	1.546	2.964	4.531	1.109	1.122,5	1.290,5	14.897

* 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 *Botgatell*, 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*¹⁴ 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.

¹⁴ 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 subse-des, 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 forzada participación financiera de los municipios subse-des o de instituciones supramunicipales como la administración autonómica o las Diputaciones. Lectura que puede sustentarse en otros episodios recientes de localización de infraestructuras supralocales¹⁵, en la consideración de los efectos limitados de los JJ. OO. en buena parte de las subse-des (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

¹⁵ 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.

RETORICA OLIMPICA Y DINAMICA REGIONAL

IMPACTOS INDUSTRIALES DEL GRAN ACONTECIMIENTO DE 1994

Tor Selstad *

OLYMPIC RHETORIC AND REGIONAL
DYNAMISM: THE IMPACT ON INDUSTRY
OF THE GREAT EVENT OF 1994

La designación de la ciudad noruega de Lillehammer como sede de los Juegos Olímpicos de Invierno, es tomada por las autoridades locales como instrumento de impulso para el desarrollo de su región frente a la creciente crisis industrial que afecta a la zona.

Esta tarea no es fácil, y es la estrategia de su desarrollo a corto y largo plazo, viendo su repercusión en la industria, en el turismo, en los servicios y en el medio ambiente, lo que el autor analiza en este trabajo.

The paper speaks of how the norwegian town of Lillehammer's being chosen to host the Winter Olympics has been seized by its local government as a means of forwarding the ends of a region hitherto facing a growing industrial crisis.

The task, it is held, is by no means an easy one and the paper speaks of both a long and short term development that would be reflected within the industry, the tourism, services and the very habitat itself of the area.

91

Introducción

En esto creemos, éste es el título del documento para los Juegos Olímpicos de Invierno (OWG) de 1992 y 1994. ¿En qué cree Lillehammer?

Creemos en la importancia del deporte

- para el desarrollo físico y mental,
- para liberar las energías de la juventud en un combate pacífico,
- para desarrollar la amistad y la unidad personal,
- para fortalecer el contacto entre las naciones.

No hay razón para dudar que Noruega y Lillehammer amen los deportes de invierno y compartan los ideales olímpicos. A pesar de esto, podríamos olvidar la retórica olímpica por un momento, e intentar ver las intenciones reales que hay de-

trás del gran acontecimiento. No hay que cavar muy profundo en el proceso de la toma de decisiones para que se revelen las intenciones reales: lo que los OWG 94 pretenden es encontrar una contraestrategia para la creciente crisis regional. Se trata de desarrollar los viajes y el turismo en la región, de ganar dinero y crear puestos de trabajo. Esta es la realidad regional, y cuando se trata de esto, la retórica olímpica se olvida.

Pero si ésta es la realidad, ¿hasta qué punto los OWG son una iniciativa adecuada para el desarrollo regional? ¿Se basa también esta intención en ideales y sueños que aún no se han realizado? Tenemos una gran acumulación de experiencia en construir industrias de manufactura, plantas eléctricas, aeropuertos, etc., pero no un conocimiento comprobado de los efectos a largo plazo de los grandes acontecimientos de este tipo. A pesar de su tamaño y coste, no se han examinado bien los

Juegos Olímpicos anteriores —de verano y de invierno— respecto a los impactos regionales. Las autoridades locales de Lillehammer se decidieron por los OWG (en 1992) con solamente una valoración preliminar del impacto (Selstad, 1984), y no se ha hecho un análisis actualizado de los Juegos de 1994.

Cuando hablamos de los OWG 94 de Lillehammer, nos referimos a un acuerdo que no es un objetivo en sí mismo, sino un camino para conseguir otro objetivo: el desarrollo regional. Los OWG 94 se han concebido para ser una forma de crear puestos de trabajo, que sólo puede entenderse en el contexto de la tradición noruega del *tiltak* (acción, esfuerzo). Esta palabra de casi imposible traducción, cubre una característica cultural de la política noruega que cuando las cosas vayan mal —¡no antes!— hay que hacer algo especial. La palabra *tiltak* está, en este respecto, muy ligada con la palabra *skippertak* —un «esfuerzo de capitanes», un esfuerzo repentino. Puede que el carácter nacional sea que la vida es como navegar suavemente por un océano tranquilo, donde algunas veces hay que coger un pez, combustible o cualquier otra cosa.

Esta mentalidad ha llegado a tierra firme. En Noruega, muchos políticos regionales creen que pueden salvar la crisis de empleo por medio de la *tiltak* y que los OWG 94 son hasta ahora el ejemplo más especial. Es una medida complicada que requiere mucha organización. Y la gran paradoja es —esto es bien sabido por la documentación de la planificación— que la organización llega a ser independiente, siguiendo sus propios objetivos. Aunque no fuera sí, la energía empleada para preparar los dieciséis días de febrero de 1994, y los objetivos a largo plazo se olvidarían.

El tema de este artículo es hasta qué punto los OWG 94 pueden conseguir crear un crecimiento regional siguiendo su estrategia fundamental. La perspectiva sería a largo plazo. En el debate regional, se presta mucha atención a los desafíos a corto plazo y a sus muchas frustraciones. Muchas de estas frustraciones tratan cuestiones regionales, por ejemplo las empresas de construcción locales no consiguen contratos porque son pequeñas. Y, naturalmente, también hay algo positivo, las nuevas empresas que se crean en base a la demanda de los OWG.

Todo esto es exactamente lo que cabría esperar, pero afecta un poco a las posibilidades que ofrece la planificación a largo plazo. Los efectos a

largo plazo, si se dieran, serían de carácter más estructural y conectados al auge, a corto plazo, creado por los OWG antes de 1994. Por tanto dejaré todos los impactos a corto plazo para la investigación de los grandes acontecimientos. Me centraré en los impactos industriales duraderos y en una parte de los efectos en el medio ambiente.

Sobre los Juegos Olímpicos de Invierno

Antes de comenzar, observaremos algunos datos sobre los Juegos Olímpicos de Invierno modernos: su coste, tamaño y exigencias físicas.

En 1985 —cuando Lillehammer presentó su candidatura a los Juegos de 1992—, se estimó que el coste total sería de 1,8 billones de NOK. La mayor parte sería para la inversión en nuevos recintos deportivos e instalaciones para los medios de información. Los beneficios totales de los medios de información y de los patrocinadores cubrirían todos estos gastos, y se consideró que los OWG serían una buena inversión.

En 1990 —cuando Lillehammer para 1994— se estimaba que los gastos totales serían de aproximadamente seis billones de NOK, incluyendo una reserva de 700 millones de NOK. Esta vez la mayoría de los gastos cubrirían los preparativos entre sí —deportes, actos culturales— sin olvidar la creciente Organización Olímpica, que espera contar con más de 400 empleados a jornada completa en 1994. El presupuesto también ha ido creciendo hasta 3 billones de NOK, pero desgraciadamente no es suficiente para cubrir los gastos.

Además de este presupuesto olímpico, el estado ha desarrollado diferentes programas enfocados a la infraestructura, apoyo a las autoridades locales e inversiones en la Facultad Regional. La suma total de estas inversiones es aproximadamente de 3 billones de NOK. La inversión pública total probablemente superará los 9 billones de NOK, y todavía no sabemos si esto cubrirá todo lo necesario para preparar los OWG modernos. Además, no deberíamos olvidar la mayor desventaja de Lillehammer, a saber, su poca capacidad de alojamiento. Esta situación ofrece nuevas oportunidades a los inversores privados, especialmente en el sector de la hostelería. No conocemos la envergadura exacta de los presupuestos, pero se considera como inversión prudente de uno a dos billones de NOK. Hasta el momento, las inversiones privadas en hoteles nuevos han sido bastante lentas. Se considera que esto puede ser un problema para la orga-



Figura 1: El triángulo del Parque Troll cubre todo Oppland y Hedmark, y parte de los condados vecinos.



Figura 2: Modelo del emplazamiento de los recintos e instalaciones olímpicas

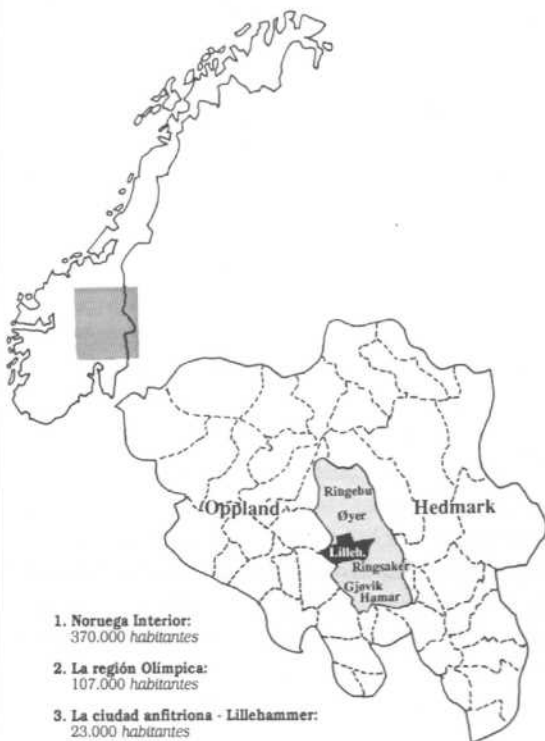


Figura 3: La región anfitriona - parte del este del interior de Noruega

nización olímpica. Por tanto, cabe esperar un esfuerzo mayor para estimular los proyectos de hostelería, por ejemplo, subir el precio de los alquileres mientras duren los Juegos, y probablemente también, subvenciones indirectas.

Los gastos totales de los OWG superarán probablemente los 10 billones de NOK. Tal vez los beneficios generados por los medios de información y los patrocinadores, y el aumento de los beneficios a largo plazo del sector de viajes, no cubran los gastos. Un análisis de coste-beneficios establecía que habría un pequeño déficit (Hervik, 1990) pero se ha criticado este análisis por asumir de forma positiva el turismo futuro.

En el proceso del concurso, Lillehammer subrayó que la ciudad podía ofrecer una estructura bastante concentrada. Todos los recintos e instalaciones podrían localizarse dentro de una extensión de 50 kilómetros, espacio mucho más reducido que el de sus competidores. A esto se lo llamó el concepto de los *Juegos compactos*. Lillehammer había «nacido» a los OWG.

El proceso de planificación siguiendo al de marketing, ha modificado este modelo en dos direcciones distintas: la *fuerza de concentración* hizo que siete de los doce recintos olímpicos se instalaran en Lillehammer, en un *Parque Olímpico* cerca del centro de la ciudad. Se ha desarrollado siguiendo un modelo de Calgary, pero debido a su situación, será incluso más céntrico. Todas las instalaciones para los medios de información se concentran en *Storhove*, la zona del campus de la Facultad Regional, cerca de Lillehammer.

Pero, en cierto modo, Lillehammer *no* nació para los OWG. La capacidad de alojamiento de Lillehammer es aproximadamente de 300 camas, sólo se dispone de 1.000 en los hoteles típicos, y la capacidad total de la región es aproximadamente de 14.000. Estas son cifras muy bajas comparadas con otras ciudades anfitrionas. Albertville, que es la próxima en preparar OWG, dispone de 180.000 camas en su región. Sant Moritz en Suiza tiene 70.000 e Innsbruck 35.000. La pequeña superficie de Lillehammer, no sólo en cuanto a población, sino también en cuanto a capacidad de alojamiento, puso claramente de manifiesto que los preparativos tendrían que desconcentrarse en una región más grande. Cinco de cada diez recintos están situados 50 kilómetros al norte y 60 kilómetros al sur: en el norte, los dos recintos alpinos —dirección Gudbrandsdalen—; en el sur —en dirección a las ciudades vecinas de Gjøvik y Ha-

mar—, las pistas de hielo y el gran hall de hielo.

