

I. La Puerta Norte de Barcelona:
El Parc de la Trinitat

El *Parc de la Trinitat* es un parque urbano ubicado en el interior de uno de los nudos viarios más importantes de Barcelona, el *Nus de la Trinitat*, conocido también como la Entrada Norte a la ciudad.

Con una superficie total de aproximadamente 7 ha, el *Parc de la Trinitat* resuelve, mediante soluciones provenientes del mundo del paisaje (Batlle, 2014), el cruce y enlace entre los cinturones periféricos que envuelven la ciudad de Barcelona y las autopistas que conectan hacia el norte y el este del país. A su complejidad estructural, se suma la historia de un barrio, razón por la cual, el parque de la Trinitat es, efectivamente, un parque y no un vacío de de ciudad.

El *Parc de la Trinitat*, el cual en sus inicios fue un espacio destinado a albergar un «park and ride» para 6.000 automóviles, es ahora un claro ejemplo de como las vías de circulación no deben ser necesariamente motivo de fragmentación urbana.

13

El *Parc de la Trinitat* es, sobre todo, un ejemplo de como un espacio destinado a convertirse en un vacío urbano tendiente al olvido, degradación y posible vandalismo, puede evolucionar a un espacio de calidad urbana de gran importancia, sobre todo cuando se trata de aglutinar y transformar su entorno urbano próximo. Su diseño apunta a profundizar en la creación de nuevos modelos de integración del espacio del automóvil en el sistema de espacio públicos, sin reducir su función de circulación (por el nudo pasan más de 200.000 vehículos diariamente). (Borja & Muxi, 2003). Estamos hablando de un espacio particularmente complejo.

Con una situación físico-geográfica de carácter metropolitano este espacio se inserta, de forma abrupta, a un espacio de carácter local:
La Trinitat Vella, el barrio.



Fig. 4 "Parc del
Nus de la Trinitat"
Batlle i Roig
arquitectes.
© Fotografia:
Andrés Flajszer.

El *Parc de la Trinitat* se sumerge entre concreto, como un fragmento limitado de naturaleza inmersa en la ciudad y a modo de oasis citadino, va buscando entre desniveles físicos, visuales y auditivos conectarse con los habitantes del barrio vecino para ofrecerles un respiro.

La historia del Parc de la Trinitat es que realmente aparece como una *casualidad* en un *vacío* que se genera en una ciudad ya construida y con una urgencia de renovarse. El *Parc de la Trinitat* se convierte, entonces, en una *oportunidad* y no en una *prioridad*.

En este caso, la ciudad y el barrio no se encuentran preparados para recibir este parque.
(Batlle, 2014)

“El problema con el que nos enfrentamos —subrayó un portavoz de los concentrados— es que este nudo se construye muy amplio para que permita un «park and ride» de 6.000 vehículos y se respete una fábrica.

De esta forma, el cinturón pasará a 30 o 40 m de las viviendas. Uno de los afectados expresó esta circunstancia con una frase muy gráfica «Comeremos con los coches dentro de casa» “

(La Vanguardia, 22 oct, 1988)

15

Tras repetidas manifestaciones, no fue sino hasta 1989 que los vecinos del barrio de la Trinitat, accedieron al proyecto del *Nus de la Trinitat*. Entre sus principales preocupaciones era la cualidad de vida que tendrían una vez que este nudo viario se llevara a cabo: la degradación del barrio, la cercanía con los coches y, sobre todo, el sentimiento de encierro. Por esto, los vecinos del barrio buscaron, por medio de constantes luchas, que el previsto «park and ride» no se llevara a cabo y que en su lugar, existiera un espacio público. Aparece el *Parc de la Trinitat* como una *reivindicación*.

En el texto del periódico La Vanguardia, en su artículo *El barrio de Trinitat Vella colapsa el tráfico de la Meridiana en protesta por su degradación* (1988), se describen los compromisos que el *Instituto Municipal para la Promoción Urbanística (IMPU)* asumió para llevar a cabo la construcción del Nus de la Trinitat:

- Que la parte superior del tramo soterrado del Nudo de la Trinitat se urbanice como una plaza-balcón.
- Que exista una exclusividad peatonal.
- Que conserve una correcta conexión con la estación del metro.

Debido a su situación físico-geográfica, estamos hablando de un espacio rodeado de brazos de autopista en tres niveles, por lo que una de las principales preocupaciones de diseño era *cómo se iba a acceder al parque*.

“El momento de inicio del proyecto es un proyecto difícil de inicio porque cuesta entender cuál es el lugar del proyecto, porque el lugar del proyecto antes de que lo hicieran es un sitio que va a estar lleno de bucles por todos los sitios y que no sabes cómo la gente va a llegar adentro, qué calidad van a tener ahí, rodeados de coches por todos lados y cuánto va a haber de aquello”. (Batlle, 2014)

En el caso del Parc de la Trinitat, fueron las redes de infraestructuras las que alteraron, delimitaron y, sobre todo, dieron la pauta para el diseño del parque. Se alteró la geografía del territorio.

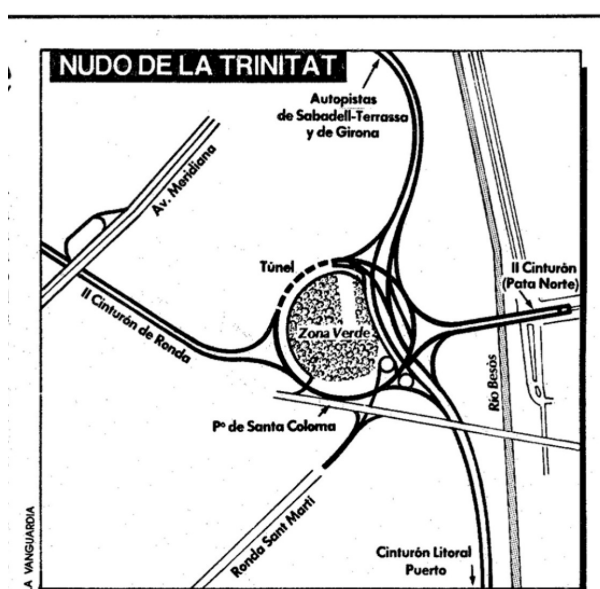


Fig. 5 Esquema del Nus de la Trinitat. Periódico La Vanguardia, Barcelona, miércoles 5 de julio, 1989

