

La Gran Barcelona sota l'empremta del porciolisme

Josep Crosas

Breu història de la metròpoli barcelonina

Com qualsevol altra gran conurbació, l'àrea metropolitana de Barcelona s'ha anat constituint com un conglomerat de nombrosos nuclis de població estretament lligats a la capital, Barcelona, per un nus de vies de comunicació i per la proliferació d'usos industrials i urbans als intervals no edificats entre municipis.

El seu origen coincideix amb l'onada migratòria dels anys 50-60 i la creació massiva d'empreses pròpia del capitalisme de postguerra. És l'època del *desarrollismo* franquista i de la intensa immigració del camp a la ciutat, que propicien la industrialització i l'esclat de noves construccions. Aquest creixement representa el més gran desastre urbanístic esdevingut fins a l'actualitat, amb la multiplicació de barris dormitori, guetos sense equipaments, zones degradades i l'expansió de Barcelona fins a la pràctica absorció de diversos municipis veïns.

El Pla General Metropolità (PGM), aprovat l'any 1976, ha estat la base de l'expansió urbana posterior. Consagra el caràcter dual de la gran ciutat, composta de centre i perifèria, i l'especialització de les comarques veïnes al servei de l'anomenada Gran Barcelona: el Garraf acull abocadors i urbanitzacions de platja, tal com també succeeix al Maresme; el Baix Llobregat, i en especial la zona del Delta, rep la concentració més gran d'infraestructures de transports, en acumular port, aeroport, connexions viàries i ferroviàries i nuclis industrials de gran magnitud; els dos Vallès també absorbeixen indústria i residència, a més d'una sobredimensionada xarxa d'autopistes.

El PGM, que fixava un elevat creixement demogràfic i urbanístic disseminat per la majoria de poblacions de l'àrea, incloïa una intrincada xarxa viària per garantir els accessos a la ciutat central i potenciar la mobilitat motoritzada. En lloc de promoure el transport públic i el ferrocarril, es construïen les rondes de circumval·lació, els túnels de Collserola, l'autopista B-30, etc., unes infraestructures realitzades, en part, gràcies a l'impuls dels Jocs Olímpics del 1992.

Des de llavors, el model de transformació de l'àrea metropolitana s'ha anat adequant a les noves condicions del sistema imperant, basades en les deslocalitzacions, el paper central del capital especulatiu, l'expansió immobiliària i la mundialització de l'economia. Una fase fonamentalment de creixement urbanístic desbocat, amb cases unifamiliars, adossades, àrees logístiques, grans centres comercials... mentre que el centre de Barcelona es promocionava com a destinació turística de primer ordre. La conseqüència d'aquesta expansió ha estat la "metropolitjanització" d'una part de territori cada vegada més gran, amb l'augment de l'àrea d'influència a la segona i la tercera corones, i el consegüent increment de la distància entre treball i residència, a causa de l'allunyament progressiu dels polígons. L'exagerada ocupació del sòl, els quotidians col·lapses de trànsit, la massificació urbanística, els problemes hidrològics, de contaminació, de residus... són efectes d'aquest creixement urbà en taca d'oli i la seva es-

Greater Barcelona under the imprint of Porciolism

A brief history of Barcelona's metropolis

Like any other major conurbation, the Metropolitan Area of Barcelona has gradually formed as a cluster of numerous population hubs closely linked to the capital, Barcelona, a nexus of communications, and it has seen a proliferation of industrial and urban uses of undeveloped land in the intervals between municipalities.

Its origin coincides with the wave of migration in the 50s and 60s and the massive creation of companies typical of post-war capitalism. This was the era of Francoist *desarrollismo* (developmentalism) and of intense migration to the cities from the countryside, which led to industrialisation and a boom in new construction. This growth represents the greatest urban development disaster to date, with the multiplication of dormitory towns, ghettos without facilities, run-down areas and the expansion of Barcelona to the point of practical absorption of several neighbouring municipalities.

The Pla General Metropolità (Metropolitan Master Plan, PGM), approved in the year 1976, has been the basis for later urban expansion. It confirmed the dual nature of the great city, composed of centre and periphery, and the specialisation of the neighbouring districts at the service of the so-called Greater Barcelona. The Garraf became home to landfill sites and beach developments, as also happened with the Maresme; the Baix Llobregat, and especially the Delta area, received the largest concentration of transport infrastructures, by accumulating the port, airport, road and train connections and major industrial centres; the two Vallès districts also absorbed industry and housing, as well as an oversized motorway network.

