

XAVIER SÁEZ

## LA INCIDÈNCIA EN LES INFRAESTRUCTURES METROPOLITANES DE TRANSPORT

**N**o sempre resulta fàcil valorar l'impacte de la realització de les Olimpíades sobre el procés urbanitzador de la ciutat, en la mesura que —com ha afirmat en repetides ocasions Pasqual Maragall— bona part de les intervencions a realitzar haurien estat igualment portades a terme, abans o després, independentment de la celebració d'aquests Jocs a Barcelona, que es configuren, per tant, més aviat com un catalitzador de les actuacions empreses. Tanmateix, condicionen òbviament un tractament articulat de totes les obres infraestructurals que poden incidir en el desenvolupament d'aquestes Olimpíades.

En aquest sentit, moltes de les actuacions iniciades o previstes en les infraestructures metropolitanes de transport poden vincularse en alguna mesura al projecte olímpic, per més que en ocasions hagin estat projectades amb anterioritat o incorporin opcions llarg temps pendents o paralitzades. En tot cas, el projecte dels Jocs Olímpics ha significat en alguns casos l'esperó decisiu per abordar operacions que no pel fet de ser necessàries han estat menys posposades. Al llarg d'aquestes línies es pretén valorar els efectes que directament o indirectament es poden derivar de la realització d'aquests Jocs en el sistema infraestructural de l'aglomerat urbà barceloní.

### implicacions en la xarxa viària urbana

Pel que respecta a la xarxa viària, han estat desbloquejats o repesos diversos projectes que estaven pendents de resolució des de temps enrere, en tant que la implantació de les àrees olímpiques ha forçat la reordenació de circulacions en algunes zones.

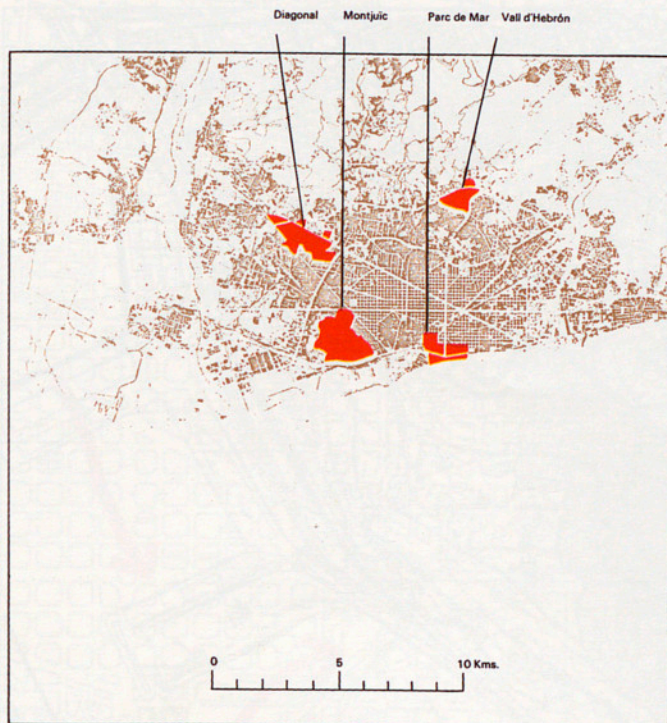
L'emplaçament de les àrees en què principalment es

desenvoluparan les activitats olímpiques, estructurades convencionalment en quatre grans zones a la ciutat<sup>1</sup>, situa en general aquests espais en bones condicions d'accessibilitat, a prop dels principals eixos viaris de la ciutat (vegeu el gràfic 1). Tanmateix, hi ha diversos projectes d'intervenció en la xarxa viària encara pendents o en fase de realització que actualment es configuren amb un horitzó de finalització anterior al 1992 o coincident i que es poden considerar vinculats en major o menor grau al projecte olímpic. Sobre això, cal fer referència als projectes següents:

En primer lloc, en relació amb la reordenació global de la muntanya de Montjuïc, i per tant amb una vinculació directa amb la implantació de l'Anell Olímpic, s'ha de fer esment de la importància que cobra la resolució dels accessos a la zona —tradicionalment difícils—, que serà previsiblement la que registrarà una major aflluència de públic. El Pla Especial d'Ordenació de Montjuïc, prestant una atenció especial a aquest aspecte, preveu a més dels accessos ja existents des de la plaça d'Espanya i l'avinguda del Paral·lel, dues vies noves de penetració en la muntanya a partir de la Gran Via i el passeig de la Zona Franca. Pel vessant oposat, la carretera de Miramar es desviarà —en part de forma soterrada— per la part posterior del nou hotel en què es reconvertirà l'antic restaurant de l'Exposició de 1929 (posteriorment seu dels estudis de Televisió Espanyola), mentre que un nou túnel de 400 m de llargada permetrà l'accés a l'avinguda de Miramar directament des del passeig de Colom (vegeu el gràfic 2).

