

¿Se celebraran uns Jocs Olímpics en una ciutat a mig fer?

Arran de la proclamació de la ciutat de Barcelona com a seu dels Jocs Olímpics de 1992, s'originà un canvi sobtat en l'orientació de l'acció del govern municipal que, volent fer-ho tot abans de l'esdeveniment, especialment en matèria d'infraestructures viàries, s'imposà l'assumpció de noves fites que dugueren a pressions institucionals i a compromisos incomplibles.

Les previsions de les administracions responsables permetran, però, resoldre amb èxit reptes com aquest esdeveniment universal i, l'endemà dels Jocs, el país continuarà el seu procés de modernització.

Fa més de 25 anys ja es va considerar la necessitat de dotar el sistema urbà barceloní d'una xarxa de comunicacions viàries interconnectades, que havia d'actuar com a distribuïdora de trànsits a l'entorn de la ciutat i com a element regulador de les entrades i sortides a través dels pocs (fins ara es pot dir que quatre, d'aquí un quant temps, sis) accessos a la ciutat. Naixia, així, el Pla de la Xarxa Arterial Metropolitana que es va incorporar posteriorment, gairebé en la seva totalitat, al Pla General Metropolità d'Ordenació Urbana, aprovat l'any 1975 pel Consell de Ministres.

Quan es van restablir les institucions demogràfiques a Catalunya de totes les actuacions previstes en el primer document, únicament se n'havien executat alguns trams de l'anomenat primer cinturó, una petita part del segon, que havia estat aturat pels moviments d'associacions de veïns, queixosos de la secció prevista en el projecte, i els inicis de dues actuacions de comunicació transversal: els túnels de la Rovira i de Vallvidrera, obres que ben aviat quedaren paralitzades.

S'havia construït, això sí, mitjançant la fórmula del peatge, l'anomenat tercer cinturó, encara que s'hi va introduir una modificació substancial: unes calçades laterals de pas gratuït que es van aconseguir durant els primers temps de govern democràtic. Aquest tercer cinturó, que havia estat previst com a enllaç entre autopistes, realitza avui funcions plenament urbanes.

Actuacions emblemàtiques

No s'ha d'oblidar, si volem situar en el seu context la dinàmica de l'execució dels projectes de la xarxa arterial, que la primera actuació concreta de l'Ajuntament de Barcelona electe, en aquesta matèria, va ser l'enderroc d'un tram del primer cinturó, actuació emblemàtica que simbolitzava el triomf d'un nou model de ciutat. Decisions d'aquesta mena marquen l'equip de govern que les pren –per això, potser, encara no ha arribat fins a la Meridiana aquest primer cinturó, ni tan sols fins al passeig de Maragall-. I, conseqüentment, durant uns anys ni s'inicien projectes, ni s'expropien els solaris afectats, ni es materialitzen nous convenis amb les altres administracions.

Mentrestant, la Generalitat, conscient de la magnitud del problema en cas d'una represa d'activitat com la que s'ha produït –el maltusianisme i el creixement 0, també afecten els projectes d'infraestructura– incorpora al Pla de Carreteres de Catalunya els elements de la xarxa arterial que encara no s'havien construït i reprèn algunes de les actuacions aturades: el túnel de la Rovira i el seu enllaç amb el segon cinturó i alguns trams d'aquest entre l'anell de Valldaura i l'avinguda de l'Hospital Militar. Val a dir que l'Ajuntament hi ha participat aportant-hi terrenys, fent-se càrrec del trasllat dels serveis afectats o contribuint a pagar les despeses de mobiliari urbà o enjardinament.

Potser l'operació més complexa, la que requereix un major con-



Tram del II Cinturó



sens institucional, és la continuació dels treballs del túnel de Vallvidrera, que també és una actuació emblemàtica, però en un altre sentit: exemplifica la voluntat de millorar la connexió de Barcelona amb el rere país, amb el Vallès, i de fer-ho utilitzant els instruments que la moderna tecnologia posa al nostre abast, respectant l'entorn i vetllant per la integració de l'obra civil en el medi. Afortunadament, i amb tota probabilitat, abans de dos anys, podrem comprovar el resultat de l'aplicació d'aquesta política.