The PGM, which established high demographic and urban development growth spread across the majority of towns in the area, included an intricate road network to guarantee the accesses to the central city and strengthen motorised mobility. Instead of promoting public transport and railways, attention turned to building the ring roads, the Collserola tunnels, the B-30 motorway, etc., infrastructures that were built, in part, thanks to the boost provided by the 1992 Olympic Games.

Since then, the model of transformation of the metropolitan area has gradually been adapted to the new prevailing system conditions, based on relocations, the central role of speculative capital, expansion of the property market and the globalisation of the economy. It has been fundamentally a phase of unrestrained growth, with detached and semi-detached homes, logistics areas, large shopping centres... while the centre of Barcelona was promoted as a top tourist destination. The consequence of this expansion was the "metropolitanisation" of a constantly growing proportion of the territory, with an increase in the

La Gran Barcelona bajo la impronta del porciolismo

Breve historia de la metròpoli barcelonesa

Como cualquier otra gran conurbación, el área metropolitana de Barcelona ha ido constituyéndose como un conglomerado de numerosos núcleos de población estrechamente vinculados a la capital, Barcelona, por un nudo de vías de comunicación y por la proliferación de usos industriales y urbanos, en aquellos intervalos no edificados entre municipios.

Su origen coincide con la oleada migratoria de los años 50-60 y la creación masiva de empresas propia del capitalismo de posguerra. Es la época del desarrollismo franquista y de la intensa inmigración del campo a la ciudad, que propician la industrialización y un estallido de nuevas construcciones. Este crecimiento representa el mayor desastre urbanístico acontecido hasta la actualidad, con la multiplicación de barrios dormitorio, guetos sin equipamientos, zonas degradadas y la expansión de Barcelona hasta la práctica absorción de varios municipios vecinos.

El Plan General Metropolitano (PGM), aprobado en el año 1976, ha sido la base de la expansión urbana posterior. Consagra el carácter dual de la gran ciudad, compuesta de centro y periferia, y la especialización de las comarcas vecinas al servicio de la denominada Gran Barcelona: el Garraf acoge vertederos y urbanizaciones de playa, tal como también sucede en el Maresme; el Bajo Llobregat, y en especial la zona del Delta, recibe la mayor concentración de infraestructuras de transportes, al acumular puerto, aeropuerto, conexiones viarias y ferroviarias y núcleos industriales de gran magnitud; los dos Vallès absorben también industria y residencia, además de una sobredimensionada red de autopistas.

El PGM, que fijaba un elevado crecimiento demográfico y urbanístico disseminado para la mayoría de poblaciones del área, incluía una intrincada red viaria para garantizar los accesos a la ciudad central y potenciar la movilidad motorizada. En lugar de promover el transporte público y el ferrocarril, se construían las rondas de circumvalación, los túneles de Collserola, la autopista B-30, etc., unas infraestructuras realizadas, en parte, gracias al impulso de los Juegos Olímpicos del 1992.

Desde entonces, el modelo de transformación del área metropolitana ha ido adecuándose a las nuevas condiciones del sistema imperante, basadas en las deslocalizaciones, el papel central del capital especulativo, la expansión inmobiliaria y la mundialización de la economía. Una fase fundamentalmente de crecimiento urbanístico desbocado, con casas unifamiliares, adosadas, áreas logísticas, grandes centros comerciales... mientras que el centro de Barcelona se promocionaba como destino turístico de primer orden. La consecuencia de esta expansión ha sido la "metropolitjanización" de una parte de territorio cada vez más grande, con la expansión del área de influencia a la segunda y la tercera coronas, y el consiguiente incremento de la

estructura espacial dispersa. Actualment la referència és l'anomenada regió metropolitana de Barcelona, formada per 7 comarques i 4,6 milions d'habitants. Aquesta és l'àrea del futur pla territorial metropolità, que ja fa una pila d'anys que és en procés de gestació, mentre que es manté la incògnita sobre com s'acaba de planificar la voracitat urbanística actual.

Fa temps que des de diversos ajuntaments s'intenta articular institucionalment la consolidació de l'àrea metropolitana. Al mateix temps que es fan crides a l'annexió de municipis ja engolits per aquest creixement, alcaldes de l'àrea —alguns d'ells autèntics mestres de l'anomenat *pelotazo* urbanístic— reclamen la coordinació a través d'un govern metropolità, situació que, vist l'èmfasi amb què uns i altres exalcen el creixement, consagraria definitivament el continu urbà. Els municipis implicats rivalitzen per incrementar el territori urbanitzat, amb la creació de noves zones empresarials i l'aprovació de plans per construir milers d'habitatges. A això s'hi afegeix una implícita demanda de mà d'obra barata procedent de la immigració, que continua actuant, com ho ha fet històricament, de motor del creixement econòmic.