Amb aquestes realitzacions i algunes millores previstes als accessos des de l'avinguda del Paral·lel —sobretot del carrer Nou de la Rambla—, les diverses instal·lacions de Montjuïc admetran l'entrada d'uns

GRÀFIC 1: ÀREES OLÍMPIQUES



Font: Informe de Progreso. 90 Sesión del COI. Oficina Olímpica. Barcelona, 1985.

13.000 vehicles i 100.000 persones l'hora<sup>2</sup>, fet que indubtablement comporta una àmplia capacitat d'acolliment. Malgrat l'evident vinculació dels esmentats remodelatges viaris al projecte olímpic, cal dir que mentre Montjuïc continuï acollint les manifestacions de la Fira, i en la mesura que es vulguin recuperar per a usos ciutadans àmplies zones de la muntanya fins ara infrautilitzades, la resolució de les limitacions d'accés existents constitueix un aspecte inevitable d'abordar.

Mereix també un breu comentari la prevista transformació del carrer Tarragona en nucli d'activitat terciària —vinculat, si més no parcialment, amb el procés previst de recuperació i revaloració de Montjuïc— en un intent de canalitzar cap aquesta zona l'expansió de l'àrea central de negocis a partir de la plaça Macià i de la zona alta de la Diagonal. Aquest projecte també comportaria canvis significatius en l'esquema viari de l'entorn de la plaça d'Espanya, de manera que afavoriria l'ús de transeünts al carrer Tarragona i l'esmentada plaça i desviaria la circulació d'automòbils bàsicament cap a la Gran Via.

El Segon Cinturó és una obra viària que, estancada durant força anys, inicia el camí d'una solució definitiva, estimulada en bona part per les necessitats derivades de la celebració dels Jocs Olímpics; en tot cas, es pot afirmar que per a les àrees de la Diagonal, i sobretot de la Vall d'Hebrón, aquesta via constituirà un eix primordial de comunicació.

Aquest cinturó va ser projectat el 1968 com a auto-via urbana perimetral que desviés les circulacions procedents de la zona del Besòs i la Meridiana, per una banda, i del delta del Llobregat i l'autopista A-2 per l'altre extrem, de manera que no tinguessin necessitat

d'entrar a la ciutat. Adjudicades les obres el 1974, només se'n va arribar a construir un tros de la part central —i encara parcialment—, com a conseqüència de les protestes dels veïns dels barris afectats, que van aconseguir parar l'obra en diverses ocasions.

La represa d'aquest projecte s'ha produït a partir d'uns plantejaments sensiblement diferents dels que hi van donar origen, tractant de fer-ne no tan sols un element d'enllaç, sinó una via integrada a la ciutat, amb la qual cosa una part del trànsit discorrerà per vies segregades i l'altra per carrils connectats amb la xarxa viària urbana; d'altra banda, per primera vegada des de 1968 el problema es considera globalment, després d'haver estat fragmentat en diversos subprojectes i projectes parcials<sup>3</sup>. Actualment, es preveu completar l'any 1992 aquest Segon Cinturó a partir de la seva connexió amb la Diagonal fins a Montgat, dividint-ne la part que transcorre pel municipi de Barcelona en dos trams —el projecte dels quals ha estat encarregat a dos equips tècnics—, mentre que el tram entre Santa Coloma i Montgat serà dissenyat per tècnics dels municipis afectats sota la responsabilitat global de la Corporació Metropolitana de Barcelona.

