

ENU

CONSTRUCCION / ARQUITECTURA / URBANISMO

Publicación del Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Cataluña

Septiembre / Octubre 1973

100 pesetas

21

la Barcelona de Porcioles

A

Ayuntamiento

B C D E F

Bancos

Cinturón de Ronda

Durán Farell

Expo-82

Figueras

G H I J L

Gaudí, Plaza

Huarte y Cía sa

Inmobiliarias

Joan Güell (Calle de)

Lesseps (Plaza de)

M N O P

Llobregat

Montjuic

Noticiero Universal, El

Obra Sindical del Hogar

Plan de la Ribera

R S T U V

Realquilados

Santa Coloma de Gramanet

T.A.B.A.S.A.

U.R.B.A.S.

Viviendas, Déficit de

Z

Zonas verdes

Director: JORDI SABARTES CRUZATÉ **Subdirector:** FRANCESC SERRAHIMA DE RIBA

Redacción: FRANCESC SERRAHIMA DE RIBA, JESUS A. MARCOS ALONSO, MANUEL VAZQUEZ MONTALBAN, ENRIC SATUE LLOP

Coordinación: FABRIZIO CAIVANO **Secretaría:** LAURA ANZIZU

Colaboradores: JOSE MIGUEL ABAD, ORIOL BOHIGAS, FABRIZIO CAIVANO, ROMAN GUBERN, JAUME LORES, JESUS A. MARCOS, MANUEL V. MONTALBAN, FREDERIC PAGES, ENRIC SATUE, FRANCESC SERRAHIMA

Publicidad: MIGUEL MUNILL **Distribución:** MONTSERRAT ALEMANY **Suscripciones:** JOSE LUIS ROJO

Diseño Gráfico: ENRIC SATUE/MERCEDES AZUA **Fotografías:** GABRIEL SERRA/TONI VIDAL

Impresión: CASAMAJO (Barcelona) **Fotograbados:** ROLDAN

Redacción, Publicidad y Distribución: CAU/Balmes, 191, 6.º 4.ª, TELEFONO 228 90 14, BARCELONA 6

Suscripciones: España (un año) 500 ptas. Extranjero (un año) 12 \$

Números sueltos: España 100 ptas. Extranjero 2,40 \$. En extranjero están incluidos los gastos de envío. Los números anteriores a la fecha de venta o de suscripción sufren un recargo del 40 %.

Los trabajos publicados en este número por nuestros colaboradores son de su única y estricta responsabilidad.

En cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 21 y 24 de la Ley de Prensa e Imprenta, el Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Cataluña pone en conocimiento de los lectores los siguientes datos:

Junta de Gobierno: Presidente: José Miguel ABAD SILVESTRE. **Secretario:** Josep MAS SALA.

Contador: Francisco LLOVERA SAEZ. **Tesorero:** Carles PUIGGROS LLUELLES.



Asociación Española de la Prensa Técnica y Periódica.

CAU es una publicación del Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Cataluña. Depósito legal: B. 36.584-69



está en venta en las siguientes librerías:

BADALONA Librería Al Vent	EL FERROL Librería Helios	MADRID Librería Antonio Machado Librería Centro Press Librería Estudio Librería Fuentetaja Librería Marcial Pons Librería Miessner Librería Oxford Librería Porrúa Librería Visor Librería Aguilar	PAMPLONA Librería Andromeda Librería El Bibliófilo Librería Gómez Librería Médico Técnica	SEVILLA Librería Al-Andalus Librería Antonio Machado Librería Fulmen Librería Reina Mercedes Librería Sanz
BARCELONA Librería Acervo Librería Afegil Librería Ancora y Delfin Librería Argos Librería Bastinos Librería Las Beceroles Librería Bosch Librería Carrogio Librería Casa del Libro Librería Cinc d'Oros Librería Claris Librería Dolorinna Orsola Librería Epoca Francesa Librería Harvard Librería Hogar del Libro Librería Janua Librería Imart Librería Les Punxes Librería Lateradura Librería Occidente Librería Platón Librería Porter Librería Proa Librería Scriba Librería Tahull Librería Viceversa	GERONA Librería Geli Librería Pla y Dalmau	MANRESA Librería Xipell	PONTEVEDRA Librería Luis M. Gendra	TERRASSA Librería Grau
	GRANOLLERS Librería La Gralla		REUS Librería Gaudí	TORRELAVEGA Librería Puntual 2
	IGUALADA Librería Gassó	MATARO Librería Cap Gros	SABADELL Librería Arc Librería Hogar Librería Sabadell	VALENCIA Librería Concret Librería Tres i Quatre Librería Ausias March
	LA CORUÑA Librería Agora Librería Araujo Librería Atenas Librería Molist	MURCIA Librería Demos	SAN SEBASTIAN Librería Lagun Librería Internacional Librería Ramos Librería Servan Librería Ubiria	VALLADOLID Librería Amadis Librería Villalar
BILBAO Librería Universal	LAS PALMAS Librería Rexachs	ORENSE Gráficas Tanco Librería La Región	SANTANDER Librería Estudio Librería Hispano Argentina Librería Puntal	VIGO Librería Cervantes Librería Libredo
CASTELLON Librería Surco	LERIDA Librería Urriza	OVIEDO Gráficas Summa	SANTIAGO DE COMPOSTELA Librería Carballal Librería El Toral Librería Libredón Librería Porto	ZARAGOZA Librería General Librería Pórtico-2
CORDOBA Librería Agora	LUGO Librería Alonso	PALMA DE MALLORCA Librería Eresso Librería Mallorca Librería Tous		

CNU

21

SUMARIO	LA BARCELONA DE PORCIOLES	SEPTIEMBRE/OCTUBRE 1973
■ GUIA DE ANUNCIANTES		2
■ LA BARCELONA DE PORCIOLES/J. M. Alibes, M. J. Campo, E. Giralt, J. M. Huertas Clavería, R. Prades, S. Tarragó		29
■ AEROPUERTO, APARCAMIENTOS.		32
■ ARBORICIDIOS, AREA METROPOLITANA.		33
■ ASOCIACIONES DE VECINOS, AUGER DURO, BANCOS.		34
■ BARRACONES ESCUELA, BARRAQUISMO.		35
■ BASURAS, BELLVITGE.		37
■ BONET CASTELLANA, BORDOY ALCANTARA, BRIALES VELASCO, BRUNA DE QUIXANO, BUENO HENCKE.		38
■ CAMINO DE LA CADENA, CAMPO DE LAS CORTS.		39
■ CAMPO DEL EUROPA.		40
■ CAN BATLLO, CAN CLOS, CAN TUNIS.		41
■ CARMELO, CARTA MUNICIPAL, CASAS BARATAS, CASTELL LASTORTRAS, CATALANA.		42
■ CATALANA DE GAS, CATEDRAL (Aparcamiento), CINTURON DE RONDA (I).		43
■ CINTURONES DE RONDA (II y III).		44
■ CIUDAD MERIDIANA, CIUDAD UNIVERSITARIA.		45
■ COCHERAS DE SARRIA, COLEGIOS PROFESIONALES.		46
■ COMISION DE URBANISMO.		47
■ CONDOMINIOS VALLS, CONSORCIO TUNELES TIBIDABO.		48
■ CONTAMINACION, CORNELLA, COSTES DE URBANIZACION.		49
■ CUBIERTAS Y TEJADOS, DEFENSA DEL PATRIMONIO.		50
■ DEFICIT ESCUELAS, DELEGACION RELACIONES PUBLICAS Y TURISMO.		51
■ DURAN FARELL.		52
■ EDIFICIOS SINGULARES, ENCLAVAMIENTOS Y SEÑALES, EQUIPAMIENTO DEPORTIVO.		55
■ EQUIPAMIENTO ESPECTACULOS, ESCUELAS MUNICIPALES, ESPAÑA Y MUNTADAS, ESPACIOS A RECUPERAR.		56
■ ESPAÑOL (R.C.D.).		57
■ EXPOSICION 1982.		58
■ FIGUERAS BASSOLS, FOMENTO OBRAS Y CONSTRUCCIONES.		59
■ GALLARDO CARRERAS, GANDUXER RELATS, GARCIA MORATO (Avda.).		60
■ GARRAF, GAS NATURAL.		61
■ GASPART BONET, GLORIAS CATALANAS (Pza.), HOTELES DE LUJO, HUARTE.		62
■ HUNDIMIENTOS, INAUGURACIONES, INSTITUTO MENTAL SANTA CREU.		63
■ INUNDACIONES.		64
■ JUAN GÜELL (Calle de), LADRILLEROS.		65
■ LESSEPS.		66
■ LA LLAVE DE ORO, LLOBREGAT.		68
■ MANZANA DE LA DISCORDIA, MARQUES DE ALFARRAS.		70
■ MARQUES DE CASTELL-FLORITE, MASO VAZQUEZ.		71
■ MELIA (Hotel), MENSA, MERCABARNA.		73
■ MERCADOS, MERIDIANA (Avda.), METRO.		74
■ MONTJUIC.		75
■ MULLER Y DE ABADAL, MUSEOS.		76
■ NOTICIERO UNIVERSAL.		77
■ OBRA SINDICAL DEL HOGAR, OPUS DEI, ORFELINATO RIBAS.		78
■ PALACETE ALBENIZ, PARK GÜELL (Hotel).		79
■ PARQUE VALLE HEBRON, PASEO MARITIMO.		80
■ PATRONATO MUNICIPAL VIVIENDA, PLAN DE LA RIBERA.		81
■ PLANES PARCIALES.		82
■ PLANO DE LA CIUDAD, PLAYAS, PLAZA GAUDI.		83
■ PLENOS MUNICIPALES.		84
■ PORCIOLES Y COLOMER, PRESUPUESTO Y PROGRAMACION MUNICIPAL.		86
■ PUENTE DE MOLINS DE REI.		87
■ PUTXET (Hospital Colonias Extranjeras), REALQUILADOS.		88
■ SAGRADA FAMILIA, SAMARANCH TORELLO, SAN ILDEFONSO.		89
■ SANIDAD DEL BESOS.		90
■ SANTA AMELIA, SANTA COLOMA.		91
■ SANTS, SENTIS ANFRUNS.		92
■ SPAL, SOTERAS MAURI, SUBIAS FAGES.		93
■ TABASA, TARRAGONA (Calle).		94
■ TAXIS, TIBIDABO.		95
■ TORRE BARO-VALLBONA-TRINITAT, TRANSPORTE PUBLICO.		96
■ TRES TURONS (Parque), UNIVERSIDAD AUTONOMA, URBAS.		98
■ UVAS.		99
■ VALL BRAGULAT, VERNEDA (Gitanos), VIVIENDAS OCUPACION TRANSITORIA, VIVIENDAS (Déficit).		100
■ ZONAS DEGRADADAS, ZONA FRANCA.		102
■ ZONAS VERDES.		104
■ GUIA DE ANUNCIANTES		108