Compromisos

Però arriben els Jocs Olímpics i arriba també un canvi, sobtat i pendular, en l'orientació de l'acció de govern municipal. Ara cal fer-ho tot, com sigui, però abans de l'any 1992. Els primers estudis, assenyalats, sobre els quals s'estableixen els compromisos assumibles per cada institució compromesa en el projecte olímpic, i que donen resposta als requeriments de la logística necessària per a la correcta celebració dels Jocs, han de ser bandejats i s'imposa l'assumpció de noves fites, sense abans calibrar l'esforç que això exigeix a l'economia del país i el risc de trencament de l'equilibri territorial que implica.

La maduresa política del Govern de Catalunya li impedeix de concertar compromisos incomplibles. Per aquesta raó, en el mateix moment en què afirma que la connexió entre la Meridiana i la Diagonal pel segon cinturó, i el seu enllaç amb el del litoral en el nus de la Trinitat s'acabarà abans dels Jocs Olímpics, afirma també que no pot construir la connexió entre la Diagonal i l'autovia de Castelldefels, la famosa "pota sud", fins l'any 1993.

La pressió institucional, creada més tard, obliga a estudiar fórmules imaginatives que, sense afectar substancialment la distribució d'inversions a la resta de Catalunya, permetin avançar en l'execució del tram. La col·laboració del MOPU es considerava imprescindible

i amb el raonament apareix la idea de la possible consideració del tram d'unió entre el cinturó del Litoral i l'accés a l'aeroport com a obra d'interès estatal.

El compromís del Govern central de participar amb 65.000 MPTA en el finançament de les actuacions que duu a terme el holding d'empreses públiques municipals relacionades amb les infraestructures olímpiques, fa pensar en l'acceptació de la fórmula.

Malauradament, el mateix president del Govern espanyol s'encarrega d'eliminar aquesta possibilitat i restitueix la situació al seu estat inicial, que consta en els convenis signats entre la Generalitat, el MOPU i l'Ajuntament de Barcelona per a l'execució de les obres pendents de la xarxa arterial metropolitana.

"Mig ple o mig buit"

La conseqüència n'és l'aplicació pura i simple de l'enunciat paradoxal d'allò "mig ple o mig buit". L'any 1992 no se celebraran uns Jocs Olímpics en una ciutat que ha fet un esforç excepcional per adequar les seves infraestructures, amb la col·laboració absoluta de totes les institucions públiques que se senten responsables que la iniciativa arribi a port. Se celebraran uns Jocs en una ciutat a mig fer, on encara faltarà que el metro arribi a Montjuïc i on per anar de l'aeroport a Pedralbes caldrà circular pel cinturó del litoral o anar a buscar el primer cinturó, qui sap si hi hauríem d'afegir que tampoc no es podrà agafar directament la Meridiana des de Badalona o des de Sant Adrià de Besòs.

Els plantejaments utilitzats fins ara han estat, però, massa radicals. La realitat serà que l'any 1992, Barcelona viurà un esdeveniment universal, que ha de permetre que arreu del món, tothom valori l'esforç fet per generacions i generacions de catalans que al llarg del temps han construït i re-construït aquest país, que li han donat una història i una cultura, però que també han creat les estructures que ara permeten plan-

tejar-se i resoldre amb èxit reptes d'una tal magnitud.

I la realitat serà també que l'endemà dels Jocs Olímpics aquest país continuarà el seu camí cap a la modernització, la competitivitat i la integració plena dins la Comunitat Europea, perquè unes administracions responsables hauran previst, mesuradament, el que calia anar fent per millorar la qualitat de vida dels seus ciutadans.