Actualment, una bateria de més de seixanta grans projectes forma part de l'actual Pla Estratègic Metropolità de Barcelona (PEMB 2003): ampliació del port de Barcelona, de l'aeroport, autovies, tren de gran velocitat, àrees logístiques i de negocis, el Districte 22@, macrooperació urbanística de la Gran Via-l'Hospitalet, barris nous a Sant Adrià de Besòs, a Badalona... alguns dels quals comporten un greu impacte sobre el medi: a la zona del Delta, al Baix Llobregat, a la zona afectada pel Quart Cinturó, a la serra de Collserola, al litoral... Aquests i d'altres projectes, que han quedat reunits a l'exposició recent "Metrópolis Barcelona", es presenten com un compromís que obligatòriament tenim tots amb el futur!

Tot aquest paroxisme apunta cap a una projecció a escala euroregional, amb millors connexions amb les grans ciutats de l'àrea occidental del Mediterrani (Saragossa, València, Montpeller, Tolosa de Llenguadoc), tal com solliciten les respectives cambres de Comerç. Nous projectes de comunicació i energia que pretenen potenciar encara més un pol de desenvolupament intensiu, i una Catalunya assimilada al creixement irradiat des de Barcelona. Amb un model de ciutat única, amb milers de quilòmetres d'autovies, amb zones altament urbanitzades connectades per l'alta velocitat, que busquen uns temps de transport competitius i la intensificació constant de la mobilitat i dels intercanvis.

A aquest escenari, que coincideix amb el projecte que pretenen imposar els dirigents d'aquest país, és difícil oposar-hi una alternativa. La sensatesa aconsellaria frenar el creixement, moderar-lo, defensar el territori i protegir els espais naturals, evitar la urbanització exagerada del sòl agrícola, la seva suburbialització. Però més aviat s'intueixen noves crisis, lesclat de formes diverses de conflictivitat.

Relleu al sector crític

Quan la majoria dels autors¹ de l'històric número 21 de la revista CAU del Col·legi d'Aparelladors (octubre de 1973), titulat "La Barcelona de Porcioles" —dedicat a l'anàlisi i la denúncia de l'urbanisme del final del franquisme i al paper de Josep M. de Porcioles, alcalde de la ciutat entre el 1957 i el 1973—, es trobaven fa dos anys per parlar del *porciolisme* i comentar, de passada, les vicissituds de l'urbanisme de la capital catalana al llarg de l'última època, coincidien de manera pràcticament unànime en dues coses. La primera, en la rehabilitació de la figura de l'alcalde franquista Josep Maria de Porcioles, a qui s'atribuïen, simultàniament, capacitat de lideratge i anticipació, i que apareixia com l'inspirador de la Barcelona metropolitana actual. Això també ho corroboraren, en un documental

¹ Josep M. Huertas Claveria, Salvador Tarragó, Manuel Campo Vidal, Rafael Pradas i Eugeni Giral; la periodista Maria Dolors Genovès els va aplegar en un dinar-tertúlia per tal de realitzar un documental de TV3 que fes balanç del *porciolisme* (*Abecedari Porcioles*). Dels autors d'aquella edició de CAU, tan sols va faltar a la cita Josep M. Alibés. Vegeu el núm. 295 de la revista *L'Avenç*, de l'octubre del 2004.

¹ Josep M. Huertas Claveria, Salvador Tarragó, Manuel Campo Vidal, Rafael Pradas i Eugeni Giral; periodista Maria Dolors Genovès brought them together at a lunch meeting to produce the TV3 documentary that reviewed the *Porcioles era* (*Abecedari Porcioles*). Of the authors of that edition of CAU, the only one to miss the event was Josep M. Alibés. See no. 295 of the magazine *L'Avenç*, of October 2004.

¹ Josep M. Huertas Claveria, Salvador Tarragó, Manuel Campo Vidal, Rafael Pradas i Eugeni Giral; la periodista Maria Dolors Genovès los reunió en un almuerzo-tertúlia con el fin de realizar un documental para TV3 que efectuara un balance del *porciolismo* (*Abecedari Porcioles*). De los autores de aquella edición de CAU, tan solo faltó a la cita Josep M. Alibés. Véase el núm. 295 de la revista *L'Avenç*, de octubre de 2004.

area of influence of the second and third metropolitan rings, and the consequent lengthening of commuting distances, due to the progressive distancing of industrial estates. Uncontrolled land occupation, daily traffic snarl-ups, massive urban development, hydrological problems, contamination, waste... these are the effects of this sprawling urban growth and its dispersed spatial structure. Currently, the reference point is the so-called metropolitan region of Barcelona, comprising 7 regional districts and 4.6 million inhabitants. This is the area addressed by the future metropolitan territorial plan, which has been in the processing pipeline for a number of years, while question marks remain regarding how to complete the planning for the current voracious urban development.