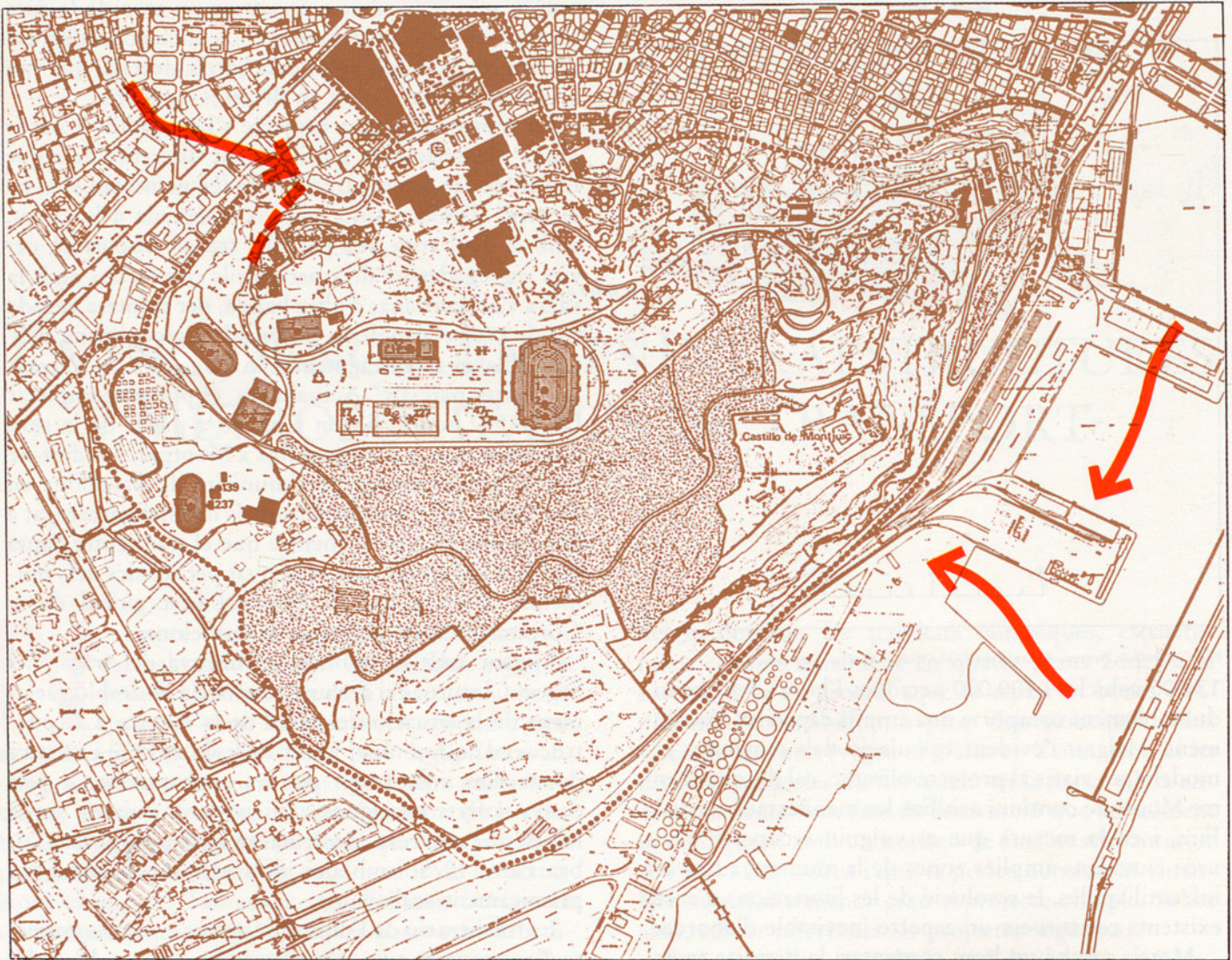
Lligant amb la resolució definitiva del traçat del Segon Cinturó, cal fer una referència al desbloquejament de la situació del túnel de la Rovira. La construcció d'aquest túnel va ser iniciada el 1972 i aviat va donar lloc a protestes per les expropiacions i pels danys soferts en alguns edificis; tanmateix va ser la fallida de l'empresa constructora que va paraitzar l'obra l'any 1975, amb dos dels tres túnels previstos pràcticament acabats.

La finalització de l'obra comportarà un nou projecte d'accessos en què, subratllant el caràcter urbà de les vies, a la zona del Carmel, es crea una rambla amb un passeig central de 35 m d'amplada. Amb les reparacions necessàries, es posaran en servei les dues galeries construïdes amb dos carrils cadascuna —que funcionaran en un únic sentit—, amb la previsió que a final de 1986 puguin estar en funcionament.

El tram així realitzat connectarà el primer i segon cinturons i millorarà sensiblement la connectivitat de grans zones —sobretot d'Horta, Montbau, el Carmel i la Vall d'Hebrón— amb les àrees centrals de la ciutat. D'altra banda, pel que fa a les activitats olímpiques, representa una millora important de l'accessibilitat a l'àrea de la Vall d'Hebrón des d'una bona part del nucli urbà.