Reserve los elogios para su contenido



SEGURA VIUDAS "RESERVA HEREDAD"



la nada ausencia de vida



d
DECORISSIMA.S.A.
FONTANALS

Con Banca Catalana su mercado es el mundo.

Banca Catalana, a través de su Departamento Extranjero, le ofrece un mejor apoyo para la proyección de sus relaciones comerciales a otros países.

Si le interesa abrir mercados para sus productos o conocer nuevas posibilidades para sus compras en el extranjero, podemos facilitar, entre otros,

los siguientes servicios:

Contactos con firmas extranjeras, cobros y pagos al exterior (en divisas y ptas. convertibles), negociación de documentos, compra y venta de cheques de viajero y moneda extranjera, créditos documentarios.

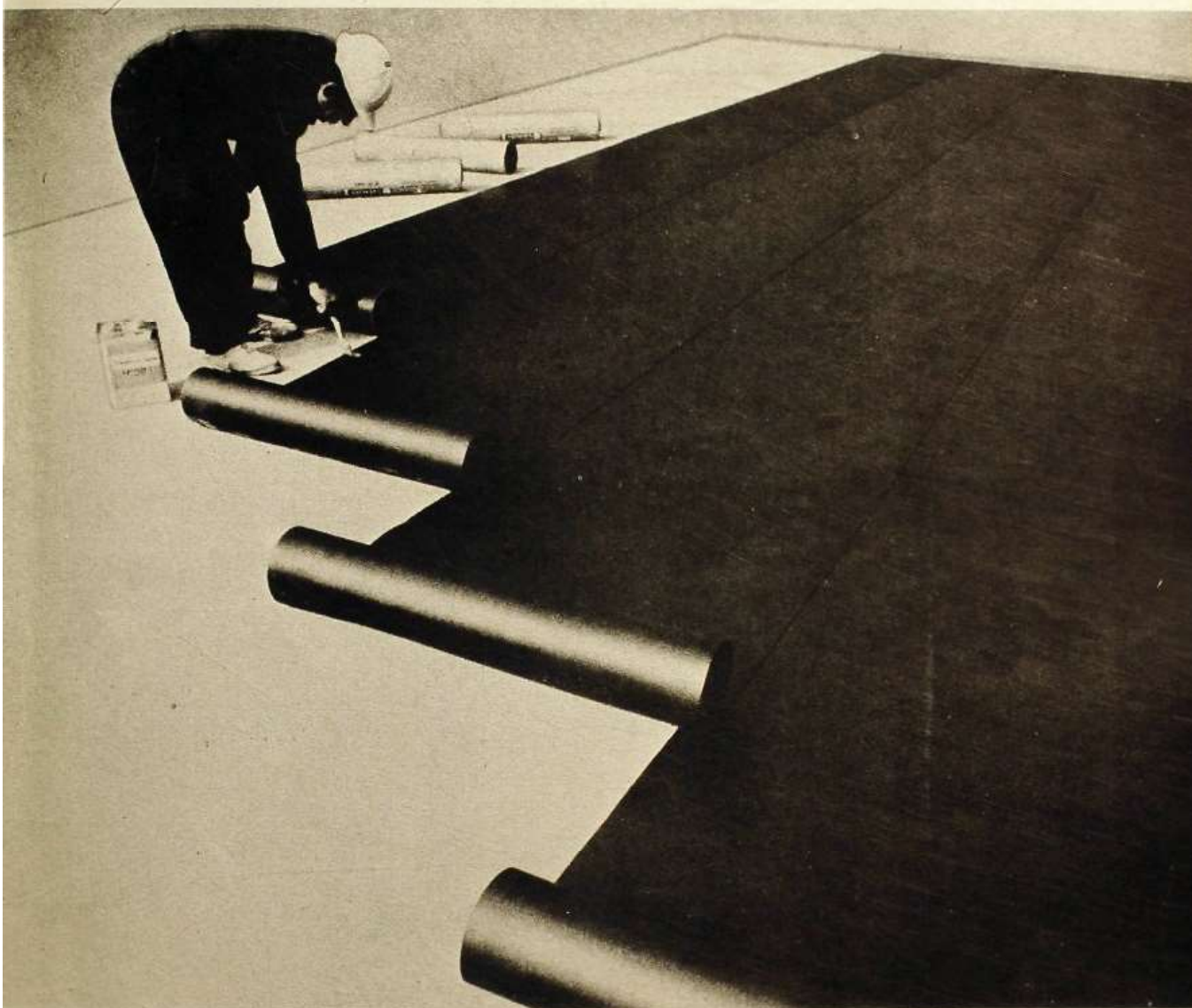
Con Banca Catalana, su mercado no tiene límites: es el mundo.

BANCA CATALANA

Voluntad de renovación y servicio.



ASFALTEX



TARFAL

LAMINA POLIMERO-ELASTICA
PARA IMPERMEABILIZAR



ASFALTEX



S.A.

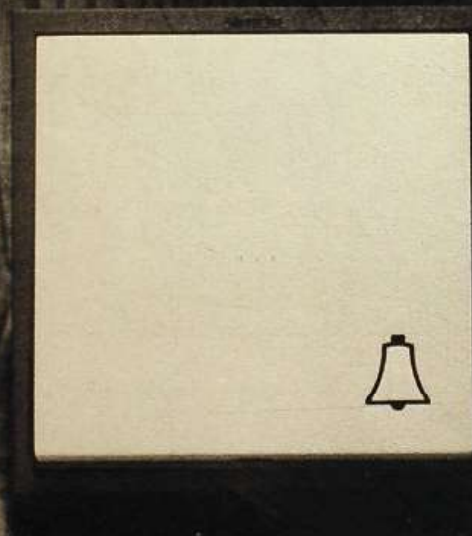
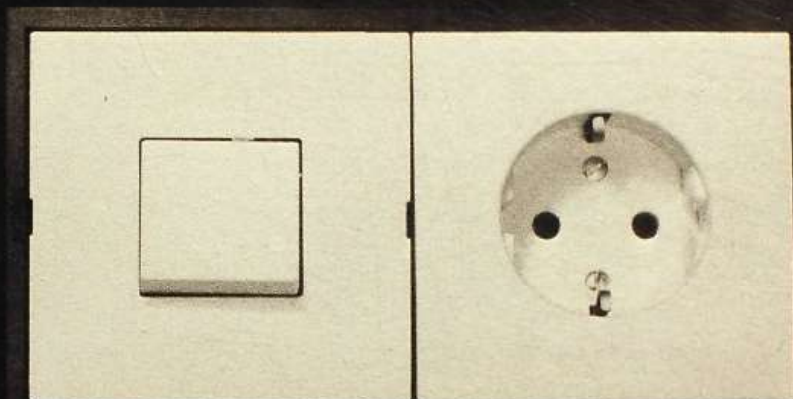
Av. Jose Antonio, 539. Tel. 254 86 00 (10 líneas) Barcelona-11
Distribuidores y Agentes de Venta en toda España



mod. 520

EMDOS C/Barcelona s/n — GAVÀ

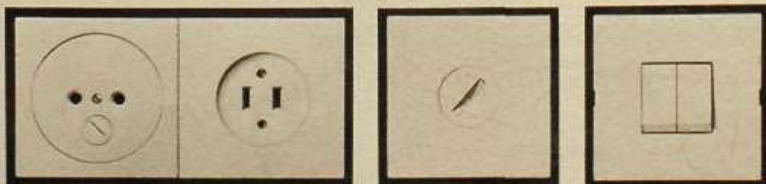
[®] **Ultramid** **BASF**



simón

serie "simón 36"

algunas combinaciones



SOLICITE INFORMACION A:

HIJOS DE ARTURO SIMON, S.A. - TELEFONO 2460700 DIPUTACION 390/392 BARCELONA 13



REF. 664 y 148



REF.
665
149

quede bien con teka-hergom



cuando tenga que instalar un fregadero de acero inoxidable, TEKA-HERGOM le ofrece una extensa gama. Con una o dos cubetas, en tamaño normal. Con cubeta gigante de gran capacidad. Con cocina incorporada a gas o eléctrica. Su producción en grandes series ha permitido abaratar su precio.

TEKA-HERGOM tiene fregaderos dispuestos con repisa posterior para la instalación de grifería vertical.