For some time now, several local councils have been trying to organise institutionally the consolidation of the metropolitan area. As calls are made for the annexation of municipalities already swallowed up by this growth, mayors in the area — some of them true masters of the so-called urban development *pelotazo* (backhander culture) — are demanding coordination through a metropolitan government, a situation which, given the emphasis with which all sides exalt growth, would definitively establish the urban continuum. The municipalities involved vie with each other to increase the developed territory, with the creation of new business areas and the approval of plans to build thousands of homes. Added to this is an implicit demand for cheap labour proceeding from immigration, which continues to act, as it has done historically, as a driving force of economic growth.

At present, a battery of over sixty major projects form part of the current Pla Estratègic Metropolità de Barcelona (Metropolitan Strategic Plan, PEMB 2003): extension of the port of Barcelona, of the airport, more dual carriageways, the high-speed train, logistics and business areas, district 22@, the macro urban development operation for Gran Via-l'Hospitalet, new neighbourhoods in Sant Adrià de Besòs, in Badalona, etc. Some projects entail a serious impact on the environment: in the Delta area, the Baix Llobregat, the area affected by the Fourth Ring Road, in Collserola, along the coast, etc. These and other projects, which were recently brought together at the exhibition "Metrópolis Barcelona", are presented as a commitment that we are all obliged to have to the future!

All this frenetic activity points towards a projection on a euro-regional scale, with better connections with the major cities of the western Mediterranean area (Zaragoza, Valencia, Montpellier, Toulouse), as requested by the respective Chambers of Commerce. New communication and energy projects aim to further promote a pole of intensive development, with Catalonia absorbing the growth emanating from Barcelona. The result is a unique city model and thousands of kilometres of road networks and with highly urbanised areas connected by high speed, which seek competitive transport times and the constant intensification of mobility and exchange.

It is difficult to oppose this scenario, which reflects the project that the leaders of this land aim to impose, by offering an alternative. Common sense would suggest slowing the growth right down, moderating it, defending the territory and protecting natural areas, avoiding the exaggerated urban development of agricultural land, its suburbanisation. But it seems more likely that there will be new crises, further outbreaks of diverse forms of conflict.

Changeover in the critical sector

When the majority of authors¹ of the historic issue number 21 of the magazine CAU,

distancia entre trabajo y residencia, debido al alejamiento progresivo de los polígonos. La exagerada ocupación del suelo, los cotidianos colapsos de tráfico, la masificación urbanística, los problemas hidrológicos, de contaminación, de residuos... son efectos de este crecimiento urbano en mancha de aceite y su estructura espacial dispersa. Actualmente, la referencia es la denominada región metropolitana de Barcelona, formada por 7 comarcas y 4,6 millones de habitantes. Esta es el área del futuro plan territorial metropolitano, que se encuentra en proceso de gestación desde hace ya un montón de años, mientras que se mantiene la incògnita sobre cómo termina de planificarse la voracidad urbanística actual.

Hace tiempo que desde varios ayuntamientos se intenta articular institucionalmente la consolidación del área metropolitana. Al tiempo que se hacen llamamientos a la anexión de municipios ya engullidos por este crecimiento, alcaldes del área —algunos de ellos autènticos maestros del denominado *pelotazo* urbanístico— reclaman la coordinación a través de un gobierno metropolitano, situación que, visto el énfasis con que unos y otros ensalzan el crecimiento, consagraria definitivamente el continuo urbano. Los municipios implicados rivalizan por incrementar el territorio urbanizado, con la creación de nuevas zonas empresariales y la aprobación de planes para construir miles de viviendas. A esto se añade una implícita demanda de mano de obra barata procedente de la inmigración, que continúa actuando, como históricamente ha hecho, de motor del crecimiento económico.

Actualmente, una batería de más de sesenta grandes proyectos forma parte del actual Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona (PEMB 2003): ampliación del puerto de Barcelona, del aeropuerto, autovías, tren de gran velocidad, áreas logísticas y de negocios, el Distrito 22@, macro operación urbanística de la Gran Via-l'Hospitalet, barrios nuevos en Sant Adrià de Besòs, en Badalona... algunos de los cuales comportan un grave impacto sobre el medio: en la zona del Delta, en el Bajo Llobregat, en la zona afectada por el Cuarto Cinturón, en la sierra de Collserola, en el litoral... Estos y otros proyectos, que han quedado reunidos en la exposición reciente "Metrópolis Barcelona", se presentan como un compromiso que obligatoriamente tenemos todos con el futuro!