Una altra obra viària de gran importància per a la ciutat, i que en alguna mesura es veu afectada per la realització dels Jocs Olímpics, és el Cinturó del Litoral. La úrgencia a executar aquest cinturó ja va ser explicada pel Ministeri d'Obres Públiques el 1962 com a via directa d'accés al port —principal punt de càrrega i descàrrega de l'àrea metropolitana— i del seu entorn industrial. Després d'acumular retards des de l'inici, l'any 1971, el tram que discorre des de Sant

GRÀFIC 2: ACCESOS PROJECTATS A L'ÀREA DE MONTJUÏC



Feliu de Llobregat fins al port està a punt de ser enllestit; ben al contrari, el tram paral·lel al Besòs encara no ha estat completat, ni tan sols en la fase de projecte, i planteja grans dificultats de disseny.

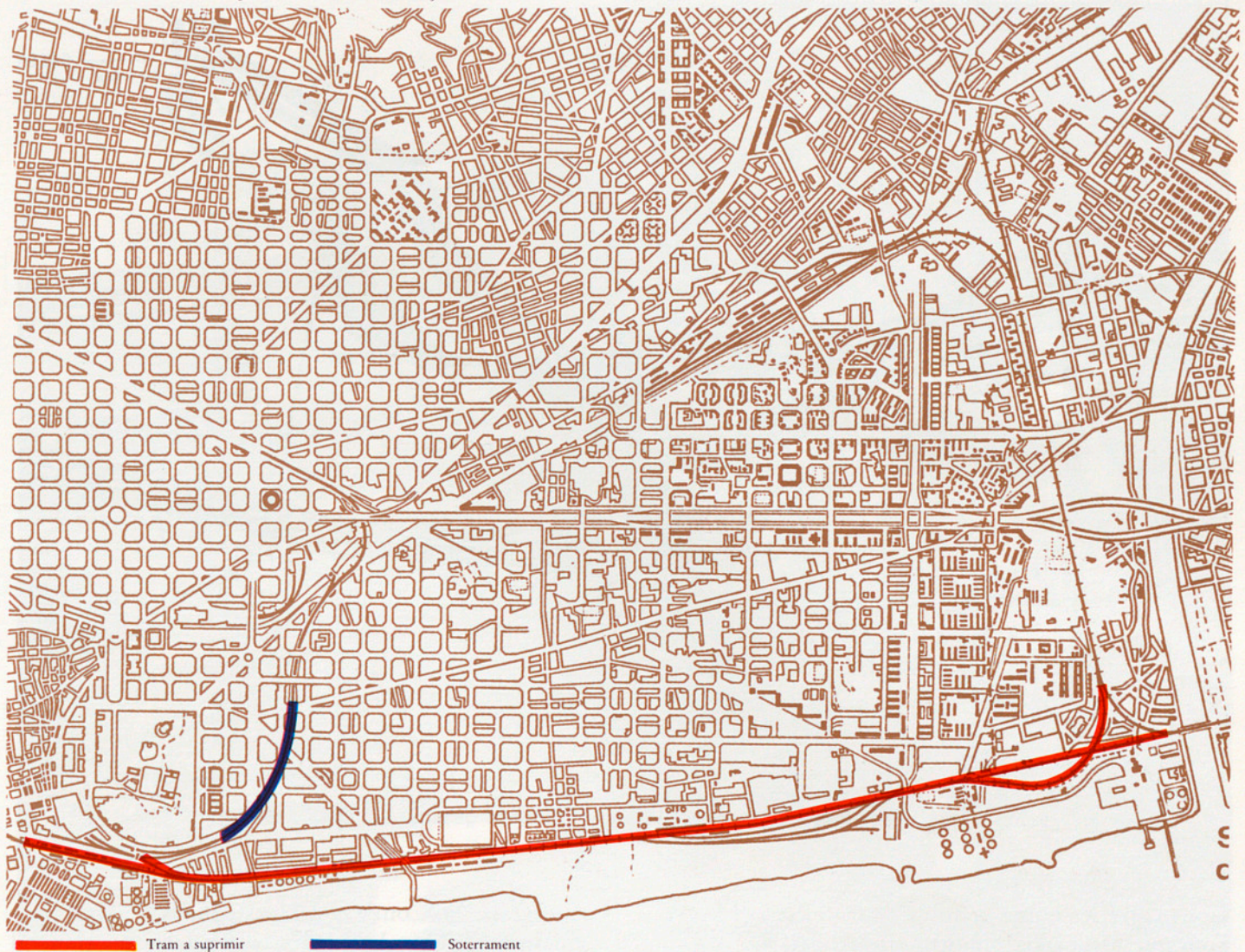
Encara que el desenvolupament del Cinturó del Litoral en el vessant del Llobregat hagi estat considerablement anterior al projecte olímpic, constitueix l'eix principal d'accés a l'àrea de Montjuïc —i fins i tot de la zona de la vila olímpica— des del delta del Llobregat i l'autopista A-2. D'altra banda, la resolució d'una bona part del tram estrictament litoral —la corresponent al sector del Poblenou s'ha vist significativament influïda pel que fa a disseny i desenvolupament per la implantació de la vila olímpica.