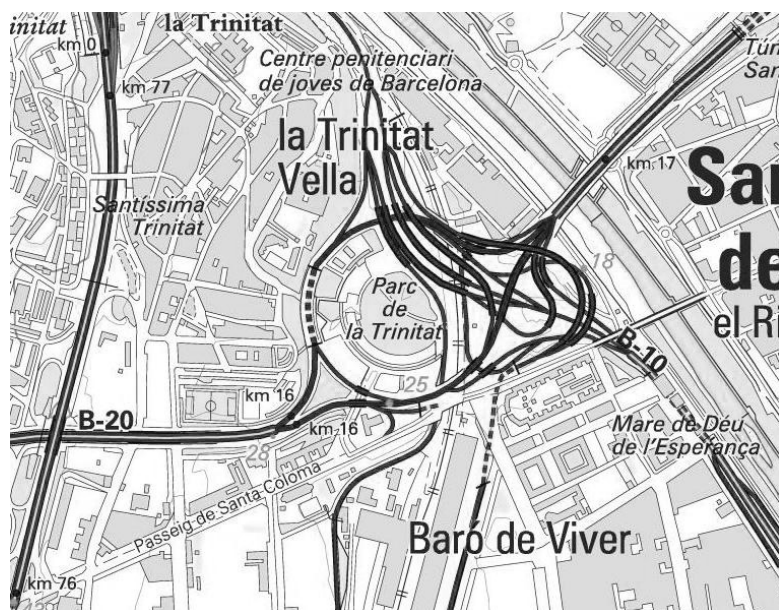


Fig. 6 Plano topográfico del Nus de la Trinitat. Base topográfica 1:25.000. Instituto Cartogràfic i Geològic de Catalunya, ICGC. Marzo, 2014

No sé si es cierto o no, pero yo a veces explico que el Ayuntamiento de hecho iba pactando en función de las protestas vecinales... se iba pactando la cantidad de nudo que se podía tapar. Y a ellos les tocó una cantidad que no es pequeña, pero tampoco es todo el nudo. (Batlle, 2014)

Son 200 metros el área pactada. A través de estos 200 metros se libra una autopista de cinco carriles y se ingresa desde el barrio de la Trinitat Vella al metro Trinitat Vella (L1) y, a la vez, la oportunidad de ingresar hasta el parque. Una segunda entrada, localizada al suroeste del parque, se conecta con el Paseo de Santa Coloma. En este acceso, en lugar de saltar, se accede por debajo de las rondas.

El Nus de la Trinitat fue una de las últimas obras del bucle, estas obras apresuraron su paso con las Olimpiadas del '92 acelerando el proceso de diseño y construcción. El parque se inauguró en el año 1993, un año después de las Olimpiadas.

17 A diferencia de otras ciudades y de otros parques: el Parc de la Trinitat nace en una ciudad construida, dentro de un nudo viario. "Aquel espacio iba destinado al nudo viario y además se sacó un parque... ¡Y además se sacó un parque!" Reitera Batlle en la entrevista (2014). Estamos hablando de un espacio que nace a espaldas de la ciudad, el cual, de no haber sido por los Movimientos Vecinales suscitados entonces, sería ahora un espacio vacío destinado al aparcamiento de coches, destinado a la degradación y al olvido. Posiblemente el barrio de la Trinitat, bajo este panorama, tendría hoy otro destino.

El sitio donde iba el nudo que eran unos descampados que habían allí, los primeros diseños viarios, y los últimos también, lo ocupaban todo, lleno de bucles, con el típico dibujo de bucles de autopista de muchos carriles que se entremezclan. (Batlle. 2014)

Según este mismo periódico, lo que más les interesaba a los vecinos de la Trinitat es que los cinturones no se convirtieran en barreras, pues tenían miedo de que el barrio quedara encerrado.

Bajo este panorama de urgencia y reestructuración urbana, los vecinos de la Trinitat temieron, y con justa razón, que su barrio, que ya se encontraba encerrado entre la Av. Meridiana y una autopista de entrada, quedara aún más segregado. La reclamación vecinal, narra Batlle (2014) era por conseguir que ahí, en La Entrada Norte de la ciudad, la autopista quedara integrada; "y si pudiera ser, que generara espacio público. Es por esto que comienza la idea de que ahí existiría un espacio público y que a este espacio público se llamaría parque." (Batlle, 2014)

El verde es redentor, es la bondad, la plaga benéfica; se sermonea, se vocifera, se idolatra, incluso al compás de huecos embaidores. Si no pensamos o no nos camuflamos en “verde”, no somos de hoy; “verde” es lo espiritual, lo social y lo políticamente correcto. (Batlle, 2011)

En su libro *Muerte y Vida de las Grandes Ciudades* (1967), Jane Jacobs replantea la necesidad de buenos medios de transporte para una buena comunicación, como algo básico de la vida en la metrópolis. “Lo importante en la ciudad es una multiplicidad de opciones”. La importancia del coche dentro de la ciudad, me parece discutible, sin embargo, no así la buena comunicación o la multiplicidad de opciones.

En la entrevista, Batlle lo pone muy claro: *porque al final todos somos peatones, pero a veces también somos conductores*. Esta es la multiplicidad de opciones a la que se refiere Jacobs, el doble uso al que se refiere Batlle. La importancia que tiene *La Entrada Norte o Nus de la Trinitat* a nivel nacional, regional e internacional busca, a principios de los años 90, una manera de convivir con la importancia de la calidad de vida de un barrio, sus calles y sus habitantes.

18

La reivindicación a la cual se refiere Batlle (2014) se encamina más a un ámbito social, darle al ciudadano parte de lo que se le ha quitado, o en sus palabras pagar el *pecado cometido*.

La reivindicación va más allá, sin embargo. Se trata de una reivindicación también con la ciudad y el territorio, con el espacio construido.

Se le ha impuesto a un terreno de huertos y descampados, una autopista dura y gris; a la libre salida del sol, salidas y entradas de coches en todas las direcciones y, más aún, a un barrio de escala local y periférica, se le ha impuesto un carácter metropolitano. El espacio necesita ser reivindicado.



Fig. 7 Descampados de la Trinitat, sobre el año 1975. Associació Comissió de la recerca y divulgació de la memoria de Trinitat Vella.