Todo este paroxismo apunta hacia una proyección a escala euroregional, con mejores conexiones con las grandes ciudades del área occidental del Mediterráneo (Zaragoza, Valencia, Montpellier, Toulouse), tal como solicitan las cámaras de Comercio respectivas. Nuevos proyectos de comunicación y de energía, que pretenden potenciar aún más un polo de desarrollo intensivo, y una Cataluña asimilada con el crecimiento irradiado desde Barcelona. Con un modelo de ciudad única, con miles de kilómetros de autovías, con zonas altamente urbanizadas conectadas por alta velocidad, que buscan unos tiempos de transporte competitivos y la intensificación constante de la movilidad y de los intercambios.

A este escenario, que coincide con el proyecto que pretenden imponer los dirigentes de este país, es difícil oponer una alternativa. La sensatez aconsejaría frenar el crecimiento, moderarlo, defender el territorio y proteger los espacios naturales, evitar la urbanización exagerada del suelo agrícola, su suburbialización. Pero más bien se intuyen nuevas crisis, el estallido de formas diversas de conflictividad.

Relevo en el sector crítico

Cuando la mayoría de los autores¹ del histórico número 21 de la revista CAU, del Colegio de Aparelladors (octubre de 1973), titulado "La Barcelona de Porcioles", —dedicado al análisis y la denuncia del urbanismo del final del franquismo y al papel de Josep M. de Porcioles, alcalde de la ciudad entre 1957 y



Guia de la Barcelona insostenible, *Barcelona: Ecologistes en Acció*, 2004 (<http://ecologistesenaccio.cat/pangea.org/temes/barcelona/guiabcninsostenible.htm>).



Barcelona, marca registrada. Un model per desarmar. UTE (Unió Temporal d'Escribes) Editorial Virus, Barcelona 2004

de TV3, alguns polítics catalans de primera línia. La segona, amb la digna excepció de Salvador Tarragó, a establir una valoració íntegrament positiva del període de l'urbanisme "democràtic", que coincidia amb un rebuig de la crítica frontal i una relativa minimització dels processos en joc: "inevitament, el capitalisme té a veure amb les ciutats" (Giral); "és evident que hi ha empreses capitalistes que pressionen i que fan servir tota la seva possibilitat d'influència i que la vida sempre és una lluita entre el que és possible i el que és impossible" (Pradas).

La qüestió és que aquesta revisió es produïa durant la celebració del Fòrum 2004, un esdeveniment que, malgrat la propaganda oficial, va haver d'afrontar una onada de crítiques, rebuigs i mobilitzacions contràries (Assemblea de Resistències al Fòrum, la FAVB, diverses ONG i d'altres col·lectius). Aquesta efervescència tenia lloc juntament amb una sèrie de manifestacions crítiques que abastaven no tan sols el contingut del Fòrum de les Cultures, sinó la mateixa actuació urbanística i el model de ciutat que hi ha al darrere. Per primera vegada en molts anys sorgia un important conjunt de textos de denúncia i amb caràcter crític, que analitzaven el procés urbà en marxa i buscaven la manera de fer-hi front.

En són autors i responsables des d'assemblees d'okupes fins a grups d'estudi universitaris, alguns arquitectes, plataformes contra l'especulació, grups ecologistes i, com ja hem dit, associacions de veïns i ONG. En són testimoni de tot plegat la revista de la FAVB (*La Veu del Carrer*), el *Mapa-guia del Fòrum de les Cultures*, la producció del Col·lectiu Ariadna Pi, el llibre *Guia de la Barcelona insostenible*, d'Ecologistes en Acció, i sobretot un llibre de l'editorial Virus (signat per UTE: Unió Temporal d'Escribes) amb el títol: *Barcelona, marca registrada, un model per desarmar*.

Per als sectors propers al poder municipal, aquest és sens dubte un llibre inacceptable, ja que impugna radicalment les estructures que dominen i gestionen l'ordre urbà actual, la importància crucial dels negocis i el caràcter provisorori de les polítiques socials. S'hi denuncia el creixement de Barcelona al servei dels grans grups econòmics i del capital financer i immobiliari, fet que es dissimula (i reforça a la vegada) amb la fórmula de la cooperació pública i privada, la planificació estratègica i els corresponents mecanismes de consens i integració ciutadana, que es combinen amb un control creixent de la dissidència.