Així doncs, aquest cinturó, que hauria de completar els anells viaris de la ciutat, té una considerable importància en l'accessibilitat de dues de les zones més significatives en el desplegament de les activitats olímpiques i en la seva interconnexió —pel passeig de Colom i a través de la Barceloneta—, i d'altra banda, almenys en el tram que correspon al sector del Poblenou, ha estat influït per la realització dels Jocs de 1992 incorporant criteris de disseny coherents amb l'orde-



LES OBRES VIÀRIES HAURAN D'AGILITAR EL TRÀNSIT PER LA CIUTAT

GRÀFIC 3: REFORMES PROJECTADES ALS ENLLAÇOS FERROVIARIS



nació de la vila olímpica. Tanmateix, el tram que segons les previsions haurà de discórrer paral·lel al Besòs a partir del camp de la Bota encara està pendent de resolució, malgrat l'interès d'aquest tros, per tal com permetria el desdoblament dels fluxos —que actualment suporta la Meridiana— que travessen la ciutat des de l'A-7 i A-18 destinats al Poblenou i sobretot al port i a la inversa.

Igualment en relació amb l'emplaçament de la vila olímpica, s'ha de fer esment de la reordenació del tram corresponent del passeig de Carles I, que passarà a constituir la connexió viària vertical més important del sector oriental de la ciutat amb la zona marítima, junt amb el carrer Prim. D'altra banda, les transformacions plantejades en aquesta zona comportaran, previsiblement, la necessitat d'efectuar una reordenació de trànsits en el nus de la plaça de les Glòries.

Per últim, cal fer una breu referència a la recent decisió d'executar el túnel de Vallvidrera, que, tot i no tenir cap influència, ni tan sols indirecta, del projecte olímpic, es preveu que entrarà en servei l'any 1992. En tot cas, aquest túnel millorarà l'accés a les àrees de la Diagonal i Montjuïc des d'algunes zones del Vallès —sobretot Sant Cugat—, i més específicament de l'à-

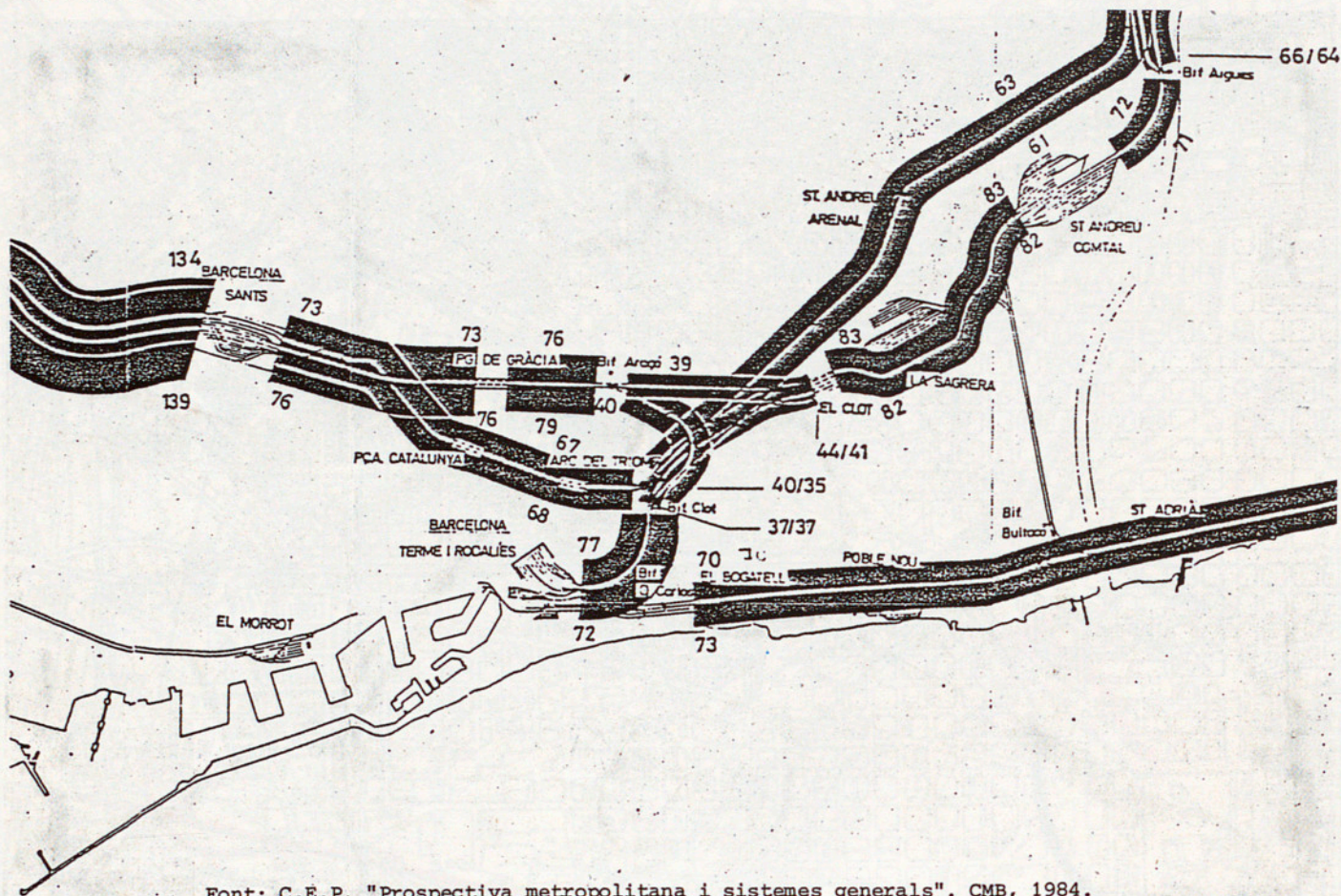
rea Vallès-Cerdanyola, on es preveu la residència de jutges i àrbitres dels Jocs.