Los diseños de los fregaderos de TEKA-HERGOM se adaptan perfectamente a cualquier cocina. Son una obra maestra.

La extensa red de Delegaciones TEKA-HERGOM le garantiza rapidez en la entrega de sus pedidos, evitando largas demoras. Por eso, los fregaderos TEKA-HERGOM, son los más vendidos en España.

Reconózcalos por su SELLO ROJO.

Muy importante al Sr. Instalador: TEKA-HERGOM, pone a su disposición el sistema más funcional para la instalación de fregaderos, como desagües, sifones, conexiones para una o dos cubetas... Con lo que obtendrá satisfacción de su trabajo, economía y una mayor productividad.



Teka-Hergóm

el gigante del acero inoxidable

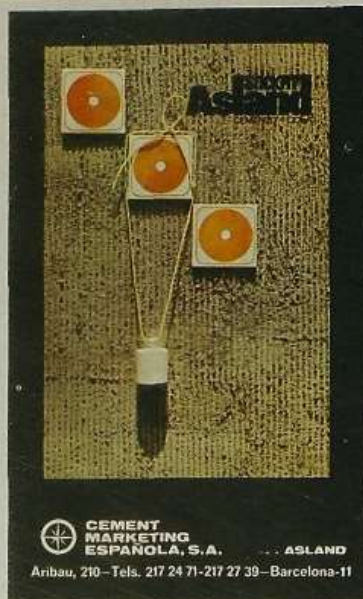
Solicite catálogo a: TEKA-HERGOM ESPAÑOLA, S. A. Caja, 17 - Apt. 116 Tel. 23 62 05-04-03 Telex 35821-TEKA-E. SANTANDER

ESTOS SON NUESTROS PRODUCTOS



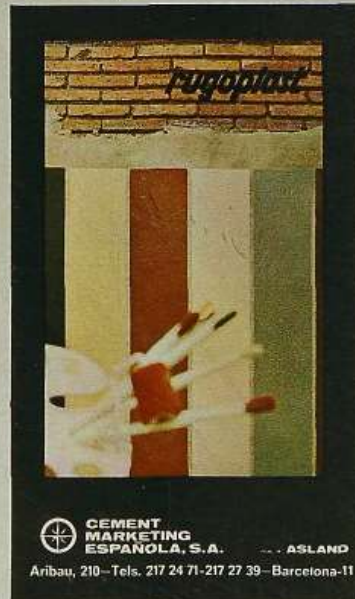
CEMENT MARKETING ESPAÑOLA, S.A. ... ASLAND
Aribau, 210 - Tels. 217 24 71-217 27 39 - Barcelona-11

**pasta autoniveladora
para pavimentos**



CEMENT MARKETING ESPAÑOLA, S.A. ... ASLAND
Aribau, 210 - Tels. 217 24 71-217 27 39 - Barcelona-11

**cemento - cola para
exteriores e interiores**



CEMENT MARKETING ESPAÑOLA, S.A. ... ASLAND
Aribau, 210 - Tels. 217 24 71-217 27 39 - Barcelona-11

**revestimiento plástico
impermeabilizante**



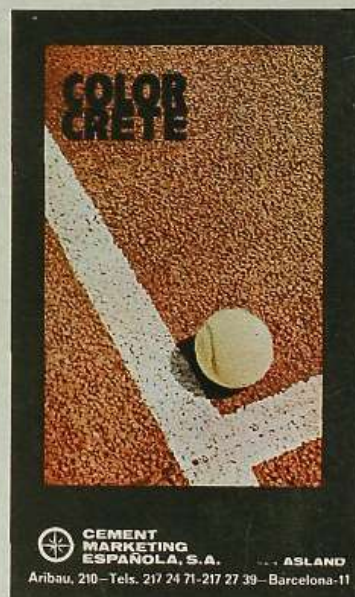
CEMENT MARKETING ESPAÑOLA, S.A. ... ASLAND
Aribau, 210 - Tels. 217 24 71-217 27 39 - Barcelona-11

**pintura-cemento
impermeabilizante
idónea para estucar**



CEMENT MARKETING ESPAÑOLA, S.A. ... ASLAND
Aribau, 210 - Tels. 217 24 71-217 27 39 - Barcelona-11

**recubrimiento
impermeabilizante
y decorativo**



CEMENT MARKETING ESPAÑOLA, S.A. ... ASLAND
Aribau, 210 - Tels. 217 24 71-217 27 39 - Barcelona-11

**cemento portland
de color**



CEMARKSA

CEMENT MARKETING ESPAÑOLA, S.A.
Aribau, 210 - Tels. 217 24 71-217 27 39 - Barcelona-11

FILIAL DE

ASLAND



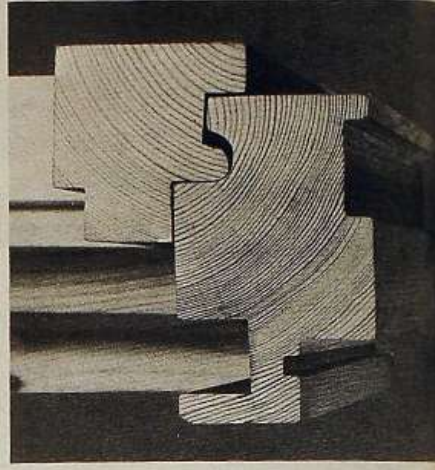
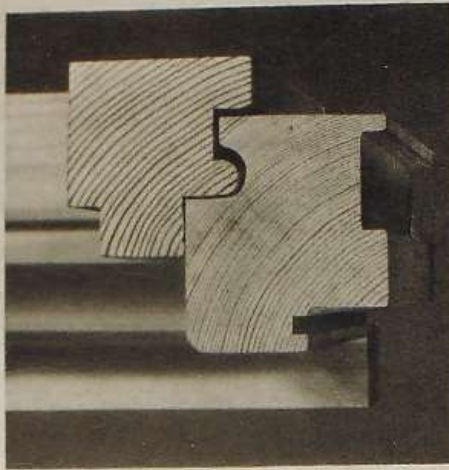
ARMADURAS PARA ILUMINACION DE INTERIOR PHILIPS

Con la nueva gama de armaduras para alumbrado interior se pueden resolver todos los problemas luminotécnicos que puedan presentarse, tanto en instalaciones comerciales como industriales.

Conjugando debidamente las carcasas, difusores y marcos decorativos se consigue un extenso número de variantes que facilitan la labor del proyectista, proporcionándole el modelo adecuado a las necesidades del proyecto.

Solicite nuestro catálogo a:

PHILIPS IBERICA, S.A.E.
División de Alumbrado
Avda de América s/n - MADRID-27



ESTAR AL DIA ES PRESTIGIO

CARPINTERIA NORMALIZADA

preven[®]

para una construcción más lógica y rápida.

MARCOS · VENTANAS · BALCONES

Mosén José Pons, 7
Teléfono 381 03 00 (4 líneas)
SAN ADRIAN DE BESOS
Barcelona



preven[®] un paso adelante en el arte de proyectar

**si
le piden
revestir
un
igloo...**

ya podrá hacerlo.

**WASH-
PERLE**
Licencia SAREL

Solicitenos folleto técnico.

*FABRICA: Riudellots de
la Selva - p. Km. 714,5
Ctra. N. II - Tel. 105
GERONA*

*OFICINAS:
EDIFICIO CATALONIA
C/ Rosellón, 216, 6.º A
(Esquina Rbla. Cataluña)
Tel. 215 75 34 - BARCELONA*



Porque con WASH-PERLE
se cubren todas las etapas de prepa-
ración de una superficie.

Ya no hay Igloos para revestir pero en cualquiera de los mate-
riales que se utilicen en la construcción, puede aplicarse direc-
tamente WASH-PERLE sin necesidad de ninguna preparación.

WASH-PERLE es un revestimiento de alto poder decorativo
que por sus cualidades técnicas (entre ellas su impermeabilidad,
aislamiento térmico, adherencia, elasticidad...) ofrece más posi-
bilidades prácticas, económicas y decorativas para la construc-
ción, con la experiencia de todos los países que hasta ahora se
viene aplicando. Por ello decimos que WASH-PERLE cubre
cualquier necesidad en la decoración de superficies tanto de
exteriores como de interiores.

en decoración evolutiva

tramo Kartell

es creación y diseño

maenfra tramo, s.a.

Paseo de Manuel Girona, 11 - Barcelona

Exposición Madrid: C/. Uruguay, 10

Sólo en establecimientos seleccionados.

TRAMO- Kartell ha creado modelos exclusivos de mobiliario y lámparas, con el diseño óptimo para una concepción racional de las necesidades modernas de la vida, en espacios destinados a diversas actividades.

TRAMO- Kartell, con su prestigioso equipo de diseñadores, se encuentra en la superficie de una corriente europea que, a través de modernos materiales, logran diseños en constante evolución, más ágiles y versátiles en sus servicios, al tiempo que un confort más racional de acuerdo con una nueva concepción de la vida.



el símbolo de la tentación



hay muchas clases de símbolos
y muchas clases de tentaciones...
sin embargo este símbolo sólo corresponde
a una tentación: muchas formas,
tamaños, diseños, colores, texturas,
utilidades e incluso nacionalidades

COMERCIAL DE CERAMICAS REUNIDAS S/A

una tentación cerámica

Buenos Aires, 28 Tel. 321 11 00 Barcelona - 11

TAPIZADO DE PAREDES CON TELA VINILICA

USO INSTITUCIONAL

Vintel ha demostrado ser un material idóneo para tapizar paramentos de zonas nobles o de aquellas superficies irregulares que no admiten un acabado normal en consonancia con la categoría del recinto.