El que s'intenta desemmascarar és un projecte urbà que té les seves arrels en l'urbanisme de l'era Porcioles, i porta fins a les darreres conseqüències el PGM del 1976, caracteritzat per un desenvolupament accelerat a escala metropolitana, l'ampliació constant de les infraestructures, l'obertura a les inversions estrangeres i la dependència del turisme, la creació abusiva de nombroses àrees de negocis, l'expansió immobiliària sense precedents... Un procés de remodelació urbana amb el qual l'Administració i l'empresa privada pretenen fer front a la intensificació de la competència que caracteritza el mercat global de les metròpolis i, alhora, esquivar els problemes derivats de la

published by the Col·legi d'Aparelladors (Association of Building Surveyors) (October 1973) and titled "La Barcelona de Porcioles" – devoted to the analysis and criticism of urban planning at the end of the Franco era and to the role of Josep M. de Porcioles, the city's mayor from 1957 to 1973 – met up two years ago to talk about *Porciolisme* and comment, in passing, on the ups and downs of the Catalan capital's urban planning during recent times, they agreed almost unanimously on two things. Firstly, on the rehabilitation of the figure of the Francoist mayor Josep Maria de Porcioles, to whom they attributed, simultaneously, skills in leadership and foresight, and who appeared as the inspirer of today's metropolitan Barcelona. That was also corroborated, in a documentary shown on TV3, by some top-ranking Catalan politicians. The second, with the worthy exception of Salvador Tarragó, was to establish an entirely positive valuation of the "democratic" urban development period, which coincided with a rejection of frontal criticism and a relative minimisation of the processes at play: "inevitably, capitalism has much to do with the cities" (Giral); "it is evident that there are capitalist enterprises that apply pressure and utilise their abilities to bear influence and that life is always a struggle between what is possible and what is impossible" (Pradas).

The fact is that this revision took place during the holding of Forum 2004, an event which, despite the official propaganda, had to tackle a wave of criticism, rejection and mobilisation against it (the Assembly of Opposition to the Forum, the FAVB – Federation of Neighbourhood Associations of Barcelona, various NGOs and other groups). This outpouring coincided with a series of statements critical not only of the content of the Forum of Cultures, but of the related urban development itself and the city model lying behind it. For the first time in many years, a significant set of protest texts of a critical nature emerged, which analysed the urban process already underway and sought a way of tackling it.

Their authors or those responsible for these texts range from assemblies of squatters to university study groups, some architects, platforms against speculation, environmental groups and, as we have already said, neighbourhood associations and NGOs. Evidence of all this includes the magazine produced by the FAVB (*La Veu del Carrer*, "The Voice on the Street"), the Map-guide of the Forum of Cultures, the production of the Ariadna Pi Collective, the book *Guia de la Barcelona insostenible* ("A Guide to Unsustainable Barcelona) by Ecologistes en Acció, and most of all a book from publishers Virus Editorial (signed by UTE: Temporary Union of Scribes) titled: *Barcelona, marca registrada, un model per desarmar* ("Barcelona, registered trademark, a model to be dismantled").

For sectors close to the municipal power, this is undoubtedly an unacceptable book, as it radically challenges the structures that dominate and manage the current urban order, the crucial importance of business

1973—, se reunían hace dos años para hablar del *porciolismo* y comentar, de pasada, las vicisitudes del urbanismo de la capital catalana a lo largo de la última época, coincidían de manera prácticamente unánime en dos cosas. La primera, en la rehabilitación de la figura del alcalde franquista Josep Maria de Porcioles, a quien se atribuían, simultáneamente, capacidad de liderazgo y anticipación, y que aparecía como el inspirador de la Barcelona metropolitana actual. También corroboraron eso mismo, en un documental de TV3, algunos políticos catalanes de primera línea. La segunda, con la digna excepción de Salvador Tarragó, en establecer una valoración íntegramente positiva del periodo del urbanismo "democrático", que coincidía con un rechazo de la crítica frontal y una relativa minimización de los procesos en juego: "inevitavelmente, el capitalismo tiene que ver con las ciudades" (Giral); "es evidente que hay empresas capitalistas que presionan y que usan toda su posibilidad de influencia y que la vida siempre es una lucha entre lo que es posible y lo que es imposible" (Pradas).

La cuestión es que esta revisión se producía durante la celebración del Fòrum 2004, un acontecimiento que, a pesar de la propaganda oficial, tuvo que afrontar una oleada de críticas, rechazos y movilizaciones contrarias (Assemblea de Resistències al Fòrum, la FAVB —Federación de Asociaciones de Vecinos de Barcelona—, varias ONG y otros colectivos). Esta efervescencia tenía lugar junto con una serie de manifestaciones críticas que abarcaban no tan sólo el contenido del Fòrum de las Culturas, sino la actuación urbanística misma y el modelo de ciudad que está detrás. Por primera vez en muchos años surgía un importante conjunto de textos de denuncia y con carácter crítico, que analizaban el proceso urbano en marcha y buscaban la manera de hacerle frente.