### la xarxa ferroviària

Les línies i instal·lacions de ferrocarril han estat tradicionalment unes barreres urbanístiques importants en el desplegament de la ciutat. Aquesta situació s'ha mantingut bàsicament sense variacions substancials fins a èpoques ben recents; únicament a partir de la dècada dels cinquanta, amb el soterrament de diverses línies i la transformació o desaparició d'algunes estacions i la creació d'altres de noves, es modifiquen significativament aquestes circumstàncies.

Una de les qüestions més importants encara pendents a Barcelona en relació amb les infraestructures ferroviàries és la problemàtica derivada de l'existència de la línia que circula paral·lelament a la costa per tot el Poblenou, que juntament amb l'estació enclavada en aquest barri i les instal·lacions industrials existents, constitueix una greu barrera entre tot el sector oriental de la ciutat i el mar. Igualment, el tram que enllaça l'estació de França amb la línia que discorre sota el carrer Aragó és un obstacle important a les conne-

GRÀFIC 4: NOMBRE DE CIRCULACIONS DIÀRIES EN LA XARXA FERROVIÀRIA (1983).



Font: C.E.P. "Prospectiva metropolitana i sistemes generals". CMB, 1984.

Font: C.E.P. "Prospectiva metropolitana i sistemes generals". CMB, 1984.

xions entre les zones centrals de la ciutat i el Poble nou, que resta així greument encaixonat.

Aquesta situació ha pogut ser en gran part desbloquejada a conseqüència del projecte dels Jocs de 1992. En efecte, després de llargues negociacions entre les diverses institucions afectades, el febrer de 1986 es va arribar a un acord entre l'Ajuntament de Barcelona, la Generalitat, el Ministeri de Transports, la CMB i la RENFE, que permetrà resoldre els problemes del traçat ferroviari en aquesta zona d'acord amb «les necessitats derivades de la celebració dels JO-1992», segons explicita el conveni signat. Aquestes necessitats, òbviament, fan referència a la implantació de la vila olímpica en terrenys contigus al parc de la Ciutadella.

Les obres previstes, amb un pressupost de 8.451 milions de pessetes —en el qual participen els quatre organismes de l'Administració signants de l'acord—, es calcula que haurien de ser finalitzades l'any 1990 i significaran una transformació substancial de tota la façana marítima del Poble nou i d'una part important del barri. En resum, es tracta de la supressió de la línia de la costa des de la sortida de l'estació de França fins al ramal del Besòs —a l'alçada del camp de la Bota— i de totes les instal·lacions ferroviàries que s'hi estenen i del soterrament parcial del tram que uneix l'estació de França amb les línies restants a la plaça de les Glò-

ries (gràfic 3). Com a contrapartida, els trajectes provinents de la línia de la costa, en ser desviats pel ramal del Besòs i de la Sagrera, registraran un increment de set minuts en el recorregut, i es congestionarà significativament el trajecte entre Sant Andreu i Aragó i Sants (gràfic 4).