El valor ambiental de nuestras "sedas" o "sacos" resulta notablemente realizado, creando en los recintos tapizados con Vintel, un ambiente de rara y discreta distinción.

Las reconocidas propiedades del Vintel proporcionan un paramento tapizado, que no acumula polvo, que se limpia fácilmente, que no propaga la llama y que resulta prácticamente indestructible.

Tapizar con Vintel puede ser una buena idea. Puede ser la solución más apropiada para uno de los tantos problemas "irresolubles" de su proyecto.

USO DOMESTICO

Existe por otro lado el "Síndrome del Ama de Casa" que por evitar la producción de polvo, escombros etc. se inhibe de renovar la decoración de paredes que por ser muy rugosas necesitan inevitablemente un picado y revoco previos.

No se le puede indicar a esta atribulada ama de casa "consulte con su Arquitecto" o "consulte con su Decorador", pero un profesional en su vida de relación social tiene muchas oportunidades para ofrecer ésta sencilla y definitiva solución.



REVESTIMIENTO DE TELA VINILICA

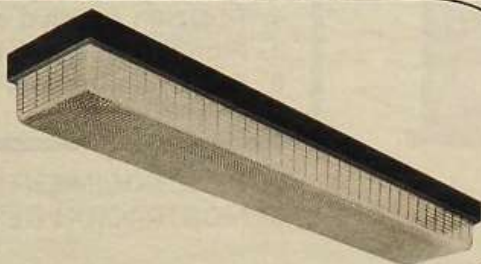
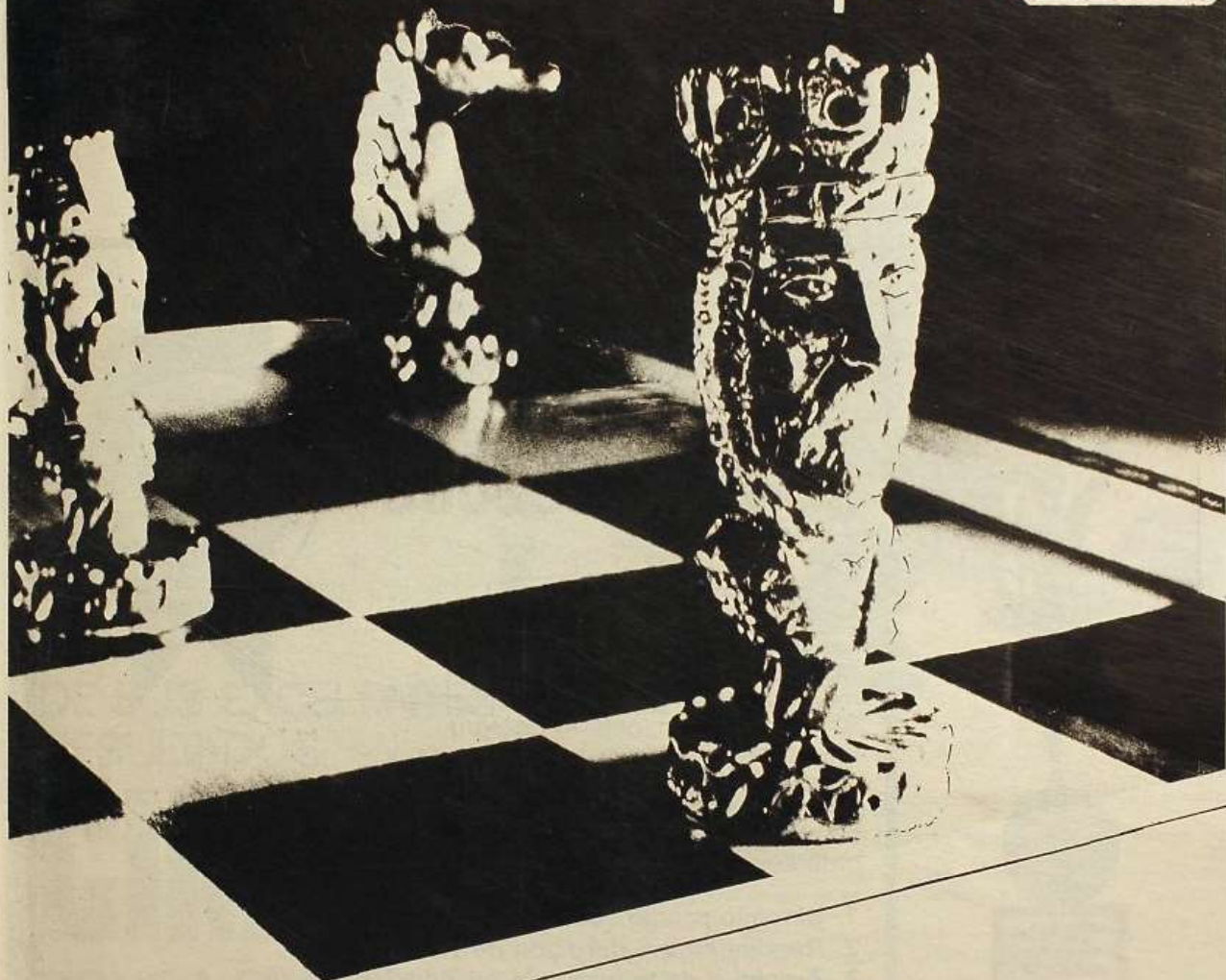
MUESTRA TAPIZADA CON VINTEL VH/DA SERIE 500

FABRICADO Y GARANTIZADO POR

interplast española s.a.

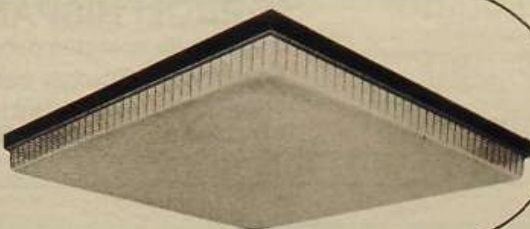
Dr. Esquerdo, 163 - Madrid-30 - Telf. 252-31-05

la técnica y la belleza unidas por **BJC**



en la gama
flectorlux

de aparatos
para iluminación
decorativa.



JOSA **BJC**
52
FABRICA ELECTROTECNICA



**¡TODOS LOS AÑOS
UN PREMIO...!**



**PREMIO
EUROPEO
MERCURIO
DE ORO
1972**

**En 1973 obtiene
el Gran Premio
EUROFAMA 2000**



Este premio ha sido concedido como resultado de los Estudios Analíticos realizados por los equipos de mercadotecnia de Ibérica de Ingenieros, S. A. para seleccionar la primera marca en calderas para calefacción y agua caliente.

Para otorgar este importante distintivo se han calificado los siguientes atributos:

- 1.- Binomio precio - calidad.
- 2.- Rendimiento y duración de vida.
- 3.- Amplitud de la gama de fabricación.
- 4.- Posición relativa en el mercado.
- 5.- Planificación de marca y prestigio.
- 6.- Comercialización.

**EL RECONOCIMIENTO CONTINUO QUE SE NOS HACE ES LA
DEMOSTRACION DE LA CALIDAD DE NUESTRAS CALDERAS**

FERROLI HISPANA, S. A.

Industria de aparatos para calefacción.

Fábrica y oficinas centrales:

Polígono Industrial de VILLAYUDA (Burgos)
Apartado 267 - Teléf. 22 30 50 - 22 30 54



DE SUS EXCELENTES
RESULTADOS

CIMSEC

PONE A DIVERSOS
PAISES EUROPEOS
POR TESTIGO

Desde luego resulta muy estimulante saber que las realizaciones CIMSEC se multiplican en el Viejo Continente. CIMSEC entra en España con un envidiable palmarés: poniendo a Europa por testigo de sus excelentes resultados. CIMSEC ofrece al profesional español la **solución definitiva** a los múltiples problemas que plantea el revestimiento cerámico de fachadas e interiores.

En efecto, CIMSEC, el Cemento-Cola definitivo:

- Proporciona una adherencia excepcional, incluso sobre:
 - enlucidos de yeso, secos y lisos
 - hormigón desencofrado
 - revestimientos de cemento o de mortero, etc.
- Elimina el riesgo de desprendimientos aun en las condiciones ambientales más adversas:
 - helada/deshielo
 - choques térmicos
 - gran humedad
- Resiste todos los climas de España
- Es especialmente apto para las características de la cerámica española.

DETERSA

Detergentes y Productos Químicos, S.A.
División Productos Químicos
Lepanto, 147 Barcelona -13

Fabricado en España por
el GRUPO SOLVAY, según
las patentes del TILE COUNCIL
OF AMERICA

Envíennos información gratuita sobre las ventajas
del empleo de CIMSEC en el revestimiento cerámi-
co de fachadas e interiores.