Son autores y responsables de los mismos desde asambleas de *okupas* hasta grupos universitarios de estudio, algunos arquitectos, plataformas contra la especulación, grupos ecologistas y, como ya se ha dicho, asociaciones de vecinos y ONG. Como testimonio de todo ello tenemos la revista de la FAVB (*La Veu del Carrer*, "La Voz de la Calle"), el *Mapa-guia del Fòrum de las Culturas*, la producción del Colectivo Ariadna Pi, el libro *Guia de la Barcelona insostenible*, de Ecologistes en Acció, y sobre todo un libro de la editorial Virus (firmado por UTE: Unió Temporal de Escribas) con el título: *Barcelona, marca registrada, un model per desarmar* ("Barcelona, marca registrada, un modelo por desarmar").

Para los sectores próximos al poder municipal, este es sin duda un libro inacceptable, puesto que impugna radicalmente las estructuras que dominan y gestionan el orden urbano actual, la importancia crucial de los negocios y el carácter provisorio de las políticas sociales. En él se denuncia el crecimiento de Barcelona al servicio de los grandes grupos económicos y del capital financiero e inmobiliario, hecho que se disimula (y refuerza a la vez) con la fórmula de la cooperación pública y privada, la planificación estratégica

immigració, les desigualtats socials i culturals o el deteriorament del medi ambient.

A propòsit d'això, la crítica ecologista se centra en l'apoteosi de les grans infraestructures agressives amb l'entorn natural, amb l'impacte del trànsit motoritzat i el transport internacional de mercaderies, el consum exagerat de recursos i l'augment de residus i de la contaminació, el retrocés de les àrees agrícoles veïnes i la destrucció d'espais naturals per la urbanització desmesurada. Unes tendències clarament negatives, malgrat el que afirmen les campanyes de relacions públiques i el màrqueting.

És clar que quasi pràcticament tot el que qüestionen aquests grups constitueix el credo dels gestors actuals, cosa que evidencia una manca d'entesa radical, encara que la discrepància queda, de moment, a càrrec de minories. Preval, en qualsevol cas, la sensació que les tensions socials, ambientals i territorials no faran més que intensificar-se en aquesta Gran Barcelona en expansió, integralment penetrada per les dinàmiques del negoci planetari.

L'art al carrer?

La recuperació política de l'alcalde Porcioles per part de la jerarquia municipal o, més ben dit, la defensa d'una política de creixement urbanístic exacerbada, que ha deixat petita la mateixa herència porciolista, també té una traducció anecdòtica en el curiós destí de l'obra de Joan Brossa *Record d'un malson* (1989). L'escultura, una mena d'antimonument, amb el cap de Porcioles sobre una safata col·locada damunt d'una cadira, va ser realitzada per Brossa a partir d'un encàrrec de l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs, als anys 80, amb la intenció de situar-la en una plaça guanyada pels veïns a l'especulació. Però la intervenció dels diversos alcaldes d'aquesta localitat del Barcelonès va impedir que l'obra anés a parar a l'espai públic d'una plaça o un carrer. El 1996, després de diversos anys en un magatzem municipal, l'escultura va ser traslladada a la nova Biblioteca Popular de Sant Adrià, on ocupa un racó qualsevol al vestíbul. ♦

Josep Crosas

and the provisional nature of social policies. It criticises Barcelona's growth at the service of large business groups and financial and property capital, something which is concealed (and reinforced at the same time) through the formula of public and private cooperation, strategic planning and the corresponding mechanisms for citizen integration and consensus, combined with growing control of dissidence.

The aim is to unmask an urban project that has its roots in the urban development of the Porcioles era, and that takes to the ultimate consequences the PGM of 1976, characterised by accelerated development on a metropolitan scale, the constant expansion of infrastructures, opening up to foreign investment and dependency on tourism, the wanton creation of numerous business areas, the unprecedented expansion of property development, etc. A process of urban remodelling with which the Administration and private enterprise aim to tackle the intensification of competition that characterises global trade of metropolis and, at the same time, evade the problems arising from immigration, social and cultural inequalities or the deterioration of the environment.