A pesar de este moderado espaciamento, Lillehammer todavía es capaz de ofrecer un concepto que merezca el nombre de Juegos compactos. Debido a la situación céntrica del Parque Olímpico, podemos de hecho llamarlos *Juegos ultracompactos*, donde la mayoría de los recintos están situados cerca de las instalaciones de los medios de información y de los principales hoteles.

La región anfitriona

Podemos analizar la región anfitriona de tres maneras distintas:

1. La región anfitriona es parte de una región más grande, que a menudo se llama la *Noruega interior* (de hecho está en la zona *este* del interior de Noruega). Como su nombre indica, ésta es la única región que carece de la característica típica del paisaje de Noruega, que es la costa. Esto supone grandes desventajas para la región en relación a las industrias costeras: astilleros, pesca y la industria del petróleo. Por otro lado, la región interior es rica en tierras, suelo y madera, que son recursos que escasean en el resto de Noruega. Si definimos la genuina «Noruega interior» como los condados de *Hedmark* y *Oppland*, cuenta con una población en 1991 de 370.000 habitantes y sigue creciendo despacio.

2. El impacto de los OWG se extenderá, en cierto modo, a través de toda la Noruega interior, pero el impacto concentrado alcanzará solamente a una región más pequeña. La región olímpica es la región que albergará los Juegos o cubrirá funciones importantes de servicios. Consiste en tres ciudades *Lillehammer*, *Hamar* y *Gjovik*, y los municipios rurales de *Ringsaker*, *Oyer* y *Ringebu*. Las tres ciudades forman la ciudad central de la región de Noruega interior, y debido a la pequeña distancia que hay entre ellas, se las suele llamar *Mjosbyen* —la ciudad triple de *Mjosa*. La población total de *Mjosbyen* y de las zonas rurales de alrededor, en 1991, es de unos 106.000 habitantes.

3. El corazón de la región olímpica es la ciudad de Lillehammer, que es la anfitriona real. El concepto de Juegos compactos concentrará la mayoría de los impactos en esta pequeña ciudad con sólo 23.000 habitantes.

La estructura industrial en la región interior se basa fuertemente en los recursos naturales. La agricultura y la silvicultura no son las mayores in-

dustrias, pero son la base de una extensa industria de transformación. Junto con otras ramas de la fabricación estrechamente unidas a la recolección y a la transformación de los recursos y funciones distributivas, forman un *complejo de recursos industriales*, que es sin duda la base industrial de esta región. Esto puede dividirse en una rama agroindustrial, y en otra rama del sector de la madera.

Las funciones distributivas y de transformación en este complejo han hecho que la región sea fuerte y dinámica. Este es especialmente el caso de la ciudad triple de Mjosa, que es el centro de los recursos basados en la fabricación, el comercio al por mayor y al por menor, y funciones cuaternarias relacionadas con el complejo de recursos industriales, por ejemplo, de investigación y desarrollo.

Noruega empezó tarde la desindustrialización típica de occidente, en 1977. De 1978 a 1988 el empleo en las minas —incluyendo la extracción de petróleo— y en las industrias de manufactura, descendió en un 19 por 100. En el mismo período, la industria de Noruega interior descendió sólo un 13 por 100. Este pequeño descenso es importante si tenemos en cuenta que Noruega interior no ha podido participar en la expansión de las industrias costeras durante este período —petróleo, piscicultura y astilleros—. La región no tiene ninguna participación en la industria nacional locomotora. No se le puede llamar amanecer o alta tecnología de la industria, pero todavía se desarrolla de forma constante incluso en los ochenta.

Aunque la tendencia general aquí sea positiva, existen varios aspectos negativos en el desarrollo industrial. Algunas ramas casi han desaparecido durante este período de diez años, especialmente la de producción del papel y de sus derivados, textiles, vestidos y calzado. La competencia es muy dura en estas ramas, y en la lucha de la reducción de costes, se han cerrado unidades más pequeñas. La nueva tecnología está penetrando en las industrias tradicionales tales como molinos de sierra, elaboración de alimentos, reduciendo considerablemente el número de empleados. En el complejo de recursos industriales, los mataderos y las centrales lecheras son las ramas más expuestas al proceso de modernización y de concentración.

La desindustrialización emergente en Noruega interior está muy desequilibrada regionalmente. Puesto que la región triple de Mjosa es la base geográfica de las actividades de fabricación, están ahora experimentando una desindustrialización

más fuerte. Lillehammer ha perdido uno de cada tres empleados de las industrias de manufactura.

El turismo creciente ha compensado parte del declive industrial, pero no todo ni mucho menos. El turismo es una industria pequeña pero importante del interior de Noruega. Si tomamos el número de viajeros que se alojan en hoteles como pauta, Noruega interior es, con mucho, el lugar de recreo más importante en Noruega. La base de este turismo no son las grandes ciudades o su cultura, sino su naturaleza casi intacta. De hecho el turismo ocupa el tercer lugar en el complejo de recursos industriales, pero aún no ha madurado tanto como la agroindustria o el sector de la madera. Esto significa que el turismo puede expandirse. Hablaremos sobre esto más tarde.

Objetivos sin organización

Hemos señalado la situación actual que llevó a Lillehammer a presentarse como candidata para los OWG de 1984, a saber, la reducción del empleo y las expectativas de turismo. El primer y principal objetivo de los OWG 94 es crear un crecimiento nuevo regional, especialmente en el sector turístico. Aunque fueron las autoridades locales quienes propusieron este objetivo, el Gobierno Central lo apoyó sin reservas.

El Gobierno añadió otro objetivo importante: los OWG 94 deberán ser un reflejo de la preocupación noruega por la naturaleza. Los OWG han de demostrar que Noruega se toma en serio los problemas del medio ambiente, y que intentamos crear un desarrollo ininterrumpido. La ideología viene naturalmente de un informe de las Naciones Unidas, *Nuestro futuro común*, dirigido por nuestro primer ministro Gro Harlem Brundtland. Este objetivo adicional refleja también un cambio de opinión. Los OWG no conseguirán el suficiente apoyo de la opinión pública, si el crecimiento económico se logra a costa de un gran daño ecológico.

En la estructura de los objetivos de los OWG, éstos son los dos objetivos estratégicos, que hacen que los preparativos sean legítimos para la región y para la nación. Desde esta perspectiva, la planificación y los preparativos son objetivos secundarios, tácticas para conseguir los objetivos últimos. En cierto modo, los objetivos fundamentales dependen del objetivo secundario: el éxito de los Juegos es una condición para el aumento del turismo. La calidad de los Juegos es la base para enviar un mensaje sobre el medio ambiente junto con

los informes deportivos. La estructura de objetivos también conlleva conflictos: el concepto de un desarrollo ininterrumpido implica una nueva armonía entre la economía y la ecología, pero hasta el momento no hemos observado la realización masiva de este principio en los países industrializados.

La organización que se establezca será el principal instrumento para conseguir los objetivos públicos. Pero al mismo tiempo, el instrumento tiene tendencia a desarrollar sus propios objetivos a costa de los intereses generales. Esta también se ha convertido en la realidad de los OWG 94 (Selsstad y Veggeland, 1989).

La organización olímpica original de Lillehammer tenía tres partes independientes: se estableció *El Comité de Organización Olímpica de Lillehammer* (LOOC) para preparar los OWG. Su autoridad emanaba del Estado, que garantizaba los gastos. *Lillehammer Olympiske Anlegg* (LOA, *Construcción Olímpica de Lillehammer*) era el responsable de la construcción de los recintos y otras instalaciones de carácter físico, y era una compañía estatal dependiente del concejo municipal. Finalmente se estableció una organización *regional* para incrementar las posibilidades industriales de la planificación. Se llama *Lillehammer Olympiske Vekst* (LOV *Asociación para el Desarrollo Olímpico de Lillehammer*).

Las tres organizaciones disfrutaban de una gran autonomía relativa, y su autoridad emanaba de tres niveles públicos diferentes: el Estado era el responsable de la organización, las autoridades locales de la construcción, y la región coordinaría los procesos de creación de puestos de trabajo. La ventaja de esta organización era que cada objetivo tenía su base organizativa, pero la desventaja también resulta obvia: la falta de coordinación y de control económico.

En 1990 se reorganizó toda la estructura, siguiendo como modelo la sociedad privada. Las tres compañías se subordinaron a un grupo de empresas *Lillehammer 1994 Ltd*. Se nombró presidente a un importante líder corporativo, Gerhard Heiberg. El Estado controla el *holding*, que a su vez controla a las compañías subordinadas. El propósito principal de esta reorganización era reforzar el poder central y debilitar la influencia local y regional.

Esto ha implicado un cambio *de facto* en la estructura de los objetivos. Las compañías «fuertes» de esta estructura son LOOC y LOA que se ocupan principalmente de la planificación. La Asocia-

ción para el Desarrollo es la compañía «débil» de esta estructura, con poco personal y bajo presupuesto, se supone que un fondo para el desarrollo de 130 millones de NOK es suficiente para asegurar el uso posterior de las instalaciones después de 1994, solamente un 2 por 100 del presupuesto olímpico total.

La Asociación para el Desarrollo regional también se ve debilitada por el papel que se le ha dado dentro de la nueva estructura cooperativa: la Asociación para el Desarrollo dejará las tareas de desarrollo en manos de las autoridades locales y regionales y se concentrará en las funciones técnicas y operativas de los recintos después de 1994. La prensa la ha denominado la compañía de los vigilantes; fuerte contraste con la vigorosa asociación para el desarrollo que requiere el objetivo principal. De hecho, por el momento, no existe ninguna organización entregada a la consecución del objetivo principal —el desarrollo regional.

Los esfuerzos de la organización están enfocados principalmente a 1994, y no a la vida posterior. Si los OWG crearan nuevas actividades industriales, sería el resultado de un mercado espontáneo —y de pura suerte— no de una planificación y organización cuidadosa. Tal vez ésta sea también la suerte del objetivo del medio ambiente. Este objetivo apenas tiene expresión organizativa, con excepción de un coordinador del medio ambiente nombrado en 1991. Se supone que el objetivo del medio ambiente puede conseguirse sin ninguna asignación de dinero. Se dice que las soluciones importantes del medio ambiente son más baratas que las maneras tradicionales de hacer las cosas. Por supuesto, vale la pena que LOOC intente buscar soluciones que sean económicas y ecológicas a la vez, pero no parece realista que un gran acontecimiento como los OWG 94 satisfagan las intenciones del medio ambiente sin ningún tipo de gasto.

Los impactos regionales de los OWG

En este breve análisis de los impactos económicos regionales, no voy a seguir el enfoque del gran acontecimiento, que es identificar y medir los efectos económicos, sociales y culturales de eventos de este tipo. La documentación del gran acontecimiento (Spilling, 1991) se centra principalmente en los efectos a corto plazo más que en los de a largo plazo, en el impacto social y cultural más que en el económico y ecológico. El análisis eco-

nómico se centra en el impacto de la declaración de la planificación y de sus múltiples efectos durante la fase de construcción (Monnesland, 1990). El enfoque turístico de la investigación del gran acontecimiento se centra en el mercado libre que conseguirá la región anfitriona por los medios de información nacionales e internacionales, y a lo que esto supondrá en cuanto a número de visitantes (Ritchie, 1991). La perspectiva del gran acontecimiento es que la región recibirá un impulso que la hará subir un poco, pero, por desgracia, todo lo que sube debe bajar.