EMPRESA
DOMICILIO
POBLACION

CAU

danosa

Primera firma nacional
fabricante de

FIELTROS Y LAMINAS ASFALTICAS

- Cumplen la Norma MV-301-1970
- Han sido homologados por el Ministerio de la Vivienda (Laboratorio Oficial EXCO).
- Obtuvieron el Documento de Idoneidad Técnica del Instituto Eduardo Torroja (tipo DANOPLAX).



danosa **derivados asfálticos
normalizados, s.a.**

Oficinas: Orense, 11 - Madrid, 20
Teléf: 253 11 04 253 27 07 253 88 03
Telex DANORE 22869
Fábrica: San Sebastián de los Reyes - Madrid

**FABRICAMOS
33 CLASES DE FIELTROS
Y LAMINAS ASFALTICAS
DIFERENTES**



POTENS

arte y técnica
de la
industria relojera
suiza

**una
decisión
acertada**

ACEROS - HERRAS - ARMONIOS DE CONSTRUCCION - CALIBRADOS - FUERTE

TORRAS HERRERIA Y CONSTRUCCIONES, S.A.
Pamplona, 43
BARCELONA -5

FECHADO

Nº 001951

May 1973 modificado

Según el Vicio que de acuerdo con las condiciones que también se citan, se sirven los siguientes materiales al punto que a continuación detallamos:

CANTIDAD	DESIGNACION	PAYCIO	DESCUENTO
25.000	Kgrs. NERSID/46 Ø 8 en borros		
30.000	" NERSID/46 Ø 20 "		
25.000	" NERSID/46 Ø 32 "		
25.000	" NERSID/42 Ø 10 "		

**nersid
42|46|50**

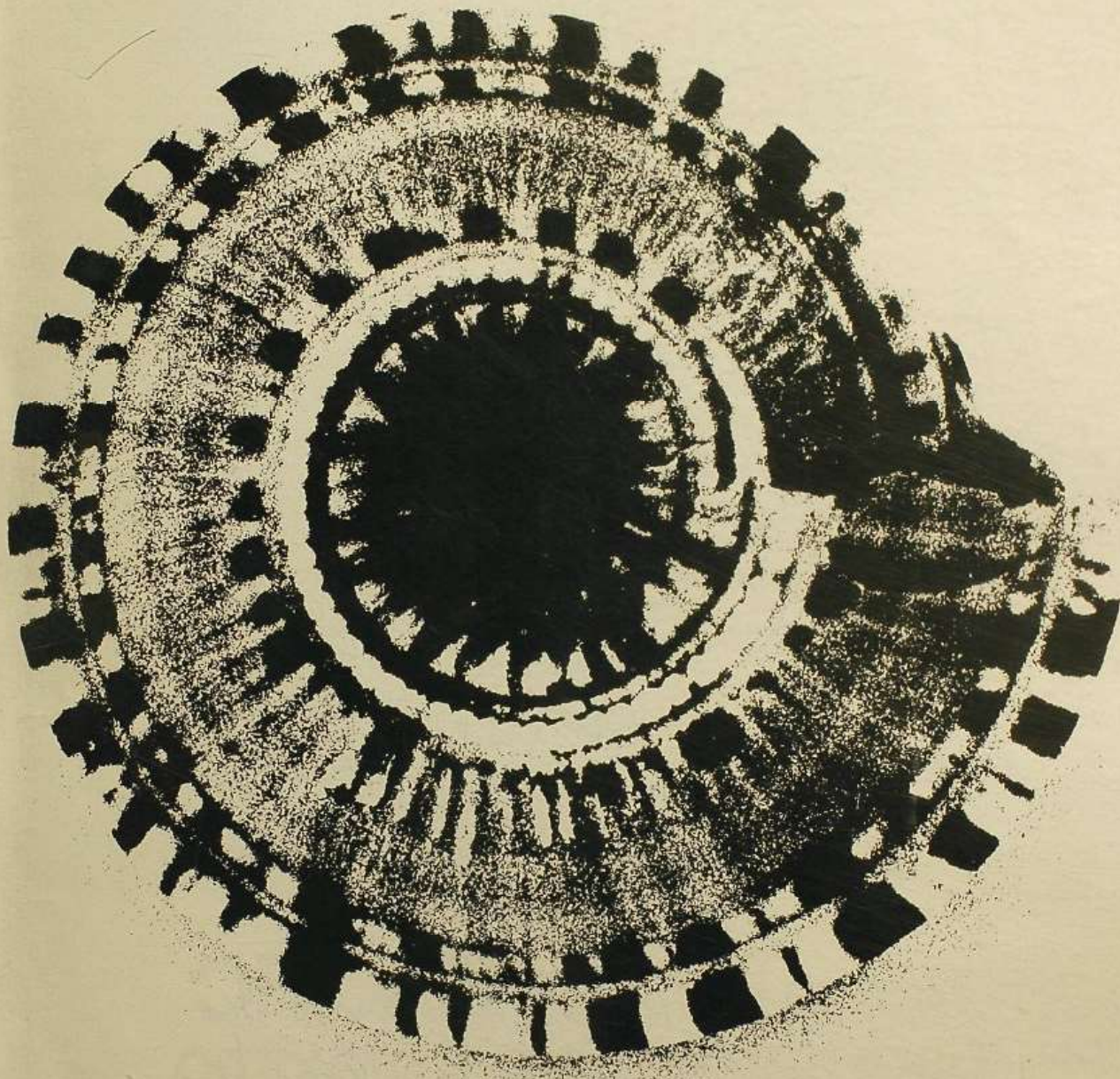
**Aceros corrugados
de alto límite elástico
para el hormigón
armado**

TORRAS HERRERIA

TORRAS HERRERIA Y CONSTRUCCIONES, S.A.

Gerencia y Administración: Ronda de S. Pedro, 74 - Tel. 221 15 00 - Barcelona-10
Promoción y Ventas: Pamplona, 43 - Tel. 309 33 04 - Barcelona-5

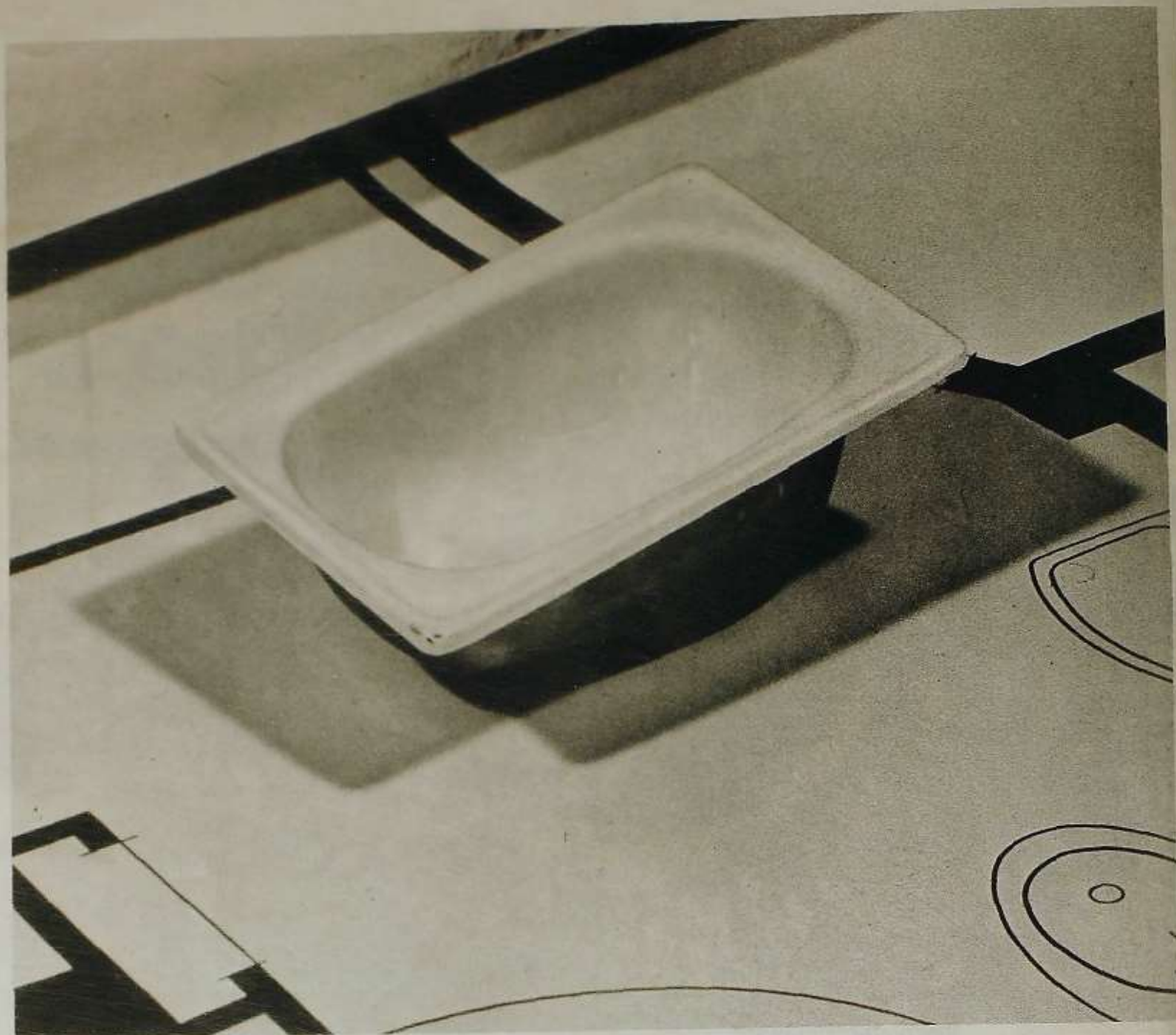
BARCELONA



VIETA

es

ALTA FIDELIDAD



Nueva bañera **PRACTIC** para aprovechar al máximo sus metros cuadrados

¡Bastante caros están como para malgastarlos!

¿Por qué no instalar bañeras PRACTIC de un metro cuadrado si resuelve los mismos problemas?

La bañera PRACTIC DE METRO CUADRADO está construida en alma de acero, y recubierta de porcelana vitrificada. ¡Y resulta tan económica!

No se trata de ahorrar solo dinero, sino también espacio. Y para eso...? qué me-

jor que la BAÑERA PRACTIC DE METRO CUADRADO?



... PRACTICA SOLUCION
PARA EL VIVIR DE HOY

VDA. DE GABRIEL MARI MONTAÑANA
Carretera Barcelona, 50 MELIANA (VALENCIA)

ahora...