Fig. 8 Imagen de las obras de construcción del cinturón de la Trinitat. Associació Comissió de la recerca y divulgació de la memoria de Trinitat Vella.

Para llevar a cabo esta reivindicación tanto con la población como con la ciudad, Batlle menciona los planteamientos que dieron pie a la elaboración del proyecto de diseño, del nudo y del parque⁵.

- (1) Conseguir que la autopista segregue lo menos posible*
- (2) Conseguir sacar un espacio público*
- (3) Conseguir una cualidad de espacio público.*

⁵ En este estudio se hace una separación del Parque de la Trinitat del Nus de la Trinitat. Aún cuando se encuentra uno dentro del otro, lo que a nosotros nos interesa, es el espacio público interior. Que si que el parque es generado por las vías de alta velocidad, pero la resolución interior es generada a partir de ciertos parámetros sociales, urbanísticos, arquitectónicos y paisajísticos que son los que a este estudio interesan.

La imatge que tothom reconeix com a més pròpia de la Trinitat Vella són els vuit pilars elèctrics d'alta tensió que passen al llarg de la calçada de carrer d'entrada i sortida al barri, Cerro de la Trinitat. Aquests vuit pilars, més dues torres metàl·liques, són un perill permanent per a una zona habitada, i encara més en un carrer massa ample (només té vuit metres de banda a banda)⁶
(Fabre y Huertas, 1976)



29. No manca tampoc el sentit de l'humor per a mostrar les dificultats d'arribar al metro a la Trinitat Vella el 1972, reproduïdes en aquesta endevinalla humorística, publicada a «Nueve Barrios», el butlletí de l'Associació de Veïns. Posteriorment, es millorà l'asfaltat del camí que duia a l'estació de Torras i Bages.

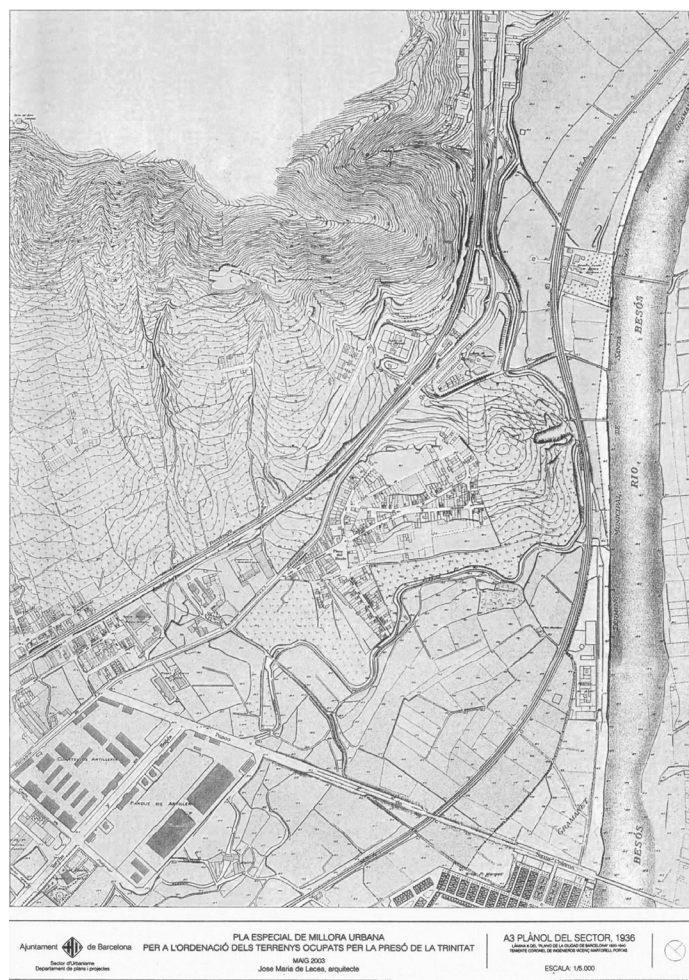
Fig. 9 Acertijo humorística, publicado en "Nueve Barrios", el boletín de la Asociación de Vecinos, 1972. Tots Els Barris de Barcelona, pag. 199.

Situado sobre el Cerro de la Trinidad, el barrio de Trinitat Vella fue cruce de carreteras durante muchos años. Es con el impacto de las grandes infraestructuras viarias de los años noventa, que se vio delimitado por sus fronteras: La Ronda de Dalt, la avenida Meridiana, las vías del tren y las autopistas de entrada y salida de la ciudad, definen la extensión de Trinitat Vella.

Los primeros pobladores de la Trinitat Vella, se asentaron alrededor de los años veinte y treinta y comenzaron a ocupar los terrenos colindantes a la carretera de Ribes utilizándolos como segunda residencia. Trinitat Vella fue en los años cincuenta una tierra de acogida para un número importante de inmigrantes del resto del estado y, a partir de los años ochenta, de una segunda oleada de

⁶ Jaume Fabre y Josep M. Huertas en su libro *Tots els Barris de Barcelona*, tomo VII, describen como aún cuando existe una ley que prohíbe las líneas aéreas de alta tensión en zonas habitadas, el barrio de la Trinitat Vella se encontraba asentada bajo ocho metros, de banda a banda, de estas líneas.

Fig. 10 A3 PLÀNOL DEL SECTOR, 1939. Làmina del Plano de la ciudad de Barcelona. PROJECTE D'INTERVENCIÓ INTEGRAL DEL BARRI DE TRINITAT VELLA (Sant Andreu). Ajuntamiento de Barcelona, 2006.



inmigrantes, esta vez *magrebíes*⁷. (Ajuntamiento de Barcelona, 2006). Y, de acuerdo a los indicadores socio económicos del año 2012⁸, el 33% de la población de Trinitat Vella es extranjera, principalmente proveniente de la República Islámica de Pakistán, de Marruecos y Ecuador.

Antes de ser el barrio actual, la Trinitat era uno de los extremos de la ciudad, también conocido como Coll de Finestrelles, del Municipio de Sant Andreu de Palomar, independiente de Barcelona hasta 1897.

⁷ **magrebí** adj. y com. Del Magreb o relativo a esta región norteafricana que se extiende por los territorios de Marruecos, Túnez y Argelia.