Aquestes dues obres impliquen importants transformacions, ja que suposen la desaparició de les estacions de Rodalia, el Poble nou i el Bogatell, i el trasllat de la terminal i tallers del Talgo a Sant Andreu Comtal i dels serveis de mercaderies a terrenys de la RENFE a la Llagosta. Igualment, per fer possible el trasllat dels serveis referits i la supressió de la línia del Poble nou, és necessari quadruplicar les vies al ramal de la Sagrera, reforçant el servei de mercaderies en aquesta estació, i el desdoblament i millora del ramal paral·lel al Besòs que uneix la línia de la costa amb la de Granollers, perquè pugui suportar els increments de trànsit que anteriorment suportava la línia que serà desmantellada.

Amb aquestes actuacions es farà un gran pas endavant en l'obertura a la ciutat de la façana marítima del Poble nou, i en la millora de la permeabilitat d'aquest barri amb la zona central de la ciutat. En aquest sentit, el projecte preveu que les vies del tram estació de França-plaça de les Glòries començaran a discórrer



EL PASSEIG DE COLOM ASSOLIRÀ GRAN IMPORTÀNCIA COM A VIA D'ENLLAÇ

soterrades a l'alçada del carrer Francesc Aranda, i, doncs, els carrers compresos entre els de Wad-Ras i Pujades —actualment interromputs— tindran continuïtat sense obstacles fins a la Ciutadella.

D'altra banda, l'eliminació del tram esmentat a la línia de la costa facilitarà considerablement l'aproximació de la ciutat al mar, ja que se n'haurà suprimit l'obstacle principal i, per tant, es possibilitarà la prolongació del passeig de Carles I fins a la façana marítima i la creació dels equipaments i espais lliures previstos al Pla de Costes en contigüitat al Cinturó Litoral. La pervivència en aquesta zona de diverses implantacions industrials implica una dificultat addicional, i en aquest sentit la construcció de la vila olímpica es converteix en l'element catalitzador del procés de transformació urbana de tota la zona del Poblenou, actualment en un procés avançat de degradació. Els efectes difusors de la vila olímpica haurien d'afavorir la reconversió d'aquest barri, bona part del qual ja presenta un escàs valor d'ús per a la indústria que hi radica i ofereix, en canvi, importants possibilitats de reurbanització i de realitzar una operació de revalorització de l'espai urbà, de manera que la intervenció de l'Administració hi adquireix un paper important amb vista a controlar amb eficiència el rigor i la qualitat de les actuacions i a evitar excessos especulatius.

Per tant, la realització dels Jocs de 1992, amb la construcció de la Vila Olímpica, ha constituït l'element impulsor per a la supressió de les barreres i obstacles que les infraestructures ferroviàries han constituït històricament a la zona del Poblenou. D'altra banda, es pretén que la construcció de la vila sigui el dinamitzador de la reurbanització de tota la zona, fet que podria donar lloc a una de les transformacions urbanes de més envergadura de les últimes dècades, per la profunditat i l'amplitud de les modificacions.

#### el port i l'aeroport

La incidència dels Jocs-92 en aquestes dues importants infraestructures de la ciutat ha de ser més reduïda que en els casos anteriors.

Pel que fa al port, únicament s'ha considerat la possibilitat de tenir-hi amarrats, en l'època de la celebració dels Jocs, els vaixells de passatgers que puguin ser utilitzats com a hotels flotants per allotjar visitants. Això es veu afavorit per la situació central del port i per la proximitat a Montjuïc. Tanmateix, la realització de les Olimpíades i el remodelatge en curs d'una bona part de la façana marítima de la ciutat també podrien ser un factor d'impuls a la recuperació de les àrees més antigues i del port per a usos ciutadans.

Aquesta transformació, inevitable a llarg termini, resultaria coherent amb els plantejaments definits al PERI de la zona de la Barceloneta, en què es preveu la conversió dels molls del Rellotge, de la Barceloneta i del Dipòsit en espais d'ús públic, reconvertint els coberts existents al moll de la Barceloneta en instal·la-



LES OLIMPIADES COINCIDIRAN AMB EL 500 ANIVERSARI DEL DESCOBRIMENT D'AMERICA



LES OLIMPIADES, UN ESPERÓ PER ABORDAR PROBLEMÀTIQUES CONCRETES DE LA CIUTAT

cions per a bars, restaurants i petits comerços, en la línia dels establiments ja existents en aquesta zona, mentre que l'edifici del Dipòsit es preveu que sigui adaptat per a usos culturals o administratius<sup>4</sup>. L'antiguitat i difícil comunicació de les instal·lacions existents en aquests molls i l'actual demanda creixent d'espais ciutadans connectats al front marítim aconsellarien abordar aquestes transformacions, de manera que la recuperació de la façana marítima en continuïtat des de les platges de la Barceloneta fins al Besòs i des dels molls d'aquest barri fins el Portal de la Pau fos un fet l'any 1992. En aquest sentit, els Jocs Olímpics poden arribar a ser l'esperó d'una important transformació del port, almenys pel que fa a la seva integració a la ciutat.