Un concepto alternativo se sirve de la teoría económica regional tradicional: el desarrollo de una región se determina por su dinámica industrial fundamental. Este desarrollo no sólo es suave y gradual, sino que también se caracteriza por saltos y discontinuidades, causadas por los cambios en la tecnología, mercados y demás. Algunos cambios vienen de dentro, como los campesinos que organizan las industrias de manufactura basadas en productos agrícolas. Otros cambios vienen de fuera, por ejemplo la nueva tecnología, que rara vez se desarrolla dentro de la región. Desde esta perspectiva, la hipótesis es que los OWG pueden funcionar como una *palanca*, que lleve a las industrias regionales a un nivel más alto sobre una base importante. Al hablar de niveles, un geógrafo piensa inmediatamente en un sistema que establezca la categoría de los lugares y otras funciones.

Observemos primero los campos donde el gran acontecimiento *no* tendrá un efecto duradero:

Los OWG 94 no supondrán un crecimiento significativo de la población, ni en la región olímpica ni en Lillehammer. En la categoría de superficie nacional, Lillehammer ocupa el número 28 (1980). Tal vez el moderado crecimiento de la población que seguirá a los OWG suponga un paso hacia adelante para algunas ciudades desindustrializadas, pero no variará la escala. Aquéllos que piensen que Lillehammer se convertirá en una gran ciudad con altos índices de crecimiento de la criminalidad y de las crisis sociales, realmente no tienen nada que temer.

Los OWG tampoco influirán en la base tradicional de la industria, agroindustria o en el sector de la madera de forma sustancial. Sin duda, habrá suministro de alimentos, materiales de construcción, mobiliario del complejo de recursos industriales, pero éstos son impactos a corto plazo, y no efectos estructurales de duración. Es también probable que las empresas de construcción permanez-

can en el mismo lugar que antes de los OWG. De todas formas, los grandes contratos irán a parar a manos de los gigantes nacionales. Creo que esto es algo positivo: si las empresas locales aumentarán su capacidad, la contracción tras 1994 será proporcionalmente grande. Una estrategia mucho más prometedora sería cooperar con las grandes firmas o con las pequeñas conjuntamente. Esto puede crear una nueva red que beneficiaría a las empresas a largo plazo.

El impacto industrial duradero más fuerte de los OWG 1994 se daría en el sector terciario y cuaternario. En el sector terciario, las perspectivas más brillantes corresponderían a la industria de los viajes, en el sector cuaternario se espera que se expanda una mayor educación. Examinaremos estas posibilidades.

Viajes

La forma tradicional de controlar el turismo y los viajes es por el número de visitantes que se alojan en hoteles comerciales, apartamentos y posadas. Este es un sector que sin duda se beneficiará de los OWG. Lillehammer goza ya de la situación privilegiada de ser el número 7 en la categoría nacional de viajes con 211.000 visitantes en alojamientos de tipo comercial (Volanthen, 1991).

El número de camas del «sector invitado» de Lillehammer es aproximadamente de 3.000, un número muy pequeño comparado con otras ciudades anfitrionas de los OWG. Esta es la razón principal por la que cabe esperar un desarrollo bastante fuerte en este sector, pero bajo ninguna circunstancia se situará por encima de, digamos: Albertville, Sant Moritz, Innsbruck u otros lugares de recreo en la región alpina. Según la solicitud, LOOC se compromete también a desarrollar un hotel IOC (un nuevo hotel u otro antiguo renovado), especialmente para los VIPs de la «Familia Olímpica».

Ahora podemos observar en líneas generales la nueva capacidad turística de Lillehammer. Una estimación *a priori* dice que es muy probable que la ciudad consiga al menos 1.000 camas más de hotel, pero el cálculo puede muy bien ser de 1.000 más. Esto dependerá de cuántos de los numerosos proyectos se realicen. Algunos piensan que el gran número de proyectos refleja que los OWG atrae a los soñadores, aun disponiendo de pocas probabilidades de realizar el proyecto (Spilling, 1991). Otro punto de vista es que éste es un juego donde los jugadores privados han de encontrar

una manera de relacionarse con las instituciones públicas —LOOC incluido— que regule la expansión.

Además de estas 1.000-2.000 nuevas camas en los hoteles, cabe esperar el crecimiento correspondiente de los hoteles y posadas. De éstas, unas 1.000 estarán en Lillehammer y servirán de alojamiento a los medios de información durante los Juegos. Probablemente se dará otro crecimiento fuera de Lillehammer, especialmente alrededor de los recintos alpinos.

El aumento total de la capacidad de acomodo de los visitantes, será del orden de 2.000 a 4.000. La pregunta que surge de este número sustancial es: ¿de dónde sacamos los viajeros?

Si suponemos que la expansión procurará 4.000 camas más, esto requerirá un crecimiento de 900.000 a 1.600.000 visitantes al año en la región olímpica, un crecimiento que sobrepasará el 50 por 100. Pero, puesto que la mayor parte del desarrollo tiene lugar en Lillehammer, la ciudad olímpica anfitriona, ha de conseguir un incremento del 100 por 100 en el número de visitantes, un gran desafío en verdad. Muchos piensan que éste es un crecimiento fuerte no realista, y esperan una competencia muy dura después de 1994 junto con algunas bancarrotas. Sería preferible un desarrollo más gradual, con un límite en el crecimiento de, por ejemplo, 2.000 nuevas camas antes de 1994, y un crecimiento posterior al año 2000. Además este crecimiento moderado subiría a Lillehammer del 7.º lugar, al 4.º ó 5.º en la categoría de viajes a Noruega, *suponiendo que las otras ciudades de la clasificación mantengan su nivel de 1990*.

Las posibilidades de ascender de categoría dependen, por supuesto, de la habilidad en desarrollar atracciones para el turismo, e instalaciones para los viajes de negocios. Esto nos lleva a otro aspecto importante de los OWG, a saber, su habilidad para desarrollar una *infraestructura general de viajes*. Este concepto no es el mismo que el de la infraestructura general —carreteras, comunicaciones y otros— de la que el sector de viajes *también* necesita en gran medida. La infraestructura de los viajes es la organización de atracciones, experiencias e instalaciones en otras palabras, las razones por las que el viajero viaja. Nadie viene a Lillehammer solamente por un hotel internacional, la razón de viajar ha de residir fuera del sistema de alojamiento. Hasta el momento la organización de atracciones ha sido muy pobre en Noruega. El turismo se basa en la naturaleza «intacta» misma, lo que apenas puede llamarse infraestructura.

Los distintos mercados de viajes exigirán tipos distintos de infraestructuras. Los viajeros de negocios necesitan un buen hotel y buenas comunicaciones, nada más. Si una empresa u organización quiere preparar una reunión o una conferencia, necesitan instalaciones para organizarlo. Los turistas desean una amplia gama de actividades y experiencias. ¿Cómo puede Lillehammer servirse de las posibilidades de los OWG, para conseguir mayores participaciones en los mercados que resultan de una mejor infraestructura de viajes?

En primer lugar, el viajero de negocios en general no ha sido muy importante en Lillehammer. Sin embargo, desde que Lillehammer consiguió los OWG en 1994, el tráfico ha aumentado de forma significativa. Lillehammer ha avanzado de un modesto puesto número 20 en 1988, al número 11 en 1990, pero esto es una parte del efecto del gran acontecimiento, y después de 1994 la ciudad volverá a ocupar su posición real. Esto puede modificarse por un fuerte crecimiento de las actividades cuaternarias, que tradicionalmente tienen una frecuencia mayor de viajes que la mayoría de los otros sectores.

La segunda cuestión es si la ciudad será capaz de albergar grandes reuniones, convenciones y exposiciones. Hoy la capacidad para las reuniones se limita a 250, que es la capacidad de la sala de conferencias del mayor hotel. Si uno o más de los recintos olímpicos o instalaciones se convirtieran en centro de congresos —por ejemplo, el centro de prensa—, esto cambiaría espectacularmente la capacidad de Lillehammer para ofrecer servicios de conferencias. Probablemente la ciudad avanzaría de su posición 10, a una posición detrás de las tres grandes ciudades: Oslo, Bergen y Trondheim. En tercer lugar, la utilización de las instalaciones y recintos puede ocasionar un aumento de la infraestructura turística. Hoy la ciudad ocupa el puesto 8.º en el mercado recreativo de Noruega. En algunos campos es obvio que los preparativos causarán tales efectos, por ejemplo dos nuevos recintos alpinos ocasionarán una necesidad comercial para el turismo moderno de invierno. La región adolecía de este tipo de infraestructura antes de 1988.

Los otros recintos tienen un valor más dudoso como atracción del turismo. El Parque Olímpico —será un lugar interesante para pasear por la ciudad, pero no contiene otras actividades o atracciones que animen a la gente a prolongar su visita. La gran pregunta es cómo puede desarrollarse este parque, y cómo pueden complementarse los

recintos olímpicos con verdaderas atracciones, atracciones para el turismo de invierno y de verano. La Asociación para el Desarrollo Olímpico es hasta el momento un débil artífice en esta conexión, y deja en las manos de los municipios locales el desarrollo del turismo.

Otro concepto interesante es hacer de Lillehammer y del Parque Olímpico una parte de un parque mucho más grande, que se llama *Troll Park*. Los *trolls* son unas criaturas misteriosas que viven en los bosques noruegos. Los que viven en las ciudades tienen mucho miedo de que puedan intervenir en la escena urbana, pero les parece muy emocionante ir y ver a los *trolls* en su verdadero ambiente. Los *trolls* simbolizan el misterio del paisaje noruego y nuestra cultura, que está fuertemente influenciada por la lucha por hacer frente a la naturaleza. Los *trolls* son temerosos y amables al mismo tiempo.

Entre el triángulo de Lillehammer, Roros y el fiordo de Geiranger, podemos encontrar toda una naturaleza y cultura simbolizada por los *trolls*. Uno de los conceptos más prometedores de la Asociación para el Desarrollo Olímpico es el de servirse de este gran parque como cooperador. Esto podría hacer de Lillehammer la puerta a una gran zona donde ya existen atracciones. Otra ventaja es que el impacto del turismo se extendería a las regiones marginales del interior de Noruega.

Si la región —Lillehammer y sus alrededores— tiene éxito en desarrollar una infraestructura de viajes, cabe esperar entonces que sus hoteles consigan huéspedes. Esto exige que los recintos e instalaciones estén bajo la responsabilidad de una organización, que tenga la función de desarrollar la zona y de dirigir el centro de recreo. La Asociación para el Desarrollo Olímpico tiene sólo la mitad de la responsabilidad de estas funciones. De nuevo, si los OWG tienen éxito en sus ambiciones turísticas, sería más una cuestión de suerte que de planificación. Sin duda la Asociación para el Desarrollo Olímpico tiene las ideas y las visiones, pero carece de la autoridad y de los medios para establecer, por ejemplo, un centro de prensa; esto cambiaría espectacularmente la capacidad de Lillehammer de realizar sus sueños.