Barrio: La Trinidad Vella

Distrito: Sant Andreu, superficie total de 653 ha

Ubicación: Al norte de la ciudad

Superficie: 84 hectáreas

Población: 10.487 (al año 2012)

Límites: El río Besòs (que hace de frontera entre Barcelona), la Meridiana y la carretera de Ribes y el Paseo de Santa Coloma.

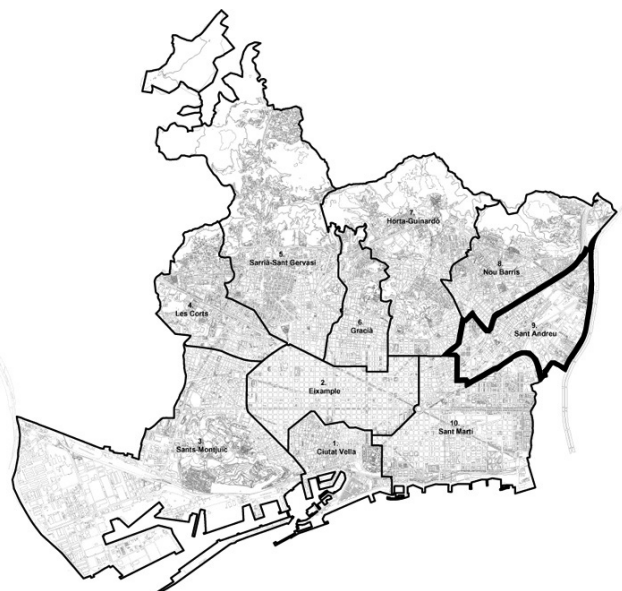


Fig. 11 Distrito de Sant Andreu. Mapa de la división territorial de Barcelona por distritos.

Ajuntamiento de Barcelona, Departament d'Estadística, 2014. Elaboración propia.

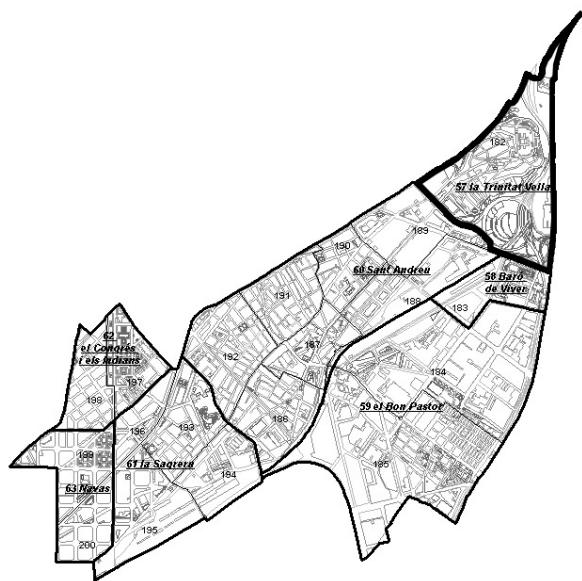


Fig. 12 Barrio de la Trinidad Vella. Mapa de la división territorial del distrito por barrios. Ajuntamiento de Barcelona, Departament d'Estadística, 2014. Elaboración Propia.

La Trinitat fue una zona campesina muy poco poblada que data desde 1920, año en el que la parte baja de la Trinitat comenzó a urbanizarse y a absorber la llegada de obreros inmigrantes atraídos por las grandes obras de la capital. Nació como un pequeño arrabal formado por casitas y pequeñas industrias que a principios de los años cincuenta desaparecen en gran parte para dar lugar a bloques de viviendas y a una prisión de mujeres.

Pocos años después, la política de expansión de nuevas vías de circulación separó a la Trinitat en dos barrios: la Trinitat Nova y la Trinitat Vella, división que persiste actualmente. El ferrocarril del norte desapareció en 1960, dando lugar a la línea de tren de alta velocidad (AVE). Un año más tarde se inauguró la prolongación de la avenida Meridiana.

Fue hasta el año 1983 que la estación de metro Trinitat Vella de la línea L1 quedó oficialmente inaugurada, después de constantes luchas vecinales por una mejor conexión con la ciudad. Pocos años más tarde es que comienzan las obras para lo que sería el *Nus de la Trinitat*, obra que debía estar terminada para el año 1992, con motivo de los Juegos Olímpicos.

24

“No hay duda de que esta es una de las zonas más caóticas de Barcelona: se edificó sin ningún orden y para acabarlo de arreglar la atraviesan vías rápidas, autopistas y alguna línea del ferrocarril, que dividen el barrio en sectores aislados y hacen difícil la estancia.”

Fragmento del texto Barcelona y sus alrededores a lo largo de los tiempos, 1974
(Marfull Sobre Casassas, 2012)

Fig.13 Imagen del Bus que sustituyó al metro durante las obras del Nus de la Trinitat en 1992. Associació Comissió de la recerca y divulgació de la memoria de Trinitat Vella.



Desde sus orígenes este barrio se ha ido configurando como un espacio de la ciudad desfavorecido, aislado y que ha albergado instalaciones y servicios no deseados en otros barrios, como la prisión de Trinidad, las instalaciones eléctricas y, el *Nus de la Trinidad*. Nació como uno de los tejidos urbanos separados de la ciudad, al cual el *Ensanche de Barcelona* (1859) de Ildefonso Cerdà no había logrado conectar del todo con el centro. En 1984, en el Pla de Vies de Barcelona, la esquina noreste de la ciudad, ya se contemplaba su importancia como enlace con el exterior.