Montamos tabiques prefabricados en un tiempo récord y de vistoso acabado. Las Placas Machihembradas TABIC salen de fábrica completamente pulidas que una vez colocadas, dejan la obra lista para pintar o empapelar.

Si sumamos las demás ventajas

• **Aislamiento térmico y acústico** • **Resistencia al fuego** • **Sólida construcción** • **Ligereza de peso** • **Supresión total de desperdicios.**

representa una economía al presupuestar la obra, ofreciendo al mismo tiempo la más alta calidad de construcción.

(Nuestras Placas se fabrican con procedimiento patentado y en su composición se utilizan minerales y derivados para obtener las inigualables cualidades de la Placa).



FABRICA:

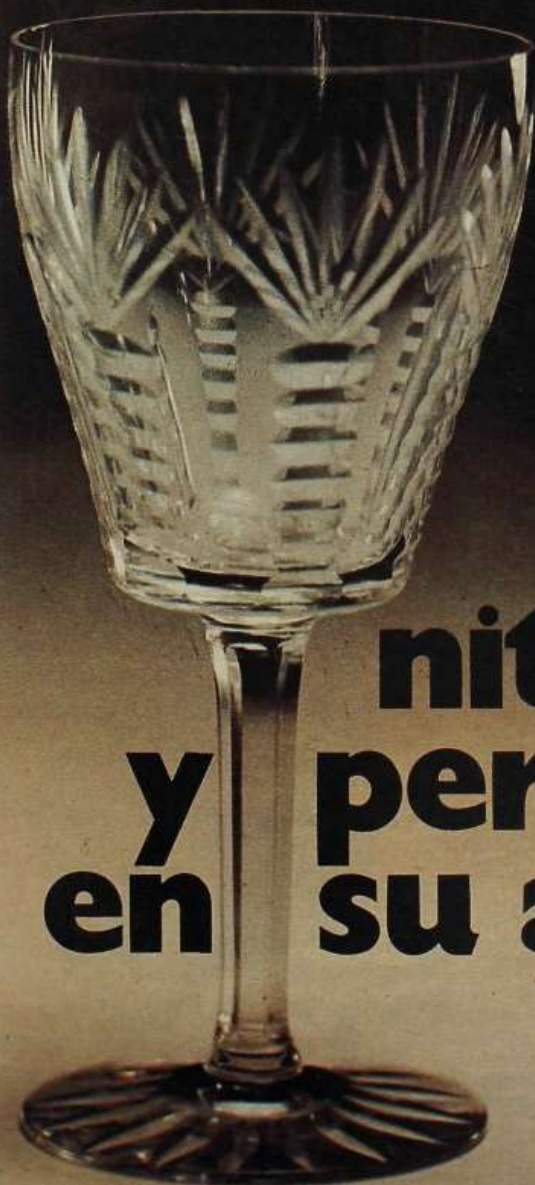
Riudellots de la Selva - p. Km. 714'5
Ctra. N. 11 - Tel. 105 - GERONA

OFICINAS: EDIFICIO CATALONIA

C./ Rosellón, 216, 6.º A

(esquina Rbla. Cataluña)

Tel. 215 75 34 - BARCELONA



**nitidez
y perfección
en su acabado**

texsa

TAMBIEN HA INTERVENIDO **AQUI...**



Reimpermeabilización de la cubierta de tribuna del «Nou Camp»
Estadio del C.F. Barcelona

PRODUCTOS EMPLEADOS

MORTER-PLAS/ND

MORTER-PLAS/AL

PRE-JUNTER

FEB-REVEON

SILIMAST

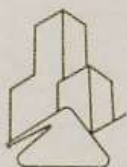
Láminas plástico-asfálticas continuas para impermeabilizaciones

Láminas plástico-asfálticas continuas con acabado de aluminio gofrado, para impermeabilizaciones

Adhesivo asfáltico tipo pintura

Revestimiento decorativo para fachadas

Masilla selladora para juntas. Extruíble por pistola



texsa

Pasaje Marsal, 11 y 13. Tel. 325 34 16* Barcelona-4
Alcalá, 202. 1.º A. Tel. 246 50 00 Madrid-2

la Barcelona de Porcioles

A
B
C
D
E
F
G

1. El intento de recoger las diversas cuestiones que se han suscitado durante los tres sucesivos mandatos de Porcioles al frente de la Alcaldía de Barcelona, en lo que afecta primordialmente al urbanismo y a lo que ha dado en llamarse movimientos urbanos, sugirió una estructura de diccionario como la forma más idónea y funcional para poder englobar aquella multiplicidad de aspectos que se querían analizar. No se piense, por ello, que la compartimentación y aislamiento a que la ordenación alfabética del diccionario obliga significa una fragmentación y desconexión de las voces, sino que a causa de la existencia de grandes temas que se descomponen en sus diversas partes (la expansión futura de la ciudad, por ejemplo, se analiza en las voces de Comisión de Urbanismo, Consorcio de los Túneles del Tibidabo, TABASA, Marqués de Castellflorite, etc.), o por referirse distintos términos a aspectos concretos de un mismo problema general, es fácil encontrar la interrelación entre las diversas voces, para lo cual, además, en la explicación de cada voz se ponen en **negrita** las voces que tienen íntima relación con la que se está describiendo.

Por debajo de esta estructura de diccionario, hay, evidentemente, una teoría general sobre la ciudad y la vida urbana que enhebra y trata de recomponer la unidad misma de la realidad analizada, de forma más exhaustiva y completa, quizá, que el que un tratamiento a base de artículos hubiese permitido. En este sentido nos gustaría responder a la exigencia que el mismo Porcioles ha impuesto a toda crítica municipal: *Estimo mucho el detalle, pero valoro por encima de todo las grandes proyecciones y considero que todavía somos pocos los que trabajamos en esta directriz.* (De una entrevista a Dossier-Mundo, Febrero 73.)

2. Que la realidad urbanística barcelonesa es conflictiva no es ninguna afirmación temeraria, cuando la propia prensa diaria y cada vez una mayor bibliografía lo constata. Que los propios círculos económicos dirigentes más inquietos hayan manifestado su angustia y temor a este respecto en una reciente publicación, es un testimonio claro, por un lado, de la gravedad del problema y, por otro, de que la sociedad ha llegado a tomar conciencia de ello hasta el punto de que los menos afectados directamente han expresado su alarma.

Al igual que la medicina ha basado su progreso en el estudio de la patología humana, es decir, ha sido el estudio de las enfermedades y de los estados morbosos lo que ha permitido el conocimiento y dominio de la anatomía y fisiología humanas, para poder deducir de los mismos las medidas curativas y preventivas necesarias a fin de sanar el cuerpo enfermo, de la misma manera, la consideración de los problemas urbanos más agudos, el análisis de las políticas más contradictorias, el tomar el pulso a una situación conflictiva, etc., ha sido adoptada aquí como actitud metodológica, es decir, como la forma más idónea para profundizar en las causas y orígenes de la situación presente. Asimismo, al constatar cuáles son las perspectivas y horizontes que se abren ante nosotros de seguir por el camino actualmente emprendido, hemos tenido que deducir unos criterios y alternativas que son las más adecuadas para evitar repetir indefinidamente los mismos errores.

Emprender esta vasta empresa, que por lo difícil y a veces conflictiva se convierte en dolorosa, ha sido un pesado trabajo. Sólo desearíamos que fuese entendido como un servicio público prestado al país y realizado bajo los dictados de una responsabilidad social a la que como técnicos estamos obligados. Interpretar este trabajo con distintas intenciones, sería inventar actitudes que no nos corresponden, pues no nos interesa juzgar las personas y las instituciones por ellas mismas, en cuya crítica o valoración personal no queremos entrar porque no nos compete, sino como exponentes de una situación que es la que se pretende analizar, es decir, elevar el hecho concreto e individual a ejemplo prototípico, ya que éste por su valor general y pedagógico sí que merece un análisis y consideración teóricos más al servicio de la comunidad barcelonesa.

Las palabras pronunciadas por Porcioles con motivo de la toma de juramento de los nuevos concejales y publicadas en *El Correo Catalán* el 1-12-66 son nuestro mejor prólogo e introducción: *Nuestra actuación interesa que sea juzgada y criticada, y lo será muchas veces con razón, pues resulta difícil poder valorar debidamente ante la ingente cantidad de opuestos factores que se entrecruzan en los problemas colectivos. Únicamente lo intrascendente no interesa.*

3. Para explicar en general el método del trabajo seguido y las fuentes y materiales consultados, cabe decir que, básicamente, se ha acudido a la sección local de la prensa diaria del período analizado, algunos de cuyos archivos consultados



llegan a almacenar más de 500.000 artículos referidos sólo a los últimos cinco años. Las monografías, estudios, trabajos de información urbanística, artículos, etc., que tan extensamente se han prodigado estos últimos años (hasta el punto de que cabe considerar a Barcelona como una de las ciudades más estudiadas del mundo logrando con ello constituir un tercer período de acumulación de estudios urbanos sobre nuestra ciudad después de los realizados en la época de Cerdá y el GATCPAC, han facilitado en gran medida el trabajo de síntesis y de interrelación tan básico en el análisis efectuado. Por último, han sido los testimonios más directamente relacionados con los problemas considerados, los afectados en unos casos, los colaboradores en otros, pero testimonios directos que siempre existen en cualquier hecho, otra de las fuentes de consulta a la que se ha acudido. Todo ello como consecuencia de un despertar de la conciencia ciudadana cada vez más intensa que crea las condiciones objetivas para un conocimiento verdadero y directo de la realidad urbana, en complemento de unas fuentes de información oficiales, cuando existen, que han sido hasta ahora las únicas con que hemos podido trabajar los técnicos.