El sector cuaternario

El período posterior a 1994 llevará seguramente a un crecimiento de las industrias del conocimiento —negocios competitivos— que yo prefie-

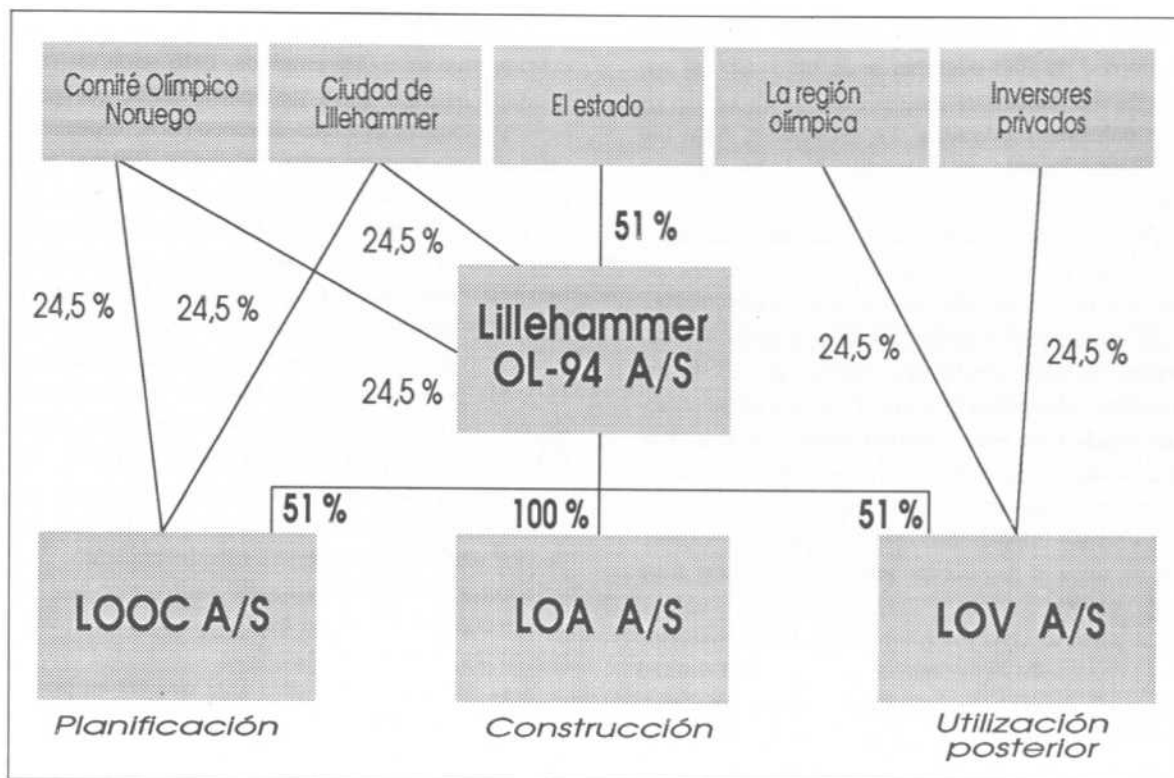


Figura 4: Las Organizaciones Olímpicas.

ro llamar sector cuaternario (Selstad, 1989 y 1990). El grupo definido como Universidades y Facultades (U&F), investigación y desarrollo (I&D) y consultores de empresa, fueron el grupo de empresas que creció más rápidamente durante los ochenta. Lillehammer estaba involucrado en este crecimiento sólo de forma muy pequeña. Lillehammer tenía una facultad regional pequeña y anquilosada, un sector débil de I&D, y pocos consultores de empresa.

Ahora ya podemos predecir un crecimiento fuerte en el sector U&F. En Noruega hemos tenido un crecimiento bastante descentralizado de las universidades y de las facultades regionales, con universidades en cuatro ciudades grandes y facultades regionales en 14 ciudades más pequeñas. Lillehammer ocupa el número 11 de esta lista.

Después de los OWG, Lillehammer triplicará el número de estudiantes de 500 en 1988 a 1.600 en 1995, y se colocará en la posición 6.ª, inmediatamente después de las ciudades universitarias de Oslo, Bergen, Trondheim, Tromsø y Stavanger. Esto se conseguirá por la conversión del Centro de Radio y Televisión en centro de la facultad re-

gional. La política del Ministerio de Educación y de Investigación es concentrar los recursos, donde Lillehammer será el centro educativo de los medios de información y de la cultura en la nueva «red».

A este crecimiento en el sector U&F, le seguirá probablemente un crecimiento de I&D, y un crecimiento basado en la competencia de producción de servicios. Storhove será el centro vital de la educación superior e investigación en Noruega.

Conclusión: El impacto total en el empleo

En la valoración del impacto de 1984, hicimos algunas estimaciones sobre el aumento del empleo que sigue a los OWG (Selstad, 1984). Las cifras más importantes son las siguientes:

- Los hoteles nuevos (con aproximadamente 1.500 camas) producirían un aumento de 400 empleados (a jornada completa y a media jornada).
- La nueva «Industria Olímpica», la infraestructura de viajes, emplearía a 150 personas.
- El crecimiento de las funciones cuaternarias contaría al menos con 100 nuevos empleados.

En resumen, esto ocasionaría un crecimiento en el empleo de 650 puestos, y de otros 350 si sumamos los diferentes multiplicadores en los servicios públicos y privados. La estimación total fue de un crecimiento en el empleo de 1.000 puestos aproximadamente.

Por el momento esto parece ser una estimación optimista, pero posible, si se incrementan los esfuerzos para fomentar el crecimiento industrial.

El crecimiento en el sector de alojamiento superará probablemente los cálculos de 1984; sin embargo, el problema es construir una infraestructura sólida bajo esta superestructura. Si la utilización posterior se limita a una compañía vigilante, la contratación de esta compañía será baja. Y lo que es más importante: una compañía de vigilantes no tiene la pericia de dirigir la capacidad total de la región olímpica.

La parte de más éxito en la utilización posterior es el desarrollo del emplazamiento de la Facultad Regional, donde cabe esperar un crecimiento mayor en años sucesivos. El éxito de Storhove demuestra que la utilización posterior no es necesariamente un problema que haya que reducir al mínimo, sino que podría ser también una posibilidad para aprovecharla lo máximo que fuera posible. Si Lillehammer es capaz de establecer una asociación con un desarrollo fuerte, el cálculo de la fuerza del impacto sería todavía válido. Por tanto, como estimación todavía creo que el crecimiento olímpico y sus multiplicadores crearán un crecimiento de aproximadamente 1.000 nuevos empleos en el corazón de la región olímpica.

Las preguntas permanecen: ¿es éste un efecto sustancial, o es un resultado desalentador? ¿Han funcionado los OWG como palanca, elevando a la región a una escala superior?

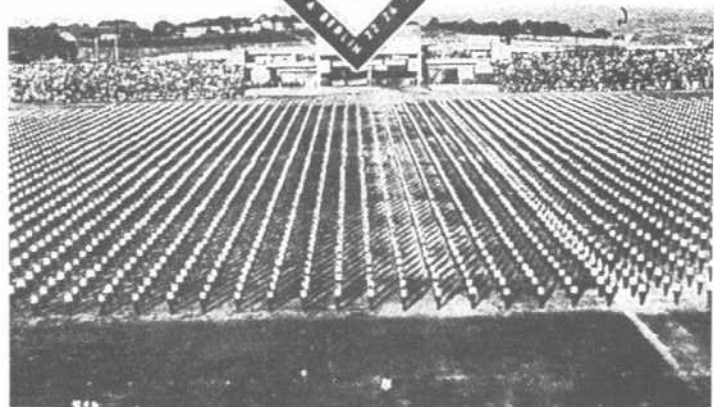
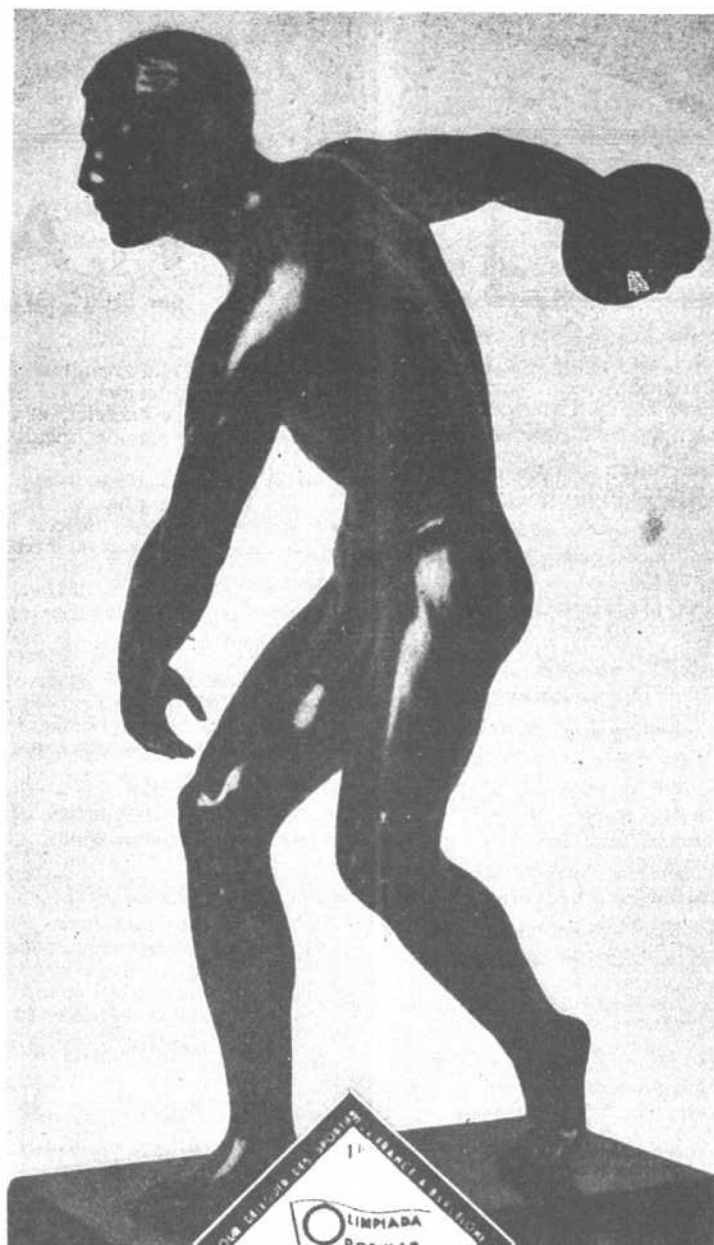
Si Lillehammer por sí sola experimentara un crecimiento de 1.000 empleos, éste sería un crecimiento pequeño pero sustancial. Si el crecimiento se prolongara por más de cinco años, representaría un crecimiento anual del 2 por 100 del empleo existente. Lillehammer no será una Klondyke ni antes ni después de los OWG. Comparado con el crecimiento inicial de ciudades que sólo tienen una empresa, el crecimiento de Lillehammer será muy moderado.

Es muy probable que este efecto del empleo se extienda por toda la región olímpica. La fuerza de desconcentración extenderá los recintos y la capacidad de alojamiento a las áreas de alrededor, reduciendo el efecto en Lillehammer. Pero no es probable que la región periférica real del interior de Noruega se aproveche de este crecimiento. Por el contrario, existen razones para creer que el fuerte crecimiento en el centro debilitará el turismo en las regiones marginales.

Si el resultado es el de 1.000 nuevos empleos ¿es esto satisfactorio? Naturalmente, es bueno para Lillehammer y para la región olímpica, pero ¿es un buen resultado para la política regional de Noruega?

Lillehammer necesitaba de esfuerzos regionales que le compensaran de su creciente crisis industrial. Las autoridades locales de Lillehammer se ganaron el apoyo de las autoridades nacionales, principalmente debido a su retórica *regional*: el estado tenía que hacer algo por el interior de Noruega, y naturalmente la inversión y el desembolso de 10 billones de NOK es un buen resultado, desde el punto de vista de Lillehammer. Pero otra evaluación sería el preguntar si estos 10 billones de NOK podrían haber creado más empleo si los hubiera generado la demanda olímpica. Este es un análisis que todavía no se ha llevado a cabo. □

* Tor Selstad es catedrático de Oppland Regional College.