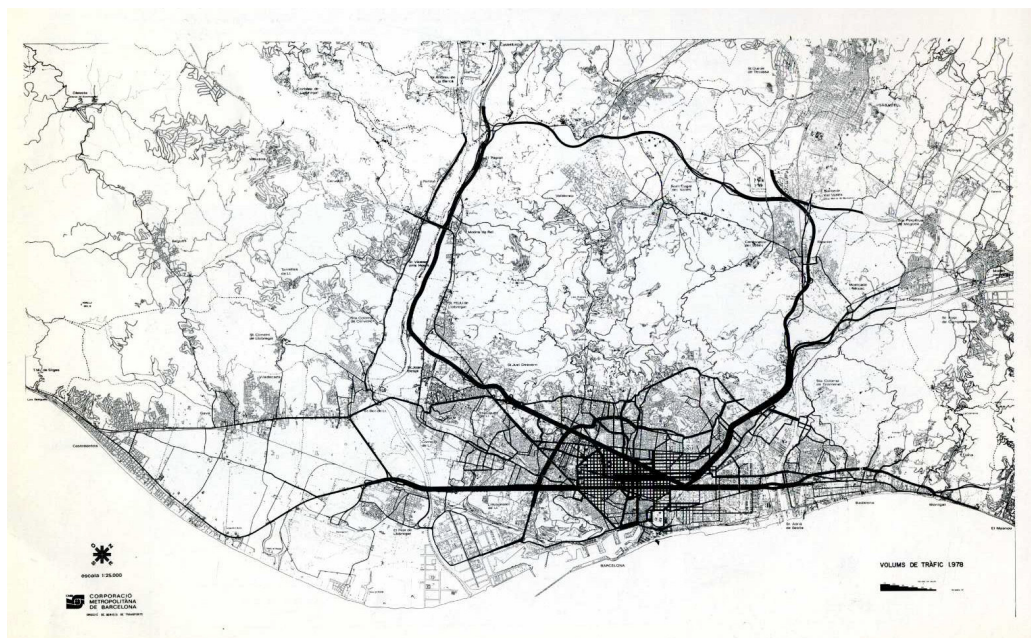


Fig.14 Mapa del volumen de tráfico de la ciudad de Barcelona, 1978. Pla de vies: Barcelona: materials pel Seminari de Vies: 25 - 26 de maig, 1984.

El último cambio urbanístico que sufrió el barrio de la Trinitat Vella fue el de la construcción del *Nus de la Trinitat*, en 1992 como un eje de confluencia de las rondas que rodean la ciudad de Barcelona. Esta construcción hizo al barrio, el poseedor de la zona verde más grande del distrito, con el *Parc de la Trinitat* en su interior. Aún cuando un espacio verde de esta importancia y magnitud supone una mejora objetiva, tanto para el barrio como para sus alrededores, es imposible negar que se vivió como una imposición la cual generó escepticismo y rechazo, y que dejó, aunque posiblemente a su mínimo... *nuevas fronteras*. (Hereu, Jordi, 2006)

En el documento oficial del Ajuntament de Barcelona del *PROJECTE D'INTERVENCIÓ INTEGRAL DEL BARRI DE TRINITAT VELLA (Sant Andreu) Lei 2/2004 de 4 de juny, de millora de barris, àrees urbanes i viles que requireixen una atenció especial* (2006), Jordi Hereu comenta sobre el aumento considerable de la contaminación acústica y ambiental que esta obra urbanística ha incurrido sobre

el barrio. Y, no es el único que lo menciona:

¡Hombre! ¡Que si se escuchan! Exclamó Osvaldo, encargado de la zonas de barbacoas y deportivas del *Parc de la Trinitat*, haciendo referencia al sonido de los coches que transitan las autopistas de la zona.

La defensa y la mejora del espacio público: Los Movimientos Vecinales

En los años sesenta se dio un surgimiento de movimientos sociales, estudiantiles y urbanos que se llegaron a definir como las formas alternativas de lucha tradicional de los movimientos de masas. Estos movimientos buscaron solucionar problemas sectoriales reclamando objetivos parciales y concretos y, exigiendo, sobre todo, nuevas formas de organización. (Domingo y Bonet, 1998)

Ya a principios de los años setenta, este movimiento fue tomando fuerza hasta convertirse en un boom de asociaciones vecinales, el cual llegó a ser conocido con el nombre de Movimientos Sociales Urbanos (MSU) por su carácter urbano: *Se opusieron a las actuaciones urbanas que se perfilaban a una degradación del entorno y exigieron viviendas, equipamientos y servicios que apuntaran a una mejora de la calidad de vida de los barrios.* (Muxí & Magro Huertas sobre Domingo y Bonet, 2009)

27 Exigiendo un nuevo enfoque en la planificación de la ciudad que tomara en cuenta a las personas, este movimiento luchó por un urbanismo propositivo de espacios, instalaciones y servicios que, además de satisfacer sus necesidades, mejoraban la experiencia de vida y de comunicación. Aún cuando estos MSU fueron diferentes en cada país, se logró compartir una voz que expresara los deseos de una ciudadanía por participar en la creación y construcción de su propio espacio urbano. (Muxí & Magro Huertas sobre Domingo y Bonet, 2009)

En Barcelona, a escala local surgen las asociaciones vecinales, debido a las fuertes secuelas de una guerra civil (1936-39) que durante el periodo de postguerra (1939-57) debilitó los sectores urbanos y sociales. Aún con una limitada recuperación de la economía, después de la guerra, las soluciones dadas a la ciudad siguieron siendo mínimas y, en su mayoría, puntuales y aparentes. Con problemas como fueron las oleadas de inmigración, de pocos recursos económicos que llegaron a la ciudad en busca de trabajo en el sector industrial, se dio pie a asentamientos irregulares en las zonas alejadas de la ciudad: *la periferia.* (Domingo y Bonet, 1998)

Estos asentamientos irregulares dieron origen a tejidos suburbanos de construcciones de viviendas sin una infraestructura adecuada de servicios o de comunicaciones estable que lograra relacionar las nuevas implantaciones con el conjunto de la ciudad. Esta escasa infraestructura, trajo consigo su correspondiente déficit de servicios, equipamientos, zonas verdes y transporte público. (Domingo y Bonet, 1998)

A partir del año 1957, con el nombramiento de Josep M. Porcioles i Colmer como alcalde de Barcelona, se suscita un segundo periodo (1957-73), dentro del marco del *franquismo* (1939-75), que cambia considerablemente el panorama, en este caso, urbanístico de la ciudad. Con una mejora considerable de la economía, se llega a una etapa innovadora de construcción en la que prevalecen las actuaciones que buscan manifestar un prestigio político. La ciudad se convierte en un espacio de negocio a partir de la especulación. (Domingo y Bonet, 1998)

Si el barraquismo de los años cincuenta se caracterizó por la autoconstrucción sin ningún tipo de normativas técnicas (Capel, 2005), el urbanismo de los años sesenta se caracterizó por una construcción de viviendas bajo el concepto de unidad vecinal (Domingo y Bonet, 1998). Se buscó otorgar a estos asentamientos suburbanos un espacio construido de carácter de ciudad.