Dicho lo cual, no se pretende ocultar las limitaciones y los defectos que este trabajo encierra; limitaciones derivadas de los escasos recursos económicos con que se ha contado, la rapidez de confección del mismo, la inexistencia de archivos de prensa ordenados para el primer período del mandato de Porcioles, las informaciones incompletas, etc. En este sentido, precisamente, agradeceríamos toda sugerencia, toda información que sirva para enmendar defectos de información, etc.

4. Para terminar quisiéramos intentar extraer unas conclusiones del período 1957-73 analizado, sin más objeto que el de que sirvan de hipótesis de trabajo a completar en estudios posteriores.

En este sentido, cabe reseñar brevemente los grandes temas planteados durante el mandato de Porcioles. Su gestión municipal ha sido dinámica desde sus inicios. Comienza con la cobertura de la calle Aragón, sigue en el año 1958 con el Plan de Traída de Aguas a Barcelona y Comarca que no es más que una parte muy pequeña de su Plan Integral de aguas de Cataluña. En 1959 obtiene la **Carta Municipal** ya solicitada en tiempos de Cambó, que permitirá establecer un régimen administrativo especial para Barcelona. Obtuvo asimismo para esta capital el Plan de Urgencia Social instituido primero en Madrid para erradicar el chabolismo (**Déficit de viviendas, realquilados, barraquismo, zonas degradadas, etc.**) y luego el Plan Especial de Transportes (Transportes públicos, metro, etc.).

HIJIL

N O P R S T U V Z

Emprende diversas actuaciones en la montaña de Montjuïc. Política de *embellecimiento* en el centro de la ciudad y abandono en los barrios. Durante su mandato se liquidaron las **escuelas municipales** de Barcelona, orgullo en otro tiempo de la pedagogía catalana, pasándolas al Estado. Promotor de la idea de la **Exposición Universal de 1982** y propulsor con éxito del lanzamiento de la montaña del Tibidabo (**Consortio de los Túneles del Tibidabo**, **TABASA**, **Comisión de Urbanismo**, **Marqués de Castellflorida**, **Muller** y de **Abadal**).

Su *participación en los derribos de los tinglados del puerto señalan su ideal de devolver a Barcelona su rumbo marítimo*, según se cuenta en una breve reseña biográfica aparecida en *El Noticiero Universal* del 12-5-73 (**Plan de la Ribera y playas**). En el primer pleno municipal presidido por el nuevo alcalde se acordó dar el nombre de Porcioles al **I Cinturón de Ronda** fundiendo el nombre de su promotor con el de esta empresa urbanística, sin lugar a dudas la más importante realizada durante su mandato y quizá también la más querida.

Comprendió perfectamente la función esencial del urbanismo como modo de gestión pública más perdurable y estructurante de la vida colectiva, por lo que la Barcelona de Porcioles forma parte ya indisoluble de nuestra historia. Aunque no estemos de acuerdo con su idea de ciudad, hay que reconocer que fue un alcalde urbanista.

Pero la base legal y económica de esta obra urbanística la constituye sin duda la Carta Municipal de Barcelona y los organismos por ella creados o reestructurados. En dicha ordenación jurídica especial para Barcelona se reconoce la capacidad legal del municipio para la emisión de deuda pública, siempre que lo sancione el Ministerio de Hacienda, lo que a la par que le ha permitido pasar de un presupuesto global de 900 millones en 1957 a los 7.840 actuales y emprender grandes obras públicas invirtiendo grandes sumas de capital (se estima en 18.000.000.000 ptas. la inversión realizada sólo en obra nueva, desde 1957-62). Ello ha generado la aparición de grupos económicos que se han beneficiado de este despliegue, y por otro lado, una vez consolidado el proceso de reactivación, ha dado lugar a la colaboración de entidades de crédito privadas y cajas de ahorro que se han prestado rápidamente a participar en estas inversiones y en el reparto de beneficios subsiguiente. La colaboración de las Cajas de Ahorro de Barcelona en la financiación del I Cinturón de Ronda o la participación de la banca privada en la construcción de los túneles del Tibidabo a través de TABASA, no son más que dos claros ejemplos de lo dicho. Las inversiones de capital realizadas por el Ayuntamiento han sido complementadas con las efectuadas por los diversos Ministerios en Barcelona, sobre todo por el de Obras Públicas, con lo cual, si bien con mucho retraso y de forma insuficiente, se retorna parte de las aportaciones que los barceloneses anualmente ingresan a las arcas del Estado. Ni qué decir tiene que ha sido este patrimonio colectivo que es el suelo de nuestra ciudad la gran reserva financiera que garantizaba todo este gran programa de expansión pagada con las aportaciones de todos los ciudadanos y que han sido las posibilidades de la apropiación privada de las plusvalías que generaban estas mismas obras urbanísticas las que empujaban en buena parte al capital privado a colaborar con el Ayuntamiento.

De todo ello es posible concluir, de modo general, que el papel histórico que el ex-alcalde ha desarrollado, al lado, naturalmente, de otros muchos cometidos políticos, culturales, etc., que aquí no nos hemos propuesto analizar, ha consistido en reactivar a una burguesía catalana conservadora y en promocionar a nuevos **bancos** catalanes y cajas de ahorro mediante un sistema de ágiles y eficaces conexiones con los poderes centrales. Porcioles ha sido, en este sentido, la pieza clave de lo que en términos económicos se denomina neocapitalismo catalán o lo que ha venido a llamarse, quizá con más gracia, el capital monopolista de municipio.

Si los estudios que en el futuro se realicen sobre la economía barcelonesa durante los años del mandato de Porcioles confirman el esquema general que se apunta para este sector económico que comprende las obras públicas, la construcción y la propiedad inmueble, se podrá afirmar con base científica que hasta esta modalidad de forma de desarrollo económico, específicamente barcelonesa, ha sido, hasta cierto punto, una creación de Porcioles. Entonces podrá comprenderse claramente que haya sido el Ayuntamiento uno de los motores del desarrollo económico, dado que a falta de un poder político directo en Barcelona, no le quedaba otro baluarte a la burguesía (de la cual el mismo Porcioles es buen representante como afirmaba el «Tele/eXpres» del 14-4-66) que controla este casi-ministerio, que es la *Casa Gran* de la Plaza San Jaime. Con ello, se repite una experiencia histórica que desde el siglo XIX se venía dando; lo único nuevo es el elevado grado de desarrollo conseguido y la definición progresiva de dos hechos que reflejan hasta la saciedad las páginas que siguen: el uso y abuso de la ciudad —su suelo preferentemente, el patrimonio cultural y urbanístico que nos fue legado por quienes concebían Barcelona en otros moldes cívicos, menos especuladores...— por parte de una minoría y el despertar progresivo de una conciencia cívica cada vez más exigente.

Josep M.^a ALIBES, abogado

Manuel J. CAMPO, periodista

Eugení GIRALT, economista

Josep M.^a HUERTAS CLAVERIA, periodista

Rafael PRADAS, periodista

Salvador TARRAGO, arquitecto



AEROPUERTO

Las tierras del aeropuerto ocupan una tercera parte del municipio del Prat de Llobregat. Las sucesivas ampliaciones del aeropuerto han convertido a la población de esta zona en la más expropiada de España. Según el historiador Jaime Codina las expropiaciones afectan casi a la mitad del término municipal. El primitivo aeropuerto, que funcionó hasta 1968, se llamó antes de la guerra de *El Prat*, y después *Muntadas* en recuerdo de un aviador barcelonés de ese nombre que luchó en la zona nacional durante la guerra. Actualmente el aeropuerto se llama de Barcelona.

El nuevo fue construido por el arquitecto de la Compañía Iberia, Eduardo Aguirre, y financiado en su totalidad por el Ministerio del Aire. La estación terminal fue construida por Dragados y Construcciones.

Trabajan en el aeropuerto unos 2.000 empleados.

La evolución de las cifras de pasajeros y aviones ha sido la siguiente:

Año	Pasajeros	Aviones
1940	23.098	2.855
1950	164.595	9.641
1960	665.101	27.502
1970	1.500.000	29.000
1971	3.200.000	63.315

De acuerdo con la revisión del Plan Comarcal, se conocen las siguientes previsiones de congestión en el aeropuerto:

Por número de operaciones en horas puntas		Por número de operaciones al año
Año	Elemento	
1974	Pistas	1983
1976	Parkings aviones	
1976	Estación pasajeros (después de la ampliación prevista)	1976
1975	Parkings coches	

Según se deduce de este último cuadro son inminentes nuevas expropiaciones en un municipio sobre el que se ciernen además las derivadas del posible desvío del *Llobregat*. Las previsiones más optimistas calculan que en 1983 el aeropuerto, aún después de las ampliaciones previstas, estará totalmente saturado.

El Plan de Infraestructuras del **Area Metropolitana** aconsejaba la creación de un nuevo aeropuerto internacional en la zona comprendida al Oeste de Vilafranca del Penedès cerca del límite de la provincia de Tarragona. Los técnicos del Area afirman que esta zona es la única que reúne condiciones adecuadas. Contradiciendo esto existe un estudio de la Cámara de Comercio en el que se niega la existencia de tales condiciones en el Penedès y últimamente el Ministerio del Aire ha comunicado que las noticias de la ubicación de un nuevo aeropuerto en la comarca del Penedès carecen de todo fundamento, ya que la capacidad del aeropuerto de Barcelona puede ser en los próximos años muy incrementada... Por otra parte no se descarta la posibilidad de que en un futuro la descongestión del aeropuerto de Barcelona se resolviese con el desarrollo de alguno de los aeropuertos próximos a dicha ciudad. En 1971 fue propuesto al Ayunta-

miento el Plan Torres Clavé para la Urbanización de Barcelona, y en el mismo se apuntaba la idea de construir el aeropuerto sobre el mar uniéndolo directamente con el centro de la ciudad.