MEMORIA URBANA *

Durante la década de los veinte y treinta una nueva preocupación apareció no sólo en la Sociedad, sino que, como consecuencia, tuvo también reflejo en las propuestas urbanas: el ocio de las masas, la voluntad por organizar un espacio de diversión (la creación de piscinas, organización de playas, campos de deportes...) tuvo reflejo en un importante número de propuestas arquitectónicas que, en muchos casos, la más de las veces, repercutió en una forma nueva de ordenar el espacio urbano. La historia de la arquitectura y del urbanismo español de esta época es rica en referencias sobre el tema: los numerosos clubs náuticos que en un principio se proyectaron (el de San Sebastián, de Aizpurúa; el de Barcelona, de Rodríguez Arias; el Club de Campo, de Luis Gutiérrez Soto o el Náutico de Valencia, de Goerlich y Funguiriño), entendidos en un principio como equipamiento de élite, tuvieron pronto —entrada ya la década de los treinta— una nueva intervención urbana que buscó, sobre todo, organizar el ocio de las masas.

En ese momento la propuesta que formuló tanto el Grupo Este del GATEPAC para la Ciutat de Repós como aquella otra propuesta que el Grupo Centro (entiendo que el proyecto fue tan sólo de García Mercadal, firmando los demás componentes de forma un tanto mecánica) para las playas del Jarama esbozaron un tipo de actuación coherente con la problemática común a la Europa de aquellos años (entendida tanto desde el Dopo lavoro del fascismo italiano como desde la voluntad esbozada en el Weimar socialdemocrático sobre la definición de conjuntos deportivos) y que tuvo su culmen primero en la Olimpiada Obrera realizada en Frankfurt en 1925 y, seis años más tarde, en Viena en 1931.

Los conjuntos deportivos de aquellos momentos tuvieron, cada vez más, mayor influencia en los planes comarcales y regionales: en un urbanismo concebido desde la voluntad por zonificar los usos, aparecen de forma sistemática, en torno a estos años, unas grandes áreas valoradas desde la participación popular en el ocio, y ejemplos entonces como la madrileña piscina «La Isla» (de Luis Gutiérrez Soto), «las Playas de Madrid» (de Muñoz Monasterio) o los numerosos estadios y piscinas cubiertas que se realizan son testimonio de cómo una preocupación esbozada en la Alemania y Austria de aquellos años es retomada por los arquitectos españoles, quienes —como ocurre, incluso, con Pere Benavent— teorizan sobre el tema, publican numerosos artículos y trabajos en multitud de revistas y esbozan una preocupación latente como es la política de tiempo libre que se desarrolla en los años de la República, pretendiendo identificar el deporte a la actividad de las masas y, sobre todo, hacer de la misma un amplio movimiento social.

La prevista organización en Barcelona, en 1936, de la Olimpiada Popular encajaba dentro de esta línea: continuación de la primera realizada en Frankfurt y de una segunda concebida, en 1931, en Viena, el proyecto de Barcelona encajaba con las realizaciones llevadas hasta el momento en la Ciutat de Repós, concebida en Castelldefels, la cual cobraba una nueva dimensión al definirse como propuesta que buscaba no tanto la transformación de la ciudad como responder a un sentimiento colectivo. La arquitectura de una época responde al espíritu de la misma... espíritu que se traduce en todas las manifestaciones del individuo. La frase, publicada en A. C. —publicación del Grupo Este del GATEPAC— en 1930 refleja, pues, cuál es la voluntad que ahora se pretende desarrollar. Por ello, publicar en estos momentos un documento sobre qué fue —y, sobre todo, cómo se valoró— aquella actividad en 1936 es importante para comprender desde qué idea se quiso trastocar la imagen de ciudad: tras la Frankfurt de E. May o la Viena socialdemocrática, Monjuich, en 1936, reflejaba cómo de nuevo una ciudad asumía su reflexión sobre su propia identidad, proponiendo básicamente no sólo ordenar el espacio urbano, sino también, y sobre todo, la vida misma.

OLIMPIADES

Ara fa un any que Catalunya s'havia abillat amb les seves millors gales per tal d'abraçar, esportivament, a tots els vinguts de terres llunyanes, a tots els esportius d'arreu del món. L'Esport Popular Català havia convidat a asseure's a la seva taula fraternal a tots els atletes que a corrua feta venien a participar a la més magna manifestació de germanor que mai cap poble de la terra havia intentat d'organitzar.

La nostra Olimpíada no reeixí pel que tots pron bé i massa sabeu. No ens fou possible de computar la nostra força esportiva davant el món pel fet d'haver hagut de canviar la javalina pel fusell; el llançament del disc per la bomba de mà; els salts d'obstacles pels parapets i trinxeres; les curses a peu, per les marxas militars; així com la nostra alegria s'esllavissà cap el sofriment i l'atracció forastera es trucà per l'horror; el turisme per la invasió i la llum, l'amor i la vida, pel tenebrós, l'odi i la mort.

El Comitè Català Pro Esport Popular, no pogué dur a terme aquell somni que s'havia forjat amb tanta illusió, i tots els seus esforços s'estavellaren contra el mur del destí en el mateix dia, en el precís moment i a l'hora justa en què hom es disposava a inaugurar amb tota solemnitat la majestuosa Olimpíada Obrera. No fou possible que aquell certamen ens encimallés, qui sap si, a la nostra obra definitiva, i per comptes de trobar camí planer s'interposaren els roquissars malèvols i ens obstaculitzaren el nostre desig i el nostre esforç, i els codolissos punxaguts de la traïció es clavaren en les plantes dels peus, ferint, qui sap fins quan, tot el nostre esport, tota la nostra vida esportiva.

Amb tot, un dia més o menys llunyà la llavor sembrada per l'Esport Popular fruitarà abundantament i emplenarà d'amor els cors i injectarà tota la virilitat eficient als homes per tal d'enfortir-los i dignificar-los dins d'una generació que tant propugnaren amb braó aquells abnegats que s'emprengueren l'organització de reunir-nos a tots a l'altiva muntanya de Montjuïc, eurulla de flors i besada pels raigs solars del bullent mes de juliol.

No pot ésser altrament. Si bé fallida momentàniament la tasca empresa, no deixa d'haver deixat un record a la nostra ment, un record xiroi i alhora tràgic, però amb tot un record de l'esforç fet, un record vehement que enlaira tota una època en què uns abnegats ciutadans veieren fallides unes enaltidores aspiracions humanes.

Aquell 19 de juliol marcà dues fites: Regeneració i Degeneració. Mentre l'Esport Popular enriollava tots els carrers, places i avingudes amb la joia del gaudi i del benestar i de la pau entre els germans del món, d'altres tramaven la desfeta d'un símbol que no altra cosa representava el nostre certamen per a l'enlairament de la raça, no altra cosa representava l'acarament del fort amb el feble damunt del tapissat verdós i opulent de l'Estadi de Montjuïc, en el qual la lluita noble donaria els seus vençuts i els seus vencedors.

El Comitè Català Pro Esport Popular enarbolà la bandera de la pau, però la flama s'encengué i encara crema frenètica enderrocant tota la cultura i tot el benestar i l'amuntega, amb contrast enutjós, en la pira de les malvestats i dels odis. Els bons auspicis encara no s'entrelluquen, i l'esportivitat resta entenebrosida. Encara que molts creuen que ha arribat l'hora de definir-nos, creiem positivament que no; per tant, com que els nostres elements es troben espargits arreu, impossible ens serà d'arreplegar el bo i millor dels nostres atletes. A nosaltres ens toca

POPULARS

la feina de reconstruir, però no ara, ja que seria feina endebadés voler ensinistrar la joventut que puja a una regla d'esportivitat, quan el neguit i la frisança ens corprèn i ens malmet les nostres forces físiques i ens absorbeix la temença contínua i esfereidora. La nostra tasca de 26 anys la maltempsada del 19 de juliol del 1936 ens la va colltorce i ningú no pot preveure el moment precís del seu redreçament. Amb tot, el nostre afany no és altre que procurar d'aguantar el caliu de les activitats esportives per tal que, preparats, reanudar-les amb tota la seva puixança en un demà que no creiem molt llunyà.

I al cap d'un any d'extremades vicissituds, l'organització de la ISOS fa possible la III Olimpíada Obrera a Bèlgica, després de la recordança de les ja celebrades a Alemanya, que fou la primera, i la d'Àustria que en fou la segona. Franckfurt, en 1925 i Viena, en 1931 foren el caliu de l'esport obrer, i avui, amb la remembrança de Montjuïc del 1936, surt Anvers, a unir en forta llaçada popular a tots els atletes del món, que vol dir a tots els homes que volen assolir per a llurs fills una era de pau humana i una fortitud immensa del cos, i un sanejament total de l'ànima. I com nosaltres, si el destí no ens ho hagués frustrat, Anvers es guarneix amb les seves millors garlandes, per a homenatjar a tots els esportius, a tots els homes de bona voluntat, a tots aquells que de l'esport en fan un simbolisme humà. El millor de la nostra joventut catalana es presta per a representar-nos, i ens representarà, si no amb ciència amb coratgia, si no amb tècnica amb abnegació, per tal de deixar en bon lloc la nostra ensenya i a aquells que altres deures més primordials de coratgia i abnegació els obliguen estar-ne allunyats.

Anvers, avui, com nosaltres ho hauríem fet ahir, impulsa amb tota la seva vigoria l'Olimpíada de l'Esport Popular. Vol demostrar, com també ho hauríem fet nosaltres, que l'esport és un entreteniment que enforteix, és un exercici recreatiu que vigoritza, és un joc sotmès a regles que enrobusteix i no fatiga, són lluites corporals que ja entre els antics existien. Si la nostra Olimpíada tingué una fallida forçada, Anvers, la bella i màrtir ciutat de l'acollidora Bèlgica, no desmereixerà en res i compredora com és ens ha atorgat el dret de donar la primera campanya del seu començ. Això és una prova fraternal i de respecte a la Ibèria condolidada, com ho és també l'iniciar la desfilada Olímpica. No, ho dubtem ni un minut, com ara fa un any a Catalunya, Bèlgica també s'ha ornamentat amb les seves riqueses per tal d'abraçar a tots els esportius del món. Esten-ne segurs que la seva Olimpíada arribarà al seu final, perquè no ha tingut la dissort d'haver de canviar els seus elements de cultura física pels estris de guerra. Bèlgica, propícia sempre a les àmplies abraçades, amb la seva III Olimpíada d'Anvers, pot dur a terme aquell somni que nosaltres eus havíem forjat amb tanta d'illusió l'any passat! Pot veure en el seu Estadi aplegades munions atlètiques, munions esportives d'arreu del món, sota un sol anhel i sota una sola voluntat: la de vèncer amb noble lluita.

Però, ja que a nosaltres només ens resta el record d'una iniciativa, ens plau de veure la nostra germana Bèlgica, conductora l'any 1937, de les masses esportives del món, la qual com una nova Olímpia, aquella ciutat de l'antiga Grècia, propugna per una lluita que al nostre entendre marca la trajectòria que ha de definir la nova generació.

Per la pau del món i per la fortitud i sanejament de la raça, Catalunya saluda Bèlgica i amb ella Anvers com a bressol de la III Olimpíada Obrera!

O. Prats i Font

OLIMPIADAS

Hace un año que Cataluña se había vestido con sus mejores galas para abrazar deportivamente a todos los venidos de tierras lejanas, a todos los deportistas de todo el mundo. El Deporte Popular Catalán había invitado a sentarse en su mesa fraternal a todos los atletas que masivamente venían a participar en la más magna manifestación de hermandad que nunca ningún pueblo de la tierra había intentado organizar.