Pel que respecta a l'aeroport, previsiblement serà la via d'accés de la major part dels participants i assistents als Jocs procedents de l'exterior de Catalunya; per tant, haurà de suportar elevats trànsits puntuals durant la celebració dels Jocs i en els períodes immediatament anterior i posterior. L'aeroport de Girona, per la proximitat i fàcil comunicació per autopista amb Barcelona, pot ser un important reforç de servei al de la capital; tanmateix, actualment es consideren diverses actuacions a l'aeroport barceloní per millorar-ne les condicions, fet que contribuirà a adequar-les als requeriments derivats de la realització de les Olimpíades.

El programa d'inversions previst per a l'aeroport de Barcelona se centra en l'ampliació de l'edifici terminal de passatgers i l'ampliació de l'aparcament de vehicles i de la plataforma d'estacionament d'avions, a més de diverses millores tècniques i d'altres serveis. Ben al contrari, no s'hi preveu la construcció de cap pista nova, malgrat destinar importants partides pressupostàries a la reserva de terrenys que puguin absorbir les necessitats futures.

Pel que fa a la terminal de passatge, es preveu ampliar-la en una superfície aproximada de 9.000 m<sup>2</sup>, en dues fases, fins a l'any 2000, preveient la possibilitat d'avançar l'última fase per completar l'obra abans de la celebració de les Olimpíades. Cal destacar que la realització d'aquesta ampliació es fa encara més necessària en la mesura que aquestes instal·lacions terminals han estat assenyalades en més d'una ocasió entre

les més antiquades i insuficients de l'aeroport, de manera que la millora i l'eixamplament hi resulten imprescindibles, davant aquests Jocs. D'altra banda, la zona d'aparcament de vehicles, actualment ja prou limitada, serà ampliada en 10.000 m<sup>2</sup> abans de 1989, i així estaran cobertes les necessitats previsibles a terme mitjà. Igualment, l'ampliació de la plataforma principal d'estacionament d'avions, que incrementarà amb 13 places noves la seva capacitat, permetrà atendre les necessitats previsibles almenys fins a l'any 2000; aquesta ampliació es produirà en tres fases, escalonadament, fins al 1995.

Per acabar, abans de l'any 2000 es preveu la construcció d'una zona modular d'una superfície de 90.000 m<sup>2</sup> que acollirà activitats comercials, recreatives, hoteleres, instal·lacions de les companyies aèries, etc., la realització de la qual —en part o totalment— podria ser avançada per entrar en servei el 1992.

En definitiva, la realització de les Olimpíades ha de portar una dinamització important en diverses realitzacions que afecten les grans infraestructures de transport de la ciutat, i que si bé en una gran part dels casos haurien d'haver estat realitzades en un termini més o menys llarg —com és el cas de la majoria de les intervencions previstes a la xarxa viària i les ampliacions previstes a l'aeroport—, en altres han constituït l'element dinamitzador clau: en el cas de la Vila Olímpica, això pot ser a més el primer pas d'un procés de transformació urbana de gran abast. Com ha estat assenyalat<sup>5</sup>, la realització d'una gran quantitat d'importants obres públiques i d'intervencions urbanitzadores constitueix una gran oportunitat per corregir deficiències urbanístiques i infraestructurals heretades i per incidir en la conformació de la ciutat d'una manera equiparable a com ho van fer les exposicions de 1888 i 1929 en la seva època.

XAVIER SÁEZ

economista i membre del Centre d'Estudis de Planificació

#### NOTES

- (1) Vegeu, per exemple, *Informe de Progreso. 90 Sesión del COI*, Oficina Olímpica, Barcelona, 1985 i *Barcelona-92. Anteproyecto presentado en Los Angeles 1984*, Oficina Olímpica, Barcelona, 1984.
- (2) *El País*, 20-VII-86.
- (3) Vegeu M. Ribas Piera, «El II Cinturó», a *Materiales del Seminari de les vies de Barcelona*, Ajuntament de Barcelona i C.M.B., maig 1984.
- (4) Vegeu *Plans i projectes per a Barcelona*, Àrea d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona, 1983.
- (5) Ll. Millet, «La ciutat i el projecte de Jocs Olímpics», a *Revista Econòmica de Catalunya*, núm. 2, Barcelona, 1986.