Regarding this, the ecologists' criticism, well represented by the aforementioned *Guia de la Barcelona insostenible*, focuses on the boom of major infrastructures that are aggressive to their natural environment, with the impact of motorised traffic and the international transport of goods, the exaggerated consumption of resources and the increase in waste and pollution, the deterioration of neighbouring agricultural areas and the destruction of natural spaces by uninhibited urbanisation. These are clearly all negative tendencies, regardless of the claims made by the public relations and marketing campaigns.

It is clear that nearly everything that these groups are questioning constitutes the creed of the current administrators, which reveals a radical lack of understanding. The disagreement lies, for the moment, in the hands of minorities. In any event, the prevailing impression is that social, environmental and territorial tensions will only be further intensified in this Greater Barcelona as it further expands, deeply penetrated by the dynamics of planetary business.

Art on the street?

The political recovery of Mayor Porcioles by the municipal hierarchy that be, or, rather, the defence of a policy of exacerbated urban development growth, which has left the Porciolist legacy looking small, has an anecdotal translation in the curious destination of the work by Joan Brossa, *Record d'un malson* ("Memory of a nightmare") (1989). This sculpture, a kind of anti-monument, with the head of Porcioles on a tray placed on top of a chair, was produced by Brossa based on a commission from the Town Council of Sant Adrià de Besòs, in the 1980s, the intention being to site it in a square that residents had clawed back from speculation. However, intervention by several mayors of this town in the Barcelonès region prevented the work from ever reaching the public space of a street or a square. In 1996, following a period of several years in a municipal storage warehouse, the sculpture was moved to the new Library in Sant Adrià, where it occupies an unremarkable corner in the lobby. ♦

Josep Crosas

Translated by Debbie Smirthwaite

y los correspondientes mecanismos de consenso e integración ciudadana, combinados con un control creciente de la disidencia.

Lo que se intenta desenmascarar es un proyecto urbano que tiene sus raíces en el urbanismo de la era Porcioles, y que lleva hasta sus últimas consecuencias el PGM del 1976, caracterizado por un desarrollo acelerado a escala metropolitana, por la ampliación constante de las infraestructuras, la apertura a las inversiones extranjeras y la dependencia del turismo, la creación abusiva de numerosas áreas de negocios, la expansión inmobiliaria sin precedentes... Un proceso de remodelación urbana con el que la Administración y la empresa privada pretenden hacer frente a la intensificación de la competencia que caracteriza el mercado global de las metrópolis y, al mismo tiempo, esquivar los problemas derivados de la inmigración, las desigualdades sociales y culturales o el deterioro del medio ambiente.

A propósito de eso, la crítica ecologista se centra en el apoteosis de las grandes infraestructuras agresivas con el entorno natural, con el impacto del tráfico motorizado y del transporte internacional de mercancías, el consumo exagerado de recursos y el aumento de residuos y de la contaminación, el retroceso de las áreas agrícolas limítrofes y la destrucción de espacios naturales a cargo de la urbanización desmesurada. Unas tendencias claramente negativas, a pesar de lo que afirman las campañas de relaciones públicas y el márketing.

Está claro que prácticamente casi todo lo que cuestionan estos grupos constituye el credo de los gestores actuales, lo cual evidencia una radical carencia de entendimiento, aunque la discrepancia queda, de momento, a cargo de minorías. En cualquier caso, predomina la sensación de que las tensiones sociales, ambientales y territoriales no harán más que intensificarse, en esta Gran Barcelona en expansión, integralmente penetrada por las dinámicas del negocio planetario.

¿El arte en la calle?

La recuperación política del alcalde Porcioles por parte de la jerarquía municipal o, mejor dicho, la defensa de una política de crecimiento urbanístico exacerbado, que ha hecho parecer pequeña la misma herencia porciolista, también tiene una traducción anecdótica en el curioso destino de la obra de Joan Brossa *Record d'un malson* ("Recuerdo de una pesadilla") (1989). La escultura, una especie de antimonumento, con la cabeza de Porcioles sobre una bandeja colocada encima de una silla, fue realizada por Brossa a partir de un encargo del Ayuntamiento de Sant Adrià de Besòs, en los años 80, con la intención de situarla en una plaza ganada por los vecinos a la especulación. Pero la intervención de los diversos alcaldes de esta localidad del Barcelonès impidió que la obra fuera a parar al espacio público de una plaza o una calle. En 1996, después de varios años en un almacén municipal, la escultura fue trasladada a la nueva Biblioteca Popular de Sant Adrià, donde ocupa un rincón cualquiera del vestíbulo. ♦

Josep Crosas

Traducido por Esteve Comes i Bergua

▼
Record d'un malson.
Joan Brossa (1989),
amb el cap de
Porcioles sobre una
safata.