Nuestra Olimpiada no tuvo éxito por lo que todos y demasiado bien sabemos. No nos fue posible computar nuestra fuerza deportiva delante del mundo a causa de tener que cambiar la jabalina por el fusil; el lanzamiento del disco por la bomba de mano; los saltos de obstáculos por los parapetos y las trincheras; las carreras a pie por las marchas militares; al igual que nuestra alegría se deslizó hacia el sufrimiento y la atracción forastera se truncó por causa del horror; el turismo por la invasión y la luz, el amor y la vida por la tenebrosidad, el odio y la muerte.

El Comité Catalán Pro Deporte Popular no pudo llevar a término aquel sueño que se había forjado con tanta ilusión y todos sus esfuerzos se estrellaron contra el muro del destino en el mismo día, en el preciso momento y en la hora justa en que nos disponíamos a inaugurar con toda solemnidad la majestuosa Olimpiada Obrera. No fue posible que aquel certamen nos elevara, quien sabe si hacia nuestra obra definitiva, y en lugar de encontrar un camino fácil se interpusieron los roquedos malévolos y obstaculizaron nuestro deseo y nuestro esfuerzo, y los guijarros puntiagudos de la traición se clavaron en las plantas de los pies hiriendo, quién sabe hasta cuando, todo nuestro deporte, toda nuestra vida deportiva.

A pesar de todo, un día más o menos lejano, la simiente sembrada por el Deporte Popular dará frutos abundantes y llenará de amor los campos e inyectará toda la virilidad eficiente a los hombres para fortalecerlos y dignificarlos dentro de una generación que con tanta fuerza propagaron aquellos abnegados que emprendieron la organización de reunirnos a todos en una altiva montaña de Montjuic, ensortijada de flores y besada por los rayos solares del hirviente mes de julio.

No puede ser de otro modo. Si bien fallida momentáneamente la tarea emprendida, no dejó de dejar un recuerdo en nuestra mente, un recuerdo alegre y a la vez trágico, pero sin embargo un recuerdo del esfuerzo realizado, un recuerdo vehemente que enaltece toda una época en la que unos abnegados ciudadanos vieron fallidas unas enaltecidas aspiraciones humanas.

Aquel 19 de julio marcó dos hitos: Regeneración y Degeneración. Mientras el Deporte Popular alegraba todas las calles, plazas y avenidas con el gozo del disfrute y del bienestar y de la paz entre los hermanos del mundo, otros tramaban la destrucción de un símbolo que no representaba otra cosa que nuestro certamen para el elevamiento de la raza más que para el confrontamiento del fuerte con el débil encima del tapiz verde y opulento del Estadio de Montjuic, en el cual la lucha noble daría sus vencidos y sus vencedores.

El Comité Catalán para el Deporte Popular enarboló la bandera de la Paz, pero la llama se encendió y todavía arde frenética derribando toda la cultura, todo el bienestar amontonado, con contrastes rabiosos, en la pira de los desafueros y de los odios. Los buenos auspicios todavía no se entrevén, y la deportividad queda en las tinieblas. Ahora que muchos creen que ha llegado la hora de definirnos, creemos positivamente que no; por tanto, como nuestros elementos se encuentran esparcidos por todas partes nos resultará imposible encerrar a los más sanos y mejores de nuestros atletas. A nosotros nos corresponde la tarea de reconstruir, pero no ahora,

POPULARES

ya que sería una tarea vana querer amaestrar a la juventud que puja por una regla de deportividad, cuando el desasosiego y la impaciencia nos prenden y enturbian nuestras fuerzas físicas y nos invade el temor continuo y aterrador. Nuestra tarea de 26 años, el nefasto 19 de julio de 1936 nos la ha destruido y nadie puede prever el momento preciso de su recomposición. De todos modos, nuestro afán no es otro que el de procurar aguantar el rescoldo de las actividades deportivas para, que tal y como estaban preparadas, se reanuden con toda su potencia en un mañana que no creemos muy lejano.

Después de un año de extremas vicisitudes, la organización de la LSOS hizo posible la III Olimpiada Obrera en Bélgica, después del recuerdo de las celebradas en Alemania, que fue la primera, y la de Austria que fue la segunda, Frankfurt, en 1925 y Viena en 1931 fueron el rescoldo del deporte obrero, y hoy con el recuerdo de Montjuic de 1936, sale Amberes a unir en un fuerte lazo popular a todos los atletas del mundo, que quiere decir a todos los hombres que desean alcanzar para sus hijos una era de paz humana y una fortaleza inmensa del cuerpo y un saneamiento total del alma. Y como nosotros, si el destino no nos hubiese frustrado, Amberes se adorna con sus mejores guirnaldas para homenajear a todos los deportistas, a todos los hombres de buena voluntad, a todos aquéllos que hacen del deporte un simbolismo humano. Lo mejor de nuestra juventud catalana se presta para representarnos y nos representará si no con ciencia con coraje, si no con técnica con abnegación, con tal de dejar en buen lugar nuestra enseñanza y a aquéllos que otros deberes más primordiales de entereza y abnegación les obligan a estar alejados.

Amberes hoy, como nosotros lo hubiésemos hecho ayer, impulsa con todo su vigor la Olimpiada del Deporte Popular. Quiere demostrar, como también lo hubiéramos hecho nosotros, que el deporte es un entretenimiento que fortalece, es un ejercicio recreativo que vigoriza, es un juego sometido a reglas que robustecen y no fatiga, son luchas corporales que ya existían entre los antiguos. Si nuestra Olimpiada tuvo una quiebra forzada, Amberes, la bella y mártir ciudad de la acogedora Bélgica, no desmerecerá en nada, y comprensiva como es nos ha otorgado el derecho de dar la primera campanada de su comienzo. Esto es una prueba fraternal y de respeto hacia la Iberia condolidada, como lo es también el presidir el desfile Olímpico. No dudamos ni un minuto, que como hace un año Cataluña, Bélgica también se ha adornado con sus riquezas para poder abrazar a todos los deportistas del mundo. Estamos seguros que su Olimpiada llegará a buen término, porque no ha tenido la desgracia de tener que cambiar sus elementos de cultura física por las herramientas de guerra. Bélgica, propicia siempre a los grandes abrazos, con su III Olimpiada de Amberes puede alcanzar aquel sueño que nosotros nos habíamos forjado con tanta ilusión el año pasado. Puede ver reunidos en su estadio multitudes atléticas, multitudes deportistas de todo el mundo bajo un solo anhelo y una sola voluntad: vencer con noble lucha.

Pero ya que a nosotros sólo nos queda el recuerdo de una iniciativa, nos complace ver a nuestra hermana Bélgica, conductora el año 1937 de las masas deportivas del mundo, cual como nueva Olimpia, aquella ciudad de la antigua Grecia, propugna por una lucha que a nuestro entender marca la trayectoria que ha de definir la nueva generación.

Por la paz del mundo y por la fortaleza y saneamiento de la raza, Cataluña saluda a Bélgica y con ella a Amberes como cuna de la III Olimpiada Obrera.

* Sección coordinada por Carlos Sambricio.



NOTAS DE LECTURA



BARCELONA, ¿A DONDE VAS?

E. Moreno y M. Vázquez-Montalbán
Ediciones de la Tempestad, Barcelona 1991, 192 pp.

En un estilo literario inusual, dos «viejas conciencias» de Barcelona dialogan sobre todo lo ocurrido en los diecisiete años transcurridos desde su anterior texto «Barcelona, ¿a dónde vas?». Tanto la personalidad de los dos interlocutores como el interés de los acontecimientos que han tenido lugar en este denso tiempo de la historia reciente de nuestro país y de Barcelona, hacen que el lector se sienta atrapado en su lectura con la sensación de escuchar una conversación no pensada para terceros pero que no puede dejar de entender.

Mucho más allá de la transformación de la ciudad de Barcelona, el diálogo, además de abordar una reflexión teórica sobre aspectos generales del urbanismo y su evolución histórica, aborda lo que han sido los cambios del país en estos años, intercalando referencias a situaciones y personajes concretos como en toda conversación desenfadada.

Irónico y amargo es el tono general del relato, planteando los acontecimientos (casi históricos, pero aún recientes) como la lucha desigual entre críticos y posibilistas, ya que como en el texto se afirma, «las obras de los posibilistas quedan y son inevitables, las de los críticos hay que ir a buscarlas a las hemerotecas, y forman parte de esa inmensa cultura del bolero... de los que pudo haber sido y no fue». Entre la profusión de información publicada estos dos últimos años, alrededor de Barcelona y los JJ. OO., este libro será sin duda la clave para comprender el transcurso de las transformaciones de la ciudad, cuando comience la reflexión, una vez apagada la llamarada que la iluminó durante veinticinco días.

C. G.



IL RINNOVO URBANO IN SVEZIA: SOSTITUZIONE EDILIZIA E QUALITA' RESIDENZIALE

Ove Källtorp, Franco Migliorini
DAEST, Venecia 1992, 125 pp.

DAEST, esto es: el Departamento de Análisis Económico y Social del Territorio, del Instituto Universitario de Arquitectura de Venecia, en una magnífica labor de estudio de los fenómenos económicos y sociales del territorio, presenta el octavo volumen de la colección sobre temas específicos territoriales y de renovación urbana europeos.

Antes de este texto le han precedido estudios sobre el Reino Unido, España (especialmente sobre la remodelación urbana), Holanda, Francia, República Federal Alemana, Portugal y finalmente el volumen que está en nuestras manos, sobre Suecia y con el subtítulo de «La renovación urbana, sustitución de la edificación y calidad residencial».

El texto, como primer estudio de la problemática urbana de un país de la Europa nórdica, no integrada en la Comunidad Europea, hace un repaso general en su primera parte del encuadre general de la situación sueca, con especial referencia a la situación de la urbanización, población de las principales ciudades, el índice de crecimiento y número de viviendas nuevas, para luego centrarse en el problema de la renovación urbana, el marco legislativo y la financiación de la vivienda. En especial se estudia el programa estatal para la rehabilitación de viviendas para el decenio 1984-1993, que parte del hecho de que en Suecia ha disminuido la demanda de viviendas nuevas, por lo que el programa se centra en conseguir una mayor calidad del espacio construido frente a la construcción masiva de los años setenta y plantean-

do un nuevo esquema en la financiación de la vivienda rehabilitada.

La segunda parte, más práctica, analiza cinco casos concretos desde una óptica didáctica y un análisis sistemático y reiterativo, de los aspectos urbanísticos, vivienda, servicios urbanos y situación social, problemática existente, propuesta y resultado obtenido. Asimismo los ejemplos han sido seleccionados según su localización urbana, desde la zona central del caso de Birkastaden-Estocolmo al caso de una periferia extrema de Solstaden-Gotemburgo, pasando por Östergård, Fittja y Kotedala. En este trabajo resalta con especial interés la revalorización del espacio urbano, así como la renovación del espacio habitado, que en conjunto con el descenso de la natalidad y la demanda hacen que el caso del espacio central de la ciudad se pase por la demolición parcial de edificios y el consiguiente descenso de la densidad de viviendas.

En síntesis, la labor del DAEST se trata de un encomiable trabajo académico altamente didáctico sobre las actuaciones de renovación urbana europea, obligada referencia para las Universidades que imparten la enseñanza de estudios territoriales y urbanismo.

L. de C.



CIUTAT VELLA: MATERIALES PARA EL URBANISMO

Exposición: Museo de la Ciudad

Introducción al catálogo: Juan Pecourt
CSI-Valencia y C. O. A. C. V., Valencia 1992, 137 pp.

En Valencia, el pasado mayo, se realizó una exposición organizada por la Demarcación Valenciana del Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Autónoma sobre la Ciudad Histórica «Ciutat Vella», el catálogo de la misma es el libro que tenemos en la mano.

Esta exposición tiene su nacimiento en un Seminario sobre las Estrategias de Intervención en los Centros Históricos, que se concretó y especializó en uno posterior sobre la Ciutat Vella: permanencia y cambio.

El Centro Histórico de Valencia ha sufrido un progresivo deterioro con el derribo de edificios, de una manera sistemática, que ha propiciado la creación de unos trescientos solares dentro de su perímetro, en el decenio 1981-1991, algunos de los cuales eran edificios protegidos por el propio Plan General.

De una cultura de la ruina y la especulación incontrolada se pasó a un proceso conservacionista a ultranza, plasmado en el Plan Especial de Protección de 1984, redactado por el Ayuntamiento de Valencia con la propuesta de una conservación masiva de edificios y su entorno, documento que se revisa por el propio Ayuntamiento a través del Plan Especial de Protección y Reforma Interior, que acepta la situación de hecho, así como una reforma blanda del tejido urbano, sólo con la intención de crear nuevas plazas y espacios libres, esto es, un esponjamiento de la ciudad histórica. En este contexto se desarrollan las jornadas sobre la «Ciutat Vella» y la exposición cuyo catálogo comentamos.

El libro tiene un planteamiento didáctico, con la división del mismo en cuatro bloques:

- Inventario de las actuaciones 1984-1991.
- La Visión Patrimonial.
- Cinco Planes Municipales para la Ciutat Vella.
- La Reflexión Proyectual.

A través del estudio del marco histórico del planeamiento se llega a las conclusiones y de éste destacamos la reflexión sobre los planes municipales:

- Plan Ayamami 1991, con la primera propuesta de reforma interior concretada en la Gran Vía este-oeste, y los antecedentes de otras ciudades: Baixaras en Barcelona o Sallaberry en Madrid.
- Plan Goerlich 1928.
- Plan Parcial 1958, también de Javier Goerlich, para finalmente llegar a los Planes Especiales:
- PEP 1984.

— PEPRI 1991, en el contexto del Plan General de 1988.

Además se hace un resumen de las propuestas del espacio urbano edificado y el reequipamiento de la ciudad a través de proyectos específicos para los solares vacantes, así como las propuestas escolares realizadas en la Escuela de Arquitectura de Valencia.

El catálogo, magníficamente ilustrado, presenta un buen resumen de la exposición, recurriendo a referencias externas a las propuestas, como el Plan de Bolonia o el Plan Especial del Barrio Antiguo de Salamanca, pero presenta una difícil lectura para el lector no iniciado en la terminología urbanística y en la problemática de la ciudad de Valencia, es su único fallo.

L. de C.

BULEVARES

Varios autores. Edición a cargo de Juan Luis Piñón

C. O. A. C. V., Valencia 1992, 113 pp.

El presente libro recoge las ponencias que sobre el tema del Bulevar en general, y las vías bulvar o alameda de Valencia en particular, hacen nueve ponentes, de los que se transcribe las conferencias impartidas en el Colegio de Arquitectos de Valencia.

Los capítulos del libro se pueden leer por separado, ya que los distintos textos son independientes con el único nexo del bulvar, alameda, avenida o paseo como pretexto. Los mismos son:

- «Sobre los bulevares de Valencia», Juan Luis Piñón.
- «El bulvar en la historia», Francisco Taberner.
- «La Avenida de Aragón un bulvar residual», Enrique Giménez.
- «La alameda y el paseo al mar», Gustavo Vivas.
- «La ciudad y su frente marítimo», Juan Pecourt.
- «Sobre el desencanto», José Luis Gisbert.
- «Reflexiones a propósito de un bulvar», Luis Alonso de Armiño.
- «Los espacios verdes lineales en la ciudad», Joan Busquets.
- «La calle como problema arquitectónico», José María Ezquiaga.

Valencia es una ciudad con una estructura variada desarticulada y compleja, problema que debe afrontar con decisión el Plan General de 1988, desde un nuevo modelo de gestión de la vialidad. Con los antecedentes de los Planes Generales de 1946 y 1966 y una crítica a las vías urbanas rápidas nos acercan los ponentes a la recuperación de las calles-bulevares como espacios lineales verdes, de relación ciudadana. La importancia de estas vías en una ciudad mediterránea como Valencia, la recuperación del cauce viejo del Turia y la recuperación del frente marítimo y finalmente la supresión del tráfico interurbano de la autopista A7, nos presente una ciudad más amable desde la propia proyectualidad.

Luis de Castro



PROBLEMAS AMBIENTALES DE CHILE

Ernst R. Hajek, Patricio Gross, Guillermo A. Spinoza

Agencia Internacional para el Desarrollo, Pontificia Universidad Católica de Chile, con el patrocinio de la Secretaría Ejecutiva de la Comisión Nacional del Medio Ambiente

Identificar un problema es siempre el primer paso para intentar encontrar una solución. Teniendo esto presente, en el libro «Problemas ambientales de Chile» se intenta una primera identificación de los problemas ambientales existentes en el país y la clasificación de su importancia, con la esperanza de que ello sea el primer paso para posteriormente arbitrar medidas para procurar su solución.

Esa tarea se realiza para trece regiones administrativas, ámbito que se toma como base considerando que, en la práctica, ello facilita la obtención de información fiable y, a la vez, deja las puertas abiertas a la posibilidad de actuar en el futuro, ya que son los organismos administrativos los responsables de la puesta en marcha de planes.

El estudio plantea tres bases de partida fundamentales:

- Se centra en el espacio físico, en cuanto éste es habitado o habitable por el hombre. Abarca, por tanto, el espacio natural, conformado por elementos no transformados, y las obras de transformación, producto de actuaciones humanas. No se abordan, en cambio, factores económicos, sociales, culturales y tecnológicos.
- En la misma línea aséptica, se trata de un análisis limitado a la situación actual, sin buscar causas históricas profundas ni proyecciones de futuro, en las cuales, sin embargo, se dice que se espera influir con el estudio.
- Se trata de una identificación de problemas y no de un diagnóstico del estado del medio ambiente, es decir, no se abordan los aspectos positivos de calidad, sino los que se perciben como deficiencias.

Con esas premisas, el estudio identifica los problemas ambientales de cada una de las trece regiones, los agrupa en doce categorías o tipos, dependiendo de los factores o componentes ambientales a los que afecten, y los clasifica por orden de importancia, valorada de 0 a 5, y por orden de ser corregidos, valorada de 0 a 3.

Los aspectos ambientales son los doce siguientes:

- Aire.
- Agua.

- Tierra.
- Clima.
- Flora.
- Fauna.
- Recursos naturales.
- Vivienda y edificación.
- Infraestructuras y servicios públicos.
- Estructura interna.
- Equipamiento.
- Valores formales y culturales.

Los problemas de cada una de las regiones se representan gráficamente, en mapas, usando símbolos diferentes. Cada símbolo es una figura poligonal. Utilizando figuras poligonales, códigos de colores y números se consigue representar el tipo de problemas que afectan a las trece regiones estudiadas.

El estudio recoge dos series de mapas; una azul, que incluye doce mapas, uno por grupo de problemas identificados para todo el país, y otra verde, que incluye trece mapas, uno por cada región considerada para los doce factores ambientales. En ellos se representan los problemas identificados, por orden de importancia. En la serie verde, regional, los que tienen localización específica aparecen en el lugar correspondiente, el resto, en el margen.

El procedimiento de identificación y clasificación de problemas

Este era un aspecto importante del estudio, ya que esa identificación y clasificación podían haber sido tachadas de parciales o subjetivas. Para evitar el sesgo subjetivo de una persona o grupo de personas, se realizó una consulta mediante la Técnica Delphi. Los consultados fueron expertos cualificados de cada región, entre miembros de gobiernos regionales o locales en actividades de planificación, profesionales o técnicos de ejercicio libre afines al tema, colegios profesionales, académicos, investigadores, políticos, personas de los medios de comunicación y otras personalidades relevantes.

Estos expertos regionales enunciaban, como primera fase, una lista de problemas específicos de su región, que el equipo director se encargaba de agrupar y homogeneizar, eliminando redundancias o repeticiones, para elaborar una lista definitiva que sirviese de base a una encuesta. A través del método Delphi, se llegó posteriormente a un consenso acepta-

ble entre los expertos acerca de los problemas existentes y la ponderación de su importancia y posibilidad de control.

En esta técnica, muy conocida como procedimiento para llegar a consenso y con precedentes de utilización en ponderación de aspectos ambientales, como el de los laboratorios Batelle, de Columbus (Ohio), se envía la encuesta a los expertos consultados para que ordenen y clasifiquen los problemas enunciados en función de su importancia y capacidad de control. Los resultados se analizan y procesan en una hoja de cálculo y se hacen llegar a los expertos para que reordenen y reclasifiquen, teniendo presente el ordenamiento y la clasificación general. Este operación se realiza las veces necesarias hasta que se obtiene el consenso o la estabilidad en los resultados.

La consulta obtiene como resultados, además, comentarios y explicaciones a los pesos asignados, que se incluyen también en el estudio y que tienen interés para un diagnóstico más detallado.

Interés del estudio

El estudio tiene, en principio, un doble interés:

- Identifica los problemas ambientales del país con un detalle apreciable y, aunque no diagnostica causas profundas, apunta muchas de las inmediatas. De hecho, algunos de los enunciados de problemas, por sí mismos, incluyen la causa que los origina (como ejemplo: «contaminación marina producto de residuos de la industria pesquera») y otros son, en realidad, enunciados de causas de deterioro del medio («uso indiscriminado de plaguicidas en cultivos agrícolas»), más que efectos.
- Obtiene una clasificación, consensuada entre múltiples expertos, de la importancia de esos problemas, así como de la posibilidad de controlarlos. Ello le da un valor como diagnóstico de la situación que no tendría una mera identificación. Aunque es un diagnóstico que no profundiza en la forma o formas posibles de control, tiene la importancia de identificar las causas inmediatas de una buena parte de los problemas detectados y, sobre todo, de mostrar



CASAS BARATAS: LA VIVIENDA SOCIAL EN MADRID, 1900-1939

Paloma Barreiro Pereira

Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1992, 460 pp.

unos resultados sobre los que están de acuerdo un amplio y variado grupo de especialistas.

El hecho de que el estudio haya sido hecho por regiones, incluyendo la opinión de personas expertas de las mismas, le da solidez al diagnóstico, que, en cambio, pierde un poco por el grado de detalle al que se llega en la lista. Ese grado de detalle provoca que problemas similares, con distintas causas, de diferente importancia cada una, aparezcan sucesivamente en la lista. Como ejemplo pueden citarse los siguientes aspectos:

- Contaminación marina producto de residuos de la industria pesquera.
- Contaminación marina producto de aguas servidas.
- Contaminación de playas.
- Contaminación marina por desechos de envases plásticos.

Este ejemplo, de la Región I, que se repite de forma parecida en otras regiones, es una muestra de que se ha primado más el detalle en el problema y su causa de origen que la coherencia y homogeneidad del enunciado del problema en relación con el medio.

En suma, el estudio tiene un gran interés para la identificación de los problemas ambientales de trece regiones de Chile, tal como son percibidos por un grupo de especialistas de cada región implicados en actividades que actúan sobre el medio, tanto desde la administración como desde la actividad privada. Constituye una identificación y un diagnóstico preliminar de las causas inmediatas de degradación del medio en Chile. Aunque no tiene, en principio, objetivos más ambiciosos, sí puede constituir un buen elemento para la concienciación y reflexión de los responsables de esas «causas» y un primer paso, como el estudio esperanzadamente apunta, para futuras actuaciones dirigidas a eliminar los problemas.

Rosa M. Arce Ruiz

Resulta difícil afrontar la historia de la arquitectura o del urbanismo español del presente siglo desde el estudio de la experiencia europea: problemas comunes llevaron, frecuentemente, a respuestas bien distintas y enfrentarse al tema de la vivienda social —de la «casa barata», término con el que se calificó en España el problema— supone apuntar una de las más importantes contradicciones de aquellos años al darse «solución» un tanto local a tres importantes aspectos: dónde ubicarlas; cómo definir el acceso a la vivienda y cuál debía ser la tipología propuesta. En primer lugar, frente al ejemplo alemán por construir este tipo de habitación allí donde el suelo urbano tenía un precio especialmente bajo, sorprendentemente las colonias de casas baratas en España —y más concretamente en Madrid— inexplicablemente se edificaron casi sin excepción bien en el límite mismo del Ensanche, lo que supuso tener que asumir un alto precio de repercusión; en segundo lugar, y frente a la voluntad centroeuropea de fomentar la construcción de viviendas promocionadas bien por sociedades obreras que buscaban desarrollar el régimen de alquiler (al margen que existiesen también importantes realizaciones estatales o municipales), en la España de aquellos años el acceso a la vivienda se entendió siempre desde la opción de compra y apenas se fomentó una política de régimen de alquiler; por último, frente a la construcción de bloques de cuatro o más plantas —donde por lógica, el precio de la construcción debía bajar sensiblemente— el concepto «casas baratas» aquí se identificó con el de vivienda unifamiliar, porque los trazados de las colonias de vivienda fueron entonces parte de una reflexión sobre el concepto de ciudad jardín. Además, y ello es igualmente importante, la construcción de los grandes bloques se reservó a la especulación privada, que si los entendía ahora desde el supuesto de alquiler por cuanto que, edificados en el límite mismo del Ensanche —y con una densidad de ocupación muy superior a aceptada en el resto— supusieron espléndido negocio para una burguesía ávida, tras la Gran Guerra, de mantener el alto nivel de beneficios que había obtenido durante la misma.

Por ello, y a la vista de lo señalado, quien estudie las transformaciones que se llevaron a cabo en las ciudades españolas, entre 1900 y 1940, le sorprenderá comprobar como frente a la inexistencia legal de una norma que estableciese —para las ciudades de una cierta categoría— la necesidad de contar con un Plan

de Urbanismo, si llegó a formalizarse una política de vivienda que regulaba no solo qué debía ser la *ciudad jardín*, qué el *parque urbanizado*, qué el *suburbio jardín* y qué, por último, la *colonia de casas baratas*, sino que fijó las características de la vivienda, determinó la forma de promoción de las mismas y, sobre todo, suscitó en aquellos años un debate que pocas veces ha sido analizado: en este sentido la publicación ahora —en el Colegio de Arquitectos de Madrid— del texto de Paloma Barreiro *Las casas baratas en Madrid* entiendo merece especial atención.

Preocupada, en primer lugar, por comprender cómo se inicia en Madrid la construcción de viviendas para obreros, Barreiro analiza las propuestas de Mesonero Romanos, Fernández de los Ríos, las actuaciones reformistas de la *Constructora Benéfica* en Tetuán y Pacífico o la experiencia de Cabello Lapiedra en las inmediaciones de la carretera de Extremadura, y contrastándolas entonces con las opiniones expuestas en los congresos de arquitectos sobre la construcción de barrios obreros en los que se debatió si era necesario crear estos independientes y al margen del centro de la ciudad o si, por el contrario, era preciso integrar sus viviendas en los bloques de las casas burguesas del Ensanche. Partiendo de este debate —que valora como dos concepciones distintas sobre concepto de vivienda y ciudad— la línea de reflexión de Barreiro no se centra ya (como sucede en otros trabajos sobre la vivienda obrera del XIX) en describir ejemplos aislados sino que explica, de forma brillante, de qué forma varió el concepto de «política de vivienda» hasta mediados de los años treinta, haciendo incapié en cómo se configuraron los supuestos municipalistas de Maura; cuál fue la actitud del Instituto de Reformas Sociales y cuáles las opiniones del mundo del Derecho, centrando su análisis relativo de Adolfo Posada; en cómo la política de vivienda fue asumida por la Dictadura de Primo de Rivera (y cuál fue, por tanto, el compromiso del PSOE desde el IRS), qué criterios adoptó Fabra Rivas en el Congreso Nacional de la Edificación en 1923... y llega, de esta forma, a establecer las distintas opciones que dentro del PSOE se definieron sobre el tema, viendo como los criterios asumidos por Besteiro, Saborit y Muíño condujeron en una política de viviendas acorde con los supuestos municipalistas formulados, en aquellos años, por los socialistas ingleses y alemanes.

En su larga explicación sobre cómo varió, durante el primer tercio del siglo, la idea de «casa barata» entendida como alternativa a una

vivienda insalubre y antihigiénica, Barreiros no sólo detalla las diferentes opciones políticas que se formularon, sino que define, además, cuál fue la solución formal ofrecida desde cada supuesto y en cada momento, explicando así de qué forma se llevó a cabo el paso de *ciudad satélite* a *ciudad jardín*; la transformación de ésta en *suburbio jardín* y cómo al poco se convertiría en *colonia de casas baratas*: qué leyes propiciaron tal cambio y cuál la normativa que regulaba el acceso a las mismas significa enfrentarse a aspectos que nunca hasta el momento habían sido explicados por los estudiosos y resultan claves para comprender cómo la voluntad especuladora de la burguesía en aquellos años determinó no sólo el diseño y trazado de las colonias sino también, y sobre todo, su ubicación. Pero lejos de detenerse en esta reflexión, Barreiros saca consecuencia de los mismos y conduce al lector hacia un importante número de reflexiones finales: ni la ubicación ni el trazado de las colonias palió —en la realidad de aquellos años— las tensiones existentes en los bloques de viviendas especulativas, así como tampoco tuvo capacidad para modificar la estructura urbana.

Desde un trabajo que admite perfectamente una doble lectura (el texto y, paralelamente, unas notas singularmente importantes por la novedad de la información que recogen, tanto de archivo como de biblioteca), Paloma Barreiro sugiere aspectos hasta el momento nunca formulados y que, tras su publicación, deberán ser punto de partida de reflexiones posteriores: apunta, por ejemplo, cómo el trazado, tamaño y tipología de viviendas en los *parques urbanizados* concebidos en Madrid deben ser contrastados con las soluciones dadas en los primeros ejemplos de ciudades jardín (tanto el proyecto Plan Comarcal que define Aranda y el equipo municipal en 1923) como con los proyectos de ciudades ferroviarias que esbozó en 1924 Paz Maroto; señala, del mismo modo, cómo también sería interesante profundizar sobre las diferencias existentes tanto en el programa de necesidades como en el trazado y tamaño de las «casas baratas» edificadas en el Ensanche y las construidas en el Extrarradio. Incluso, en este sentido, sugiere una nueva línea de investigación al constatar la inexistencia en Madrid de un movimiento «pro ciudad-jardín» similar a la existente en Barcelona y matiza, de forma acertada, sobre qué significó en cada momento defender la existen-

cia de ciudades jardín (esto es, optar por el mito inglés de la ciudad satélite independiente de la gran urbe) y que fue, posteriormente postular la solución de la barriada de casas baratas.

Complementando otro excepcional trabajo recientemente publicado (el estudio de Miguel Angel Maure sobre *La Ciudad Lineal* y Arturo Soria) al observar la inexistencia en Madrid de una experiencia de *ciudad-jardín* similar a la de Barcelona, Barreiro hecha en falta una figura tan singular como fue Cipriano Montoliú (se sorprende, por tanto, de la inexistencia en Madrid de un *Museo Cívico de la Ciudad*) y apunta cómo el Vizconde de Exa intentó en su día paliar esta carencia creando la *Sociedad Ciudad Jardín*, y como posible motivo de su fracaso apunta el dato que la propuesta fue combatida por un Arturo Soria que criticó las ayudas oficiales que ahora se pretendían conceder, argumentando que al no haber contado en absoluto su Ciudad Lineal con financiación municipal, pretender subvencionar ahora la idea del Vizconde de Exa supondría una evidente injusticia distributiva. ¿Fue la actitud de Soria la causa por la cual no se desarrolló en Madrid un movimiento similar al barcelonés? La duda entiendo que es importante debido, sobre todo, a dos hechos: que la posibilidad de crear una *Ciudad-jardín* en Madrid data de 1921 (fecha sorprendentemente tardía, sabiendo de los cielos de divulgación que desde 1923 se habían desarrollado en la ciudad y en los que participaron importantes teóricos ingleses y alemanes) y, en segundo lugar, que en dicha fecha Soria no comprendía todavía el por qué del fracaso de su idea: mientras que Ciudad Lineal buscó ser alternativa a la ciudad existente la Ciudad-jardín, por el contrario, se valoró desde la intención de favorecer a una burguesía poseedora de terrenos en el Ensanche que quisieron utilizar la colonia de casas baratas como coartada para un desarrollo de actividades económicas que, recordemos, había quedado paralizado en 1921.

Por los materiales que presenta, por la reflexión que desarrolla y, por último, por el importante número de sugerencias que ofrece, entiendo que el libro de Paloma Barreiro es un importante clásico para quien se preocupe, desde este momento, por el desarrollo del urbanismo contemporáneo en España.

Carlos Sambricio



SOCIEDADE E TERRITÓRIO

Revista de Estudos Urbanos e Regionais, núm. 16, abril 1992

«Información Geográfica Física e Información de los municipios» es el título de este excelente número monográfico coordinado por Fernando Nunes da Silva y Jorge Marini Portugal. Cuando todavía no existe un trabajo similar a éste sobre los municipios españoles, el número que aquí se nos presenta adquiere un mayor interés. Sin duda las similitudes son muchas, pero la mayor parte de los problemas que en Portugal se comienzan a perfilar, para nosotros son ya graves por el tiempo transcurrido desde su inicio: descoordinación informática, incompatibilidades de software, multiplicidad institucional en la toma de datos y de su tratamiento, falta de transparencia en la información dependiente de organismos privados, multiplicidad de escalas y falta de sistematización cartográfica...

La exposición de experiencias concretas y la descripción de metodologías específicas para los ámbitos municipales, son sin duda los aspectos más interesantes en este número, del que quisiéramos resaltar el trabajo de Jorge Marini Portugal «Información geográfica y Ordenación del Territorio», en el que se sistematizan todas las variables ligadas al territorio en razón de sus fuentes de su forma de obtención y del papel que cada una de ellas desempeña en los trabajos de planeamiento.

C. G.

CIUDAD Y TERRITORIO

RAMON	LOPEZ DE LUCIO
MANUEL	RIBAS Y PIERA
JOAN	BUSQUETS
MANUEL	HERCE VALLEJO
PAU	VERRIE
JOSEP M. ^a	SABATER
TOR	SELSTAD

MAP

MINISTERIO PARA LAS ADMINISTRACIONES PUBLICAS
INSTITUTO NACIONAL DE ADMINISTRACION PUBLICA
NUMERO 93, JULIO/SEPTIEMBRE 1992. ISSN: 0210-0487. CODEN: CITEEL