De esta manera, estas unidades vecinales buscaron integrar tanto residencia como equipamiento y zonas verdes, sin embargo, las intervenciones fueron de una construcción de baja calidad. La urbanización dada no fue suficiente y los equipamientos no fueron los correspondientes; siendo asentamientos de la *periferia*, su situación se vio agravada por la falta de infraestructura de conexión con el resto de la ciudad. (Domingo y Bonet, 1998)

El desarrollo de los años sesenta creó barrios enteros indignos. (Subiros, 1990)

Posiblemente, este concepto de unidad vecinal dio origen a la formación de una lucha vecinal.

Fue en paralelo a estas intervenciones municipales, que ofrecían soluciones meramente técnicas, que apareció un conjunto de movimientos socioculturales que buscaron expresar la posibilidad de otra realidad y la posibilidad de otra idea de ciudad al margen de la oficial. (Domingo y Bonet, 1998)⁸

⁸ Jordi Borja, en el *Programa de Gestión Urbana, Oficina Regional para América Latina y el Caribe* (1995) describe sobre la importante complicidad que se generó entre los sectores políticos y profesionales del poder local, gracias a la crítica urbana que se generó entre los ciudadanos de Barcelona en años sesentas y setentas. Haciendo valer sus derechos y criterios, en los años ochenta y con la recuperación de la democracia, esta estructura fue fundamental para las Olimpiadas del '92. Dado que esto, se logró crear un ambiente de mutuo acuerdo que llevó a la consolidación de un movimiento popular integrado por los sectores trabajadores de barrios periféricos y clases medias.

La Trinitat Vella y las luchas vecinales

Fue el soterramiento de la acera que da a la carretera Nacional II, la primera lucha que los vecinos de Trinitat Vella lograron conseguir. (Fabre y Huertas, 1976). Después de muchas protestas debidas a los accidentes de tráfico con muertos y heridos, se colocó un semáforo para aminorar la gravedad que esta carretera representaba para el barrio. Al no ser suficiente, en octubre de 1972, los vecinos se organizaron para manifestarse y pedir el soterramiento indispensable de la carretera de Sabadell. No mucho tiempo más tarde, el barrio había logrado su primera reivindicación de lucha.⁹ (Fabre y Huertas, 1976)

Es característico del barrio de la Trinitat, contar con un numeroso tejido asociativo existente, escribe Jordi Hereu en el apartado de *Associacionisme i participació ciutadana del PROJECTE D'INTERVENCIÓ INTEGRAL DEL BARRI DE TRINITAT VELLA* (2006).

Es posiblemente una de las características del barrio, como bien apunta Jordi Hereu y como se insinúa en el texto de Fabre y Huertas, pero la realidad es que contar con un asociación consolidada y comprometida es también algo fundamental y trascendental en cualquier tejido social.

29

Gracias a estas luchas, y desde hace ya tiempo, que los vecinos del barrio han obtenido diversas mejoras en cuanto a equipamientos y actuaciones urbanísticas se refiere: desde el soterramiento de la carretera de Sabadell (1972); la estación del metro Trinitat Vella (1983); el Parc de la Trinitat en (1993); derribo de la prisión de la Trinitat (2009); la inauguración de la biblioteca José Barbero (2012), en recuerdo de José Barbero (Granada, 1945 - Barcelona, 2009) miembro activo de la Asociación de Vecinos. Estas son solo algunas de las reivindicaciones que se han logrado.

El barrio de Trinitat Vella colapsa el tráfico de la Meridiana en protesta por su degradación fue el titular del apartado de Sociedad del periódico La Vanguardia, el sábado 22 de octubre de 1988, dos años después de aceptada la candidatura de Barcelona como sede de los Juegos Olímpicos los que, cuatro años más tarde, fueron celebrados en la ciudad.

Un año después de la publicación de la nota, los vecinos aceptaron el proyecto del llamado *Nudo de la Trinitat*, punto de unión del *Segundo Cinturón, el Cinturón Litoral y las autopistas de Girona y de Terrassa-Manresa*. Se firma un pacto que pretende garantizar el correcto funcionamiento del tráfico, pero también la atenta integración del Nudo en el entorno urbano. (La Vanguardia, miércoles, 5 Julio, 1989)

9 *La Trinitat Vella: El Barri de la Llum*, es el título que dan Fabre y Huertas al apartado del barrio de la Trinitat Vella en su libro *Tots els Barris de Barcelona*, 1976.

Fig.15 Imagen de la lucha vecinal del Barrio de la Trinitat por la Biblioteca Pública del barrio. Associació Comissió de la recerca y divulgació de la memoria de Trinitat Vella.



Fig.16 Imagen de los vecinos del Barrio de la Trinitat en lucha. Associació Comissió de la recerca y divulgació de la memoria de Trinitat Vella.



Genaro Villagrasa y Antonio García, en su texto *Baró de Viver: La transformación de un barrio* (1999) expresan parte de la admiración (en cuanto a la lucha vecinal se refiere) que Baró de Viver guarda hacia su barrio vecino, la Trinitat Vella tras haber conseguido la construcción de un gran parque que logró amortiguar el impacto de las vías de alta velocidad. Aceptan, en cierta medida, que este gran parque es de beneficio, aunque relativo, para los habitantes de Baró de Viver.

El *Parc de la Trinitat*, en busca de una conexión con el exterior, abre un segundo acceso hacia el Paseo de Santa Coloma, una de las vías que dibujan el contorno del barrio de Baró de viver.

En el barrio de Trinitat Vella, sus representantes consiguieron la construcción de un gran parque [...] una amplia zona verde cercana de 7 ha de extensión. En el mismo y sus alrededores hay plantados unos 14,000 árboles; tiene un lago de 245 mtrs. de longitud y un anfiteatro con capacidad para 500 personas; zonas polideportivas, áreas de reposo y otra de juegos infantiles compiten sus instalaciones. (Villagrasa y García, 1999). A esto, sumamos dos esculturas de gran calidad y belleza, características del parque: Cavalls Desbocats, 1993 de Joaquim Ros i Sabaté (Barcelona, 1936) y Dona que es banya, 1993 de Rafael Bartolozzi (Pamplona, 1943) - Tarragona, 2009).