AEROPUERTO-FERROCARRIL SANTS

Para 1974 está prevista la terminación del ferrocarril Sants-Aeropuerto. Iniciado en 1972, las expropiaciones afectaron a seis fincas del Consorcio de la Zona Franca, del Ayuntamiento, del Metro Transversal. La explotación de ese ferrocarril correrá a cargo de la Renfe y el recorrido Paseo de Gracia-Aeropuerto será de 12 minutos. La rápida ejecución de este proyecto, así como de otros relacionados con la circulación, contrasta con la lentitud que se observa en otros sectores más sociales: Hospitales, Escuelas, etc....

Existió un proyecto de tren vertebrado desde el Aeropuerto a la Plaza de España del ingeniero Pinto Silva de coste unas 4 veces inferior al actualmente en construcción.

APARCAMIENTOS SUBTERRANEOS

El Ayuntamiento ha propiciado una política de facilidades al uso del automóvil privado en menoscabo del **transporte público** de superficie. Las constantes facilidades al tráfico privado se han traducido en una congestión creciente. Después de haber permitido aparcar sobre las aceras de calles y paseos, convirtiendo a muchos de éstos en garages privados, el Ayuntamiento emprendió en 1964 la política de concesión del subsuelo de dominio público (calles, plazas...) para la realización de aparcamientos subterráneos. En vez de un eficiente sistema de transporte público y grandes aparcamientos en la periferia del casco urbano, se propician muchos aparcamientos en el centro mismo, lo que genera más tráfico y dada la inutilización de las vías de acceso al centro sólo sirve para congestionarlo más rápidamente. Los principales beneficiarios de esta política han sido:

Aparcamientos Barcelona (Saba)

Empresa creada en 1964, actualmente tiene 263.065.000 pesetas de capital. En 1964 obtuvo la concesión municipal para construir cinco aparcamientos subterráneos. Esta concesión la consiguió junto con PASOGRA, S. A., **José M.ª Sentís Anfruns**, S. Ferrer Guitart, bajo las condiciones de valorar los m² a unos precios tan moderados como 11.000 ptas. en Plaza Cataluña, 7.000 en Paseo de Gracia-Diagonal, 6.000 en Rambla Cataluña-Gran Vía, 5.500 en General Godeó ó 2.600 en Salón de Víctor Pradera; el uso se cedió por cincuenta años.

En el Consejo de Administración de SABA figuran notables personalidades:

Presidente Honorario: José M.ª Mas-Sardá Sells (Banca Mas Sardá).

Presidente: Angel Pérdigo de Ygual (Banco de Bilbao).

Vicepresidente: Antoni Lleó de la Viña (TABASA).

Consejeros: Luis Marín Armenteras; Salvador Fábregas Bas (R. Automóvil Club Cataluña); José M.ª Gimeno Muñoz (Sindicato de Banqueros); Francisco Gurri Llovet (Banca Jover); Pablo Krier Marquardt (Banco Comercial Transatlántico); Francisco Mas Sardá Casanellas (Banca Mas Sardá); Joaquín Molins Figueras; José M.ª Román de San Pedro (Banco Atlántico); Francisco de A. Urquijo y de la Iglesia; Joaquín Vilá de la Riva (Banco Industrial de Barcelona).

Secretario: Ramón M.ª Mullerat.

Explota, en régimen de concesión, desde 1968 los aparcamientos siguientes: Paseo de Gracia, 1 (Avda. Generalísimo), Paseo de Gracia, 11 (Avda. José Antonio), Plaza Cataluña, Salón de Víctor Pradera, Avda. General Godeó. Unida a las mismas entidades que en 1964, SABA obtuvo en 1969 la concesión para construir diez nuevos aparcamientos subterráneos. SABA ha indicado que construirá cinco: Caspe-Lauria, Rambla Cataluña, Diputación-Vía Layetana, Paseo de San Juan, Plaza de San Miguel. Tiene también parkings en propiedad en Buenos Aires, 62, Girona, 150, Aragón, 416, Provenza, 228, Vía Layetana, 174, Alfonso XII, 5. Explota también instalaciones en Lloret, Blanes, Tossa, Salou, Calella y Sevilla. Sus ingresos en 1972 fueron 95.508.646 ptas., y obtuvo 38.297.621 ptas. de beneficios. El 20 de abril de 1973, y como consecuencia de una crítica aparecida en «El Correo Catalán» sobre la política de aparcamientos subterráneos, SABA amenazó con retirar la publicidad, amenaza que llevó a cabo y que, insólitamente, el diario hizo pública.

Aparcamientos Garduña, S. A.

Es concesionaria del aparcamiento de la Plaza de la Garduña.

Aparcamientos Mediterráneos

Es concesionaria del aparcamiento de la Plaza Castilla.

Aparcamiento de la Catedral

Las previsiones contenidas en el «Programa Municipal de Actuación 1969-74» de construir aparcamientos subterráneos en las Plazas de Lesseps, Maragall, Sagrada Familia, Gala Placidia, Centro en Sants, Palacio, Dr. Ferrer y Cailgal (frente al Clínico), frente a la Estación del Norte, diversos tramos centrales del Paseo de San Juan, etc., amenazan destruir sistemáticamente todos los espacios públicos todavía aptos para peatones que posee Barcelona.

ARBORICIDIOS

Prometo que nunca, para facilitar el tráfico, vamos a cortar árboles, porque sé perfectamente que semejante recurso sería una solución relativa. Esto no quiere decir que si en algún chaffán, para descongestionar la circulación, es preciso suprimir alguno, se hará... pero no más. De unas declaraciones de Porcioles pronunciadas el 16-VI-1970 y publicadas en El Noticiero Universal del 25 de aquel mismo mes y año. Tres años después repetía: Soy incapaz de quitar los árboles de una calle para atender un problema de circulación. Ello no resolvería nada y nos despojaría de un gran valor ornamental, difícilmente sustituible. (Dossier-Mundo, Febrero 1973.)

Según las declaraciones del Concejal Presidente del Servicio Municipal de Parques y Jardines («La Vanguardia», 31-X-72), como consecuencia de los vados que depen ponerse en las aceras para la construcción de aparcamientos, cada año se cortan de 200 a 300 árboles. Si a estas talas se suman las efectuadas por la construcción de los metros, de los aparcamientos subterráneos, reformas de los trazados viales (aumento de los radios de giro, etc.), el total asciende a un mínimo de 1.500 árboles cortados al año («La Vanguardia», 8-II-70). En los tres años que median entre ambas declaraciones del ex alcalde se habían cortado 4.500 árboles en Barcelona.

Una lista incompleta de las talas efectuadas es la siguiente: Avda. Gaudí, Paseo de Fabra y Puig en Sant Andreu (más de 100 árboles), Paseo de Valldaura (unos 400), Avda. de Sarriá, entre Diagonal y I Cinturón de Ronda, Vía Augusta, entre Gala Placidia y Muntaner, Gran Vía-Lauria, Plaza Universidad, Rambla Cataluña entre la Gran Vía y Plaza Cataluña (35 árboles), Rosellón entre Hospital Clínico y Urgel (unos 50), Gran Vía entre Estación de Magoria y Plaza Cerdá, Lauria entre Plaza Urquinaona y Caspe, Caspe entre Lauria y Vía Layetana (60), zona de la Estación de Sarriá, Ronda Guinardó-Travassera de Dalt entre Plaza Sanlehi y calle Massens, etcétera.

Barcelona contaba con un censo en 1969 de 67.906 árboles en las calles y en 10 años sólo se habían plantado 471, según las propias fuentes municipales, con un déficit en 1970 de 8.000 árboles. Si se exceptúa alguna plaza en el casco antiguo no hay ya árboles; casi la mitad se hallan enclavados en la cuadrícula del Ensanche que tiene una densidad media en el centro de unos 50 árboles por hectárea, y el resto se encuentran repartidos entre los escasos parques públicos, las zonas de Sarriá, Tres Torres, Bonanova y los montes que la circundan. Sería interesante que el referido Servicio Municipal de Parques y Jardines publicara la lista completa y detallada de los árboles arrancados en los 10 últimos años.

Aunque el Servicio Municipal de Parques y Jardines cuide y vigile de nuestro patrimonio verde, es evidente que sus esfuerzos son totalmente insuficientes. Porque aunque declare que por cada árbol que se arranca, se plantan dos más, no se trata de arrancarlos de una parte para llevarlos al centro de la ciudad donde la opinión pública es más exigente y vigilante.

Con las construcciones de aparcamientos subterráneos, además de arrasar el arbolado de las calles (60 plátanos ha costado el de la calle Caspe-Lauria), se ha puesto en evidencia, como en el caso del Salón Víctor Pradera y en la Plaza Castilla, que no queda espesor suficiente entre la cubierta de los aparcamientos y el nivel de la calle para plantar nuevos árboles, por lo que se han de construir unos parterres elevados para contener la tierra vegetal. Estas enormes macetas sólo sirven para poner una jardinería de adorno.

La destrucción de la ciudad del peatón que recibimos en herencia de la época modernista, equipada además con todo un mobiliario urbano de gran calidad hoy casi desaparecido (piénsese en los magníficos bancos y farolas del Salón Víctor Pradera, por sólo hablar de un ejemplo ya citado) para convