

# Les repercussions urbanístiques dels Jocs Olímpics de Barcelona'92

---

Oriol Nel·lo

Director de l'Institut d'Estudis Metropolitans



El Centre d'Estudis Olímpics (CEO-UAB) publica treballs amb l'objectiu de facilitar el debat científic. La inclusió d'aquest text no limita una futura publicació per part de l'autor, que conserva la totalitat dels seus drets. Queda terminantment prohibida la reproducció, total o parcial, d'aquesta publicació sense el consentiment previ del seu autor.

Aquest text és la transcripció de la intervenció del Sr. Oriol Nel·lo en el Curs Universitari sobre Olimpisme que va organitzar el Centre d'Estudis Olímpics (CEO-UAB) el mes de febrer de 1992.

Ref. WP003

Per fer referència a aquest document, podeu utilitzar la següent referència:

Nel·lo, Oriol (1992): Les repercussions urbanístiques dels Jocs Olímpics de Barcelona'92 [article en línia]. Barcelona: Centre d'Estudis Olímpics UAB. [Consultat: dd/mm/yy] <[http://olympicstudies.uab.es/pdf/wp003\\_cat.pdf](http://olympicstudies.uab.es/pdf/wp003_cat.pdf)>

[Data de publicació: 1992]

### **De què parlem quan ens referim a l'urbanisme de Barcelona?**

De què parlem quan ens referim a l'urbanisme de Barcelona en relació amb els Jocs Olímpics? No fa gaire, un editor em demanava de contribuir amb un petit article sobre Barcelona a una publicació que feien sobre les grans ciutats del món. Ell mateix me'n suggeria el títol. Proposava que es digués: "Barcelona, ciutat de desenvolupament arquitectònic". Era el darrer títol que a mi se m'hauria acudit: "Barcelona, de fàbrica d'Espanya a oficina d'Europa"; "Barcelona, de ciutat industrial a centre de serveis"; "Barcelona, la transformació d'una metròpoli mediterrània"; "Barcelona, de la ciutat de les bombes a l'Eurociutat"; i tants títols. Però no, "Barcelona, ciutat de desenvolupament arquitectònic". Ell es pensà que internacionalment Barcelona és coneguda i reconeguda sobretot pels seus valors urbanístics i arquitectònics. És un dels grans actius de la promoció internacional de la ciutat.

Els Jocs Olímpics han de tenir - i estan tenint ja - efectes importantíssims sobre aquest desenvolupament urbanístic i arquitectònic. Potenciaran uns elements i no uns altres, però en tot cas canviaran radicalment l'estructura urbanística de la ciutat.

En aquesta conferència vull tractar de quines són aquestes conseqüències.

La meua idea és que no ens podem entendre si considerem els Jocs i les operacions urbanístiques que hi van associades com a peces aïllades que funcionen d'acord amb lògiques pròpies. Aquestes operacions es porten a terme sobre una ciutat que té una tradició, que té uns problemes i que té un marc de coneixement artístic i urbanístic. Per tant, és en relació amb aquest context que han de ser enteses les intervencions.

En primer lloc parlaré dels antecedents: sobre quina ciutat estem actuant? Quins són els seus problemes? En segon lloc: quina era la política urbanística que des de l'Ajuntament de la ciutat, sobretot, s'estava aplicant fins a la nominació olímpica? finalment, passarem a veure com s'insereixen les actuacions urbanístiques en el període olímpic, en aquesta lògica de ciutat.

### **Els antecedents immediats (fins al 1979)**

La ciutat de Barcelona, tal com la coneixem ara, té una història llarga, però és fruit, sobretot, d'un període de creixement extraordinari que va des de la fi de la dècada dels 50 fins al començament de la dècada dels 70. Parlo de la ciutat real, no del municipi de Barcelona; és a dir, parlo d'aquell conjunt de municipis que funciona com una sola unitat: econòmica; de mobilitat; de mercat de treball; cultural, i fins i tot, de referència simbòlica.

Aquesta ciutat, entre el final dels 50 i el començament dels 70, dobla la seva població. Passa de tenir un milió i mig d'habitants, a tenir-ne més de tres.

Aquest creixement té molta implantació, sobretot, a la perifèria i no tant a la ciutat, que només guanya mig milió d'aquest milió i mig de persones.

La raó de la fase històrica d'aquest creixement es produeix en un context polític molt particular, sense cap control democràtic sobre les institucions.

Aquest creixement té efectes molt greus sobre l'estructura de la ciutat. El creixement urbanístic era pràcticament inexistent i altament ineficaç, per la ineptitud d'aquells que l'havien d'aplicar. Hi va haver una manca molt general d'inversió en obra i en serveis públics. El resultat era una ciutat extremament mal dotada d'equipaments i d'infraestructures, amb una densitat de població pràcticament asiàtica. La ciutat central, en aquests cent quilòmetres que són la ciutat de Barcelona, tenia més de 17.000 habitants per quilòmetre quadrat. Densitat molt difícil de trobar en cap ciutat europea.

Quins són els principals problemes. D'on arranquen aquests problemes? El principal és que la ciutat, privada de qualsevol forma de planejament seriosa i amb el creixement extraordinari de població, té un sol element que condiciona el desenvolupament de la ciutat. Aquest element és el preu del sòl.

Com actuen els preus del sòl? Selecciónant unes activitats i deixant unes altres. Barcelona és una ciutat que gira al voltant d'una única zona on hi ha la majoria de serveis que és el centre del sistema de comunicacions de la ciutat. Un sistema de comunicacions extraordinàriament radial pel que fa a la xarxa de ferrocarrils de rodalia, de metro i d'autobús. Això fa - i en aquest període encara més - que només un lloc de la ciutat, que en diríem l'Eixample en un sentit ampli, estigui ben comunicat.

Una situació d'aquesta mena, sense cap política urbanística que ho impedeixi, sense cap política del transport públic que ho moderi, té incidència en el preu del sòl. En aquests preus es diferencia aquesta part de la ciutat respecte de la resta i els preus pugen aquí extraordinàriament. Veiem com al centre de Barcelona comencen a desaparèixer algunes activitats. Activitats que es troben en mala posició per a competir en el mercat del sòl, activitats que requereixen grans superfícies, com les indústries. També desapareix la residència, però no pas tota la residència, només la d'aquells que no poden permetre's de pagar un habitatge del centre de la ciutat o que necessiten molt espai: famílies nombroses i famílies d'ingressos baixos.

Aquesta política del sòl fa que el creixement de la població s'estengui per la perifèria. En aquesta època, la política del transport global tracta de comunicar cada vegada més els extrems amb el centre. Així, la importància del centre encara augmenta més i, en augmentar, encara puja més el preu del sòl. Per això, cada vegada la població augmenta en una perifèria més llunyana. Ningú no pensa en política de transport circular i se segueixen les polítiques radials.

El resultat és que, mentre tota la població creix en termes absoluts entre els anys 50 i 80, el nombre d'habitants de l'Eixample passa de 550.000 a 386.000.

Això té tres conseqüències:

- ? Una part important de la població esdevé suburbana, en àrees metropolitanes extraordinàriament mal equipades, extraordinàriament mal comunicades i summament denses.
- ? L'activitat industrial desapareix del centre de la ciutat, desapareix pràcticament tota.
- ? La part central de la ciutat s'envelleix, d'una banda i de l'altra, és l'habitatge de la gent més acabdalada de la ciutat. El resultat ha estat resumit per un sociòleg, Antoni Dubós, i altres companys que van fer un estudi al començament dels anys 70 per a un número de la revista Cau, del Col·legi d'Arquitectes, i que titulaven irònicament "La Gran Barcelona": La Barcelona de les densitats de Calcuta, la Barcelona dels equipaments inexistent, la Barcelona de la congestió del trànsit, la Barcelona de la degradació.

Sembla que és el mateix que passa, en més o menys grau, en altres ciutats europees, en ciutats italianes, per exemple. Però el fet d'adonar-se les quines condicions en què es troben fa que, en no haver-hi cap organisme de mediació, els costos socials siguin extraordinàriament alts, més alts que en molts altres països europeus.

Aquesta és la situació que els ajuntaments de l'Àrea metropolitana en general, i l'Ajuntament de Barcelona en particular, es troben el 1979 quan són elegits. L'any 1979 hi ha dos punts importants:

- ? L'enorme expectativa amb què aquests ajuntaments són rebuts i l'enorme pressió que aquests ajuntaments pateixen i a la qual són sotmesos per la major part de la població, al menys en aquest primer període.
- ? Molts adeptes procedeixen d'elements urbans amb tradició reivindicativa, defensiva, més que no pas propositiva, des del mateix Bosch, des dels mateixos que escriuen "La Gran Barcelona". Tenen la tradició de salvar: "Salveu la Barceloneta"; "Salveu la casa Golferichs"; "Salveu la plaça de Lesseps, túnels sí, pas elevat no", etc.

A les primeres actuacions es veu molt aquesta procedència defensiva, aquesta procedència de la denúncia. D'una banda, el que tan és tractar d'incrementar de manera molt notable el patrimoni del sòl públic: "Només si tenim patrimoni de sòl públic podem absorbir les actuacions destinades a limitar el joc de la iniciativa privada, de la qual llavors només es coneixia la cara especulativa".

De l'altra, tracten d'aplicar amb el major rigor possible el pla ja existent. En particular el Pla General Metropolità de l'any 1976, que es basa també en aquesta política defensiva; però aquest pla té unes limitacions notables d'edificació, de densitats, etc. S'interpreta aquest pla i es desprogramen algunes de les intervencions més agressives que el pla preveia: la via Zero, que havia d'unir el passeig de Sant Joan amb la plaça de Lesseps esventrant el barri de Gràcia; la continuació de Garcia Morato a les Drassanes, que partiria el Raval per la meitat, etc. És, per tant, un pla d'urbanisme sobretot defensiu.

### **Les primeres respostes urbanístiques (1979-1986)**

Ben aviat, al cap d'un parell d'anys, els ajuntaments comencen a fer coses positives. Han de donar el pas de la denúncia a la protesta. Diuen: "i ara, amb els mitjans que tenim, què fem?". Així s'inicia el que podem anomenar la primera fase de l'urbanisme democràtic, perquè democràtiques són les institucions que l'apliquen.

A Barcelona, aquest urbanisme està marcat d'una manera molt notable pel pensament de qui n'és el responsable, és l'Oriol Bohigas, i que persegueix dos objectius bàsics:

Un primer objectiu, que segueix sobretot tradicions italianes, és la requalificació urbana. Cal augmentar el nivell de qualitat urbana amb unes actuacions públiques molt ben pensades, fortament condicionades per la política. Una primera actuació és aconseguir el reequilibri entre les zones de la ciutat més mal dotades i les més ben dotades. La forma d'actuació que en aquest moment es fa és sobretot la intervenció sobre sistemes locals.

Parlem de sistemes socials i generals. Entenem per sistemes locals aquells espais públics que tenen una presència local: les places, els jardins, els carrers, els mercats. Anomenem sistemes generals les grans infraestructures urbanes: els cinturons, els aeroports, les estacions de tren.

En aquesta primera fase s'intervé sobretot sobre sistemes locals: la plaça Trilla, la plaça dels Països Catalans, els jardins de l'Escorxador, l'Espanya Industrial...

Amb aquest primer objectiu s'està tractant d'augmentar la qualitat urbana de la ciutat, no tant mitjançant intervencions molt grans, com per mitjà d'un seguit d'intervencions petites on el que compta és precisament la seva difusió, la seva capil·laritat.

Aquestes intervencions, i amb això passo al segon objectiu, no reverteixen la ciutat de manera homogènia, sinó que es basen en una discriminació positiva cap a les zones que fins aleshores estaven més mal dotades. És a dir, s'intervé sobretot, sobre la perifèria del municipi, urbanitzant-la.

Aquesta és la practica urbanística del període compres entre el 1979 i el 1986.

### **L'Urbanisme del període Olímpic (1986-1992)**

A l'any 1986 aquesta pràctica pot tenir un salt qualitatiu notable. Això és degut a la nominació per als Jocs.

En primer lloc, si ho mirem des del punt de vista urbanístic, els Jocs són dues coses: un pretext i un catalitzador.

La nominació comporta una renovació, una requalificació urbana a una escala impensable fins a aquest moment. També és catalitzadora d'energies necessàries per a aquesta requalificació, que sinó seria impossible de fer-la, en el cas de Barcelona.

És el truc de l'Exposició Universal de l'any 1888, de l'Exposició Universal del 1929, del Congrés Eucarístic dels primers 50. Cada una té els seus efectes. L'Exposició del 1888 va donar un impuls a l'Eixample, la del 1929 a Montjuïc, el Congrés Eucarístic al Bon Pastor, etc.

Es tracta de buscar el destí de la ciutat, aconseguir una capitalitat administrativa important - privada d'un govern que l'envelleixi - que la potenciï, que en faci un aparador, com París, com Madrid, com Londres. Barcelona ha de recórrer a esdeveniments extraordinaris per tal de poder mobilitzar energies que sinó no es mobilitzarien. Energies públiques i energies privades.

Quina és la lògica de la intervenció urbanística derivada dels Jocs? A primera vista, hi ha hagut d'ençà el 1986 un salt a gran escala, s'ha passat d'actuar sobre sistemes locals a actuar sobre sistemes generals. Si abans parlàvem de parcs, de places, de jardins, de carrers, ara parlem de cinturons, de façanes marítimes, de grans infraestructures, de torres de comunicacions: hi ha un salt d'escala.

Es produeix un salt d'escala territorial, és molt més gran el territori sobre el qual s'actua, i també hi ha un salt d'escala pressupostària: són molts més els diners que es tan servir. Això només és possible gràcies als recursos que els Jocs permeten mobilitzar.

Una altra qüestió és si és o no lamentable que s'hagi de recórrer a experiències d'aquesta mena perquè aquestes actuacions es facin.

Quina lògica segueixen les actuacions? En direm tres aspectes principals:

- ? Àrees d'articulació i equipaments, àrees de centrals noves.
- ? La façana marítima
- ? Les grans infraestructures

### **Àrees centrals noves**

En els termes municipals es pot aplicar fins molt recentment el planejament urbanístic des de l'Ajuntament de Barcelona. Diuen que allò que volen fer és una política de requalificació urbana a una escala diversa. I que allò que dóna coherència a les actuacions olímpiques i a tota la pràctica urbanística en aquest moment a Barcelona són les "noves centralitats".

Abans hem vist com s'originava el principal problema de Barcelona que és el problema urbanístic de la ciutat, la polarització social i l'especialització funcional; tot això associat a l'existència d'un centre únic i d'un sistema radial de comunicacions.

El projecte de noves centralitats tracta, precisament, de corregir aquests efectes.

En què consisteix? Consisteix en un pla que tracta de crear una dotzena d'àrees de centralitat, àrees molt ben dotades d'equipaments, de serveis, d'espais de lleure i d'espai privat terciari. Són dotze punts de la ciutat allunyats del gran centre de negocis.

Quines són aquestes àrees de nova centralitat:

- ? Les quatre àrees olímpiques: la Diagonal-Pedralbes, Montjuïc, la Vila Olímpica i la Vall d'Hebron.

- ? La Diagonal-Sarria
- ? El carrer de Tarragona
- ? L'eix des del carrer de Numància fins a la plaça d'Espanya
- ? La plaça Cerdà
- ? El port vell
- ? La Diagonal- mar
- ? Les Glòries, xarxa de la Meridiana
- ? La Sagrera

### **La façana marítima**

Es produeix la cooperació d'usos de lleure, intercanvi i mobilitat de la façana marítima. La intervenció consisteix en l'aixecament del tram de vies entre la Barceloneta i el Besòs, i el desviament d'aquestes vies en direcció a la Sagrera. Un altre punt és la desaparició de vies, l'obertura de la façana marítima, i el soterrament de les vies des de l'estació de França fins a la Sagrera. En conjunt, l'operació permet recuperar 400.000 m<sup>2</sup>. 400.000 metres d'espai públic per a la ciutat, molts dels quals són de façana marítima.

En primer lloc hi ha el que anomenem els parcs de Mar: 50 hectàrees de parcs entre el Besòs i la Barceloneta - 50 hectàrees són 50 camps de futbol o 50 illes de l'Eixample -. És un espai urbà enorme.

Es guanyen també les platges, un altre cop, entre el Besòs i la Barceloneta. Es guanyen molts quilòmetres de platja. També es crea tot un nou barri marítim, la Nova Icària, que és una d'aquestes àrees de centrals noves; es tracta d'una zona residencial per a usos terciaris. La superfície afectada per l'operació de la Nova Icària és d'unes altres 50 hectàrees.

Les magnituds de tot això són veritablement molt grans. La Diagonal n'és un altre exemple: l'obertura de la Diagonal al mar - que permet l'aixecament de les vies del tren - implica la construcció de tres quilòmetres més d'aquesta avinguda, és a dir, augmentar la longitud de la Diagonal el 50%.

Els efectes urbanístics són molt grans, d'una entitat importantíssima. És a dir, la ciutat, tal com la coneixem, canvia. Vaig tenir l'experiència de viure fora d'aquesta ciutat entre els anys 1984 i 1988. Quan vaig tornar al meu barri, Hostafrancs, no trobava alguns carrers, entre altres coses perquè els carrers ja no hi eren.

Queda, respecte a la façana marítima, la renovació del Port Vell. És una operació només parcialment relacionada amb els Jocs Olímpics, que implica la construcció d'un parc esportiu, d'un Shop Center, d'uns edificis de centre comercial, etc.

### **Les grans infraestructures**

Les grans obres en el sistema general són les comunicacions, la mobilitat, les grans infraestructures de serveis i els serveis de subsòl.

### **Les comunicacions**



Hem parlat ja de la reordenació de la xarxa ferroviària: l'estació del Nord; remodelació de la de França; soterrament de les vies; aixecament de les altres... És la idea que Barcelona no ha de tenir mai més un transport que pateixi de ruptures de càrrega; és a dir: la majoria de trams no han de passar per llocs que siguin cul-de-sacs, i que impliquin que si jo vinc del nord i vull moure'm cap al sud hagi de canviar d'estació.

El que es pretén és que tots els trens segueixin un mateix itinerari, amb dues estacions a les dues puntes de la ciutat, però comunicades permanentment: l'estació de Sants i la nova estació de la Sagrera; i l'estació de França només per a alguns usos molt particulars d'uns trens que van a Barcelona i que no impliquen trànsit regional.

Segon aspecte de les comunicacions: l'aeroport. L'aeroport és la inversió més gran de les que en aquest moment s'estan fent, són 25.000 milions de pessetes. L'aeroport estava en les mateixes condicions que quan es va fer l'any 1968, quan hi havia dos milions de passatgers. L'any passat l'aeroport va tenir-ne trenta-nou mil. Hi havia un problema claríssim. L'ampliació proposada i executada pel Ministeri de Transports preveu dotze milions de passatgers. Ja no entrem en la discussió de si amb això n'hi ha prou o no.

Un altre aspecte de les comunicacions és la construcció de la torre de comunicació de Collserola. Amb una altura de 260 metres, permetrà centralitzar totes les comunicacions i també algunes infraestructures d'alta tecnologia necessàries per al desenvolupament d'algunes indústries.

### **La mobilitat**

És un altre dels grans colls d'ampolla. S'estableix, per mitjà de les inversions olímpiques, un nou nivell de trànsit, basat en l'existència dels cinturons.

Els dos grans colls d'ampolla de Barcelona són la Meridiana i la Diagonal, d'entrada a la ciutat pel nord i pel sud, i l'eix de la Gran Via.

El que fan els cinturons és diversificar aquest tram abans que entri a l'interior de la ciutat. És un sistema que es compon de dues peces simètriques que tenen una missió de circumval·lació. I actuar com un gran sistema d'intercanvi entre el trànsit regional i el trànsit local. Amb dos grans nusos i dues "potes", la "pota" nord i la pota sud, que costen tant com tot el Segon Cinturó - anomenat així en oposició al Cinturó del Litoral -; un total de 14.000 milions de pessetes, la suma de totes dues.

Aquest sistema, teòricament al menys, hauria de funcionar com un sistema dissuasiu que comuniqui les xarxes locals amb la xarxa regional. El seu disseny és bastant interessant perquè, contraposat a aquell disseny de l'autopista urbana que divideix la ciutat, els cinturons incorporen uns espais de serveis amb parcs que tracten d'integrar aquesta via al tram urbà. Es vol que els cinturons també serveixin de vies de comunicació local. Els cinturons en uns trams van per sota i en uns altres per sobre, i hi ha unes plaques que esmorteixen el soroll.

Si els cinturons han de representar un augment de la utilització del transport privat, ja hi tornem a ser.

Es tracta de crear mètodes dissuasius per a la utilització del transport privat a l'interior de la ciutat, sobretot sistemes d'aparcaments.

### **El subsòl**

Són infraestructures impopulars, però que esdevenen molt necessàries. Tradicionalment, Barcelona té un gravíssim problema del clavegueram. El problema ve d'una ciutat sotmesa a pluges molt copioses, al costat del Mediterrani, situada entre dos rius. Barcelona està situada en una conca tancada, amb un pendent bastant notable de cinc quilòmetres que baixa des del Tibidabo fins al mar. Aquestes característiques fan que, permanentment, diverses parts de la ciutat s'inundin.

La inversió que en aquest apartat es fa és la tercera en importància de totes les obres olímpiques. La primera és l'aeroport, de 25.000 milions; la segona és la Nova Icaria, la Vila Olímpica, de 20.000 milions, i la tercera és el clavegueram, de 17.000 milions.

El que s'està fent és construir un nou col·lector, que substitueix el del Bogatell, i que ha de derivar tots els emissors de la part de davant de la ciutat cap a la planta depuradora del Besòs.

Hi ha una altra operació molt important al subsòl i que també ve associada a una de les grans tradicions de Barcelona: les obres al carrer. És causa de burla el fet que "Barcelona està permanentment d'obres" - el carrer del Diluvi, a Gràcia, l'han obert tres vegades en menys d'un any -. Això és degut al fet que les diverses companyies de subministrament de cabdals tenen les seves conduccions organitzades sense gaire ordre, juxtaposades, i fins i tot, les obres de manteniment es fan sense coordinació i, per tant, això implica força molèsties al ciutadà.

La solució és unificar tots els serveis, unificar les conduccions de tots aquests serveis, per tal que siguin accessibles sense necessitat d'esbotzar el carrer. Això implica construir galeries de serveis sota la ciutat.

Això és el que es comença a fer a totes les grans ciutats del món, i el que s'està fent aquí, sobretot, seguint el traçat dels cinturons, però també al carrer de Tarragona, al carrer de Prim, i en alguns altres. S'estan construint galeries de serveis de dos metres d'amplada per dos metres i mig d'alt, amb unes prestatgeries sobre les quals corren des de les conduccions d'alta tensió fins a les conduccions telefòniques, etc. En aquests moments s'estan construint vint-i-sis quilòmetres d'aquestes galeries.

Una altra dada és que financen el 85% d'aquestes galeries les companyies de serveis. És a dir, costen al ciutadà relativament pocs diners.

Circulació, mobilitat i infraestructures de subsòl són els tres focus de les grans actuacions infraestructurals.