31

Con los años, el parque ha ido sumando más servicios y equipamientos, entre ellos un área de picnic y barbacoa (2008), una pista de automodelismo y una red de *volleyball* ecuatoriano, la cual Osvaldo cuenta con orgullo, *se pidió en repetidas ocasiones por los chicos del barrio, hasta que fue colocada.*

Sobre los equipamientos en el parque, Enric Batlle (2014):

“Si nos hubiesen pedido más cosas, nos habríamos puesto porque aquí pusimos los vestuarios de esto, decimos que era un par, a veces si hay cierta actividad, está bien.” Y más adelante, Batlle reitera *“Lo mejor que le puede pasar es que hubiera nuevas actividades, que regeneraran eso, o que potenciaran éste... éstos equipamientos”.*

*La Barcelona metropolitana:
Los Juegos Olímpicos '92*

Juegos Olímpicos: Acontecimiento económico, político, social y también espectáculo deportivo que tiene lugar cada cuatro años y que en 1992 se celebró en Barcelona.
(FAVB, 1997)

En 1981 se promovió a la ciudad para la candidatura a los juegos de la XXV Olimpiada. La meta de organizar los Juegos Olímpicos de 1992 y la preparación que ello supuso, buscó lograr una visión del sector internacional de una Barcelona nueva y moderna y, a su vez, una consolidación de la ciudad. (Sasa, 2013).



Fig.17 Evento de inauguración
de los Juegos Olímpicos en
Barcelona, 1992. Fotografies
històriques Barcelona'92.
Ajuntament de Barcelona.
Fotografia cedida per la
Fundació Barcelona Olímpica.
Tots els drets reservats.

Los Juegos Olímpicos se impulsaron como un evento que serviría de excusa o pretexto para hacer ciudad. (FAVB, 1997).

Al proponer la candidatura olímpica, el gobierno del Ayuntamiento de Barcelona supuso que la celebración de los juegos satisfaría el orgullo del barcelonés medio. (FAVB, 1997). Se afirmó que los Juegos Olímpicos harían llegar a Barcelona la corriente de dinero, público y privado, que permitiría convertir en realidad unos proyectos que, de otra forma, o tardarían mucho tiempo, o no llegarían nunca a realizarse.

Se establece en 1979 el primer *Ayuntamiento Democrático*, periodo que se comprende entre los años ochenta y noventa y que se caracteriza por las transformaciones urbanas que sucedieron en Barcelona con motivo de los juegos olímpicos. *Se manifestó, en estas actuaciones, un urbanismo democrático que expone los deseos de una ciudad conectada y cohesionada.* (Sasa, 2013).

Si el desarrollo de los años sesenta había creado barrios enteros indignos (Subiros, 1992)

33

La planificación general de años ochentas y noventas pretendió corregirlos y hacer, de esta manera, una ciudad digna para todos los ciudadanos.

El pretexto y el catalizador

Una vez aceptada la candidatura de Barcelona como sede de los juegos olímpicos, se comienza a dar velocidad a las actuaciones que se venían considerando, no solamente desde el gobierno democrático, sino también desde principios del siglo con el *Plan Jaussely* (1905) y los subsecuentes planes de ciudad a lo largo del siglo XX.

Ahora, todos los grandes proyectos de renovación urbana directamente relacionados con los juegos y también todos aquellos que en cualquier caso la ciudad necesitaba, se encuentran en fase avanzada de realización gracias a un volumen de inversión pública inédito en nuestra ciudad. (Maragall, 1992)

La propia estructura urbana se transformó, durante este periodo, para dar respuesta a las necesidades urgentes que los ciudadanos y la ciudad ya reclamaban. En la búsqueda de una cohesión social, la ciudad democrática prioriza al espacio público en cuanto a estrategias y actuaciones como vía para alcanzar un equilibrio urbano.

Fue tanto en la transición de gobierno (1976-79) como en la década del primer periodo democrático, que se puso especial atención a los proyectos de actuación inmediata, más que a una redacción de cuadro normativo, como lo era el ya existente *Plan General Metropolitano* (1976), instrumental urbanístico que, en conjunto con la elaboración de PERIS¹⁰ y el consenso cívico FAVB¹¹ (1972) sirvieron para una actuación pública firme. (Borja, 2004)

La existencia del *Plan General Metropolitano*, con sus facultades expropiatorias, permitió la conversión de áreas o edificios obsoletos, como las infraestructuras o industrias, en equipamientos colectivos y espacios públicos, importante también la existencia de un patrimonio de suelo público o de reserva para estos usos. (Borja, 2004)

Esta estructura de marco *político-jurídico* concertado con las organizaciones sociales de los movimientos vecinales de los años setenta; los colectivos profesionales con una nueva visión democrática y, también en conjunto con los agentes económicos¹², logró llevar a cabo la descentralización del urbanismo local y de los programas sociales y culturales en los distritos (1983-86). Acción que contribuyó a consolidar un urbanismo ciudadano, posiblemente una de las características más importantes de las políticas de hacer ciudad, aún en la Barcelona de hoy en día. (Sasa, 2013 sobre Borja & Muxí, 2004)

34

Los aspectos a considerar en las actuaciones de la ciudad olímpica fueron principalmente (1) *la articulación entre los barrios de la ciudad antigua, el Ensanche y los tejidos urbanos de la periferia*; (2) *la cualificación con su respectiva infraestructura y equipamiento, entre otros, las rondas, el «waterfront», el aeropuerto, el puerto y el ferrocarril*; (3) *el uso intensivo de la ciudad, reconvirtiendo las áreas o edificios obsoletos, en equipamientos colectivos y espacios públicos*; (4) *La inversión internacional para el desarrollo de los Juegos Olímpicos '92*. (Sasa, 2013)

Es por esto que uno de los principales criterios de intervención urbana que caracterizó los proyectos de los juegos olímpicos, fueron aquellos que por su ubicación modificarían la tendencia del desarrollo urbano hacia los tejidos de la periferia.

10 PERIS Planes especiales de reforma interior

11 FAVB, Federació d'Associacions de Veïns i Veïnes de Barcelona

12 Se plantea la inversión privada como soporte de actuaciones urbanas (Sasa, 2013)

“No es casual que las cuatro grandes áreas olímpicas se situaron prácticamente en cada uno de los lados del cuadrado urbano: Montjuïc, Villa Olímpica, Vall d’Hebron y Diagonal.” (Montaner, 1988)¹³

Aún cuando cada una de estas cuatro áreas quedó configurada con un carácter diferenciado de las otras, mantuvieron dos puntos en común importantes para este estudio. (Montaner, 1988)

1. *La transformación urbana global y rápida de estas áreas solo podía realizarse mediante un impulso extraordinario como es el de los Juegos Olímpicos.*
2. *El papel específico que cada una desempeñó en cuanto a la estructura de ciudad, a pesar de mantener un carácter polifacético.*

Las cuatro Áreas Olímpicas

35

De izquierda a derecha, (fig. 17)

(A1) *Montjuïc*. Se utilizó de una manera intensa y extensa como área de parques y equipamientos para la cultura, el ocio y las exposiciones.

(A2) *Nova Icària*. Se estableció como el barrio residencial de servicios de altísimo estándar y de espacios abiertos.

(A3) *Valle Hebrón*. Se dotó de equipamientos deportivos y de ocio de alto nivel.

(A4) *Diagonal*. Se reforzó su carácter universitario y deportivo pero con sus respectivas franjas de promoción privada dedicada a residencia, oficinas y comercios.

¹³ En el texto REPENSAR BARCELONA (2003), una recopilación de algunas de las diferentes notas de aportación llevadas a cabo por el arquitecto *Josep María Montaner*, a lo largo de los años, se comprende una nota que data de octubre de 1988 bajo el título de *BARCELONA, TEORIA MORFOLÒGICA DE LA CIUTAT*, en la que, Montaner explica la importancia de las áreas olímpicas como estructura de la Barcelona Olímpica de 1992.

Los espacios y equipamientos públicos fueron la gran maniobra, y seguramente, la principal característica del urbanismo democrático de los ochenta, estrategia que continuó en las operaciones olímpicas y subsecuentes de los años noventa.

(Borja & Muxi, 2003)



Fig.18 Las áreas olímpicas.
Barcelona: la ciutat i el 92.
Olimpiada Cultural, Institut
Municipal de Promoció
Urbanística (Barcelona,
Catalunya), 1990, p.84

36

“Para facilitar la conexión entre todos los barrios, áreas o partes de la ciudad es imprescindible el perfeccionamiento continuo de las líneas de conexión [...] Se debe plantear una nueva idea de vía rápida que, a la vez, sea urbana y cree espacios peatonales.” (Borja & Muxi, 2003)

Con esta idea de red se buscó que la ciudad quedara configurada como un conjunto de áreas de ciudad de autonomía y carácter propios, conectadas por una red compleja de líneas de comunicación de todo tipo: áreas y líneas. (Montaner, 1988)

En esta estructura urbana, una tercera pieza, que hace el papel de enlace entre ellas y que se desarrolla en aquellos lugares de confluencia de varias líneas de circulación o en franjas de contacto entre barrios: los nudos. (Montaner, 1988).

Son: La plaza de las Glòries, Renfe-Meridiana, la plaza Cerdà, la calle de Tarragona, el Puerto Viejo y, el Nus de la Trinitat, piezas de conexión de complejidad superior en su resolución que no las cuatro grandes áreas, y a las líneas debido a que los problemas de circulación se tuvieron que resolver en espacios más pequeños de la ciudad y por tanto, con un nivel más alto de superposiciones. (Montaner,1988)

Un recorrido geográfico de unas salas encadenadas por medio de áreas, líneas, nudos y puntos, como una analogía de las actuaciones sobre la Barcelona del 92' con la representación de un edificio y sus cuatro caras: línea de mar, levante, línea de montaña y poniente. (Montaner,1990)

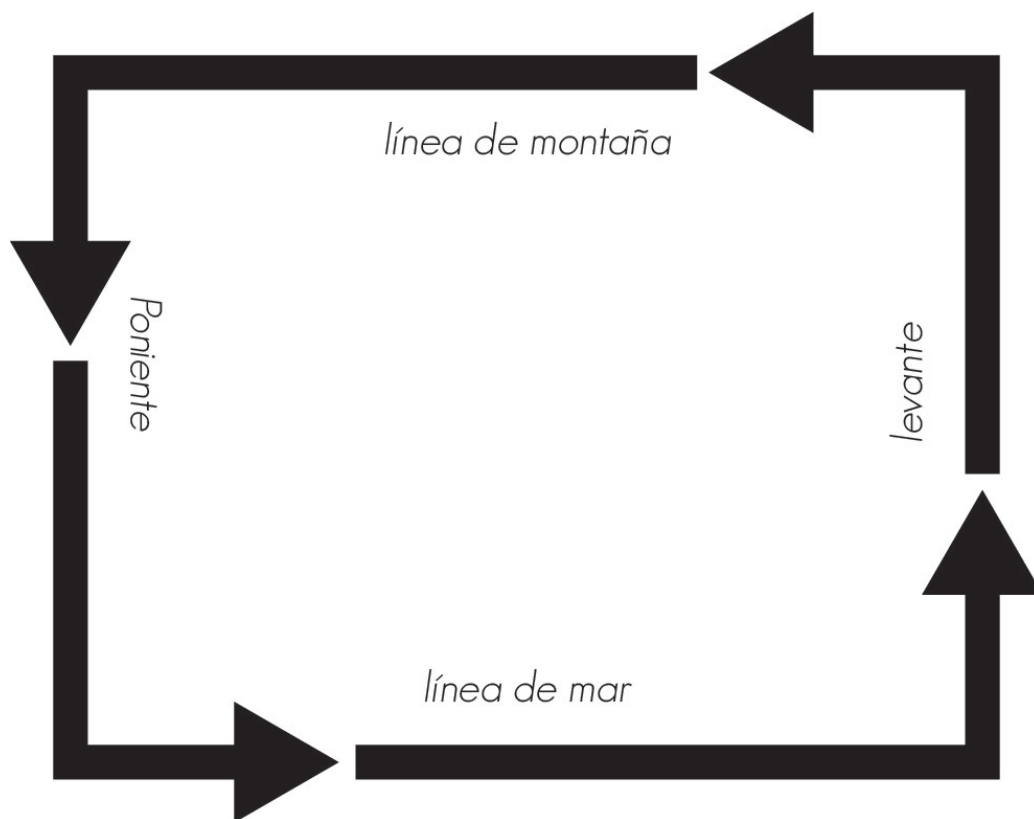


Fig.19 Diagrama de ubicación de las cuatro caras de la ciudad a las cual hace referencia Montaner (1992). Elaboración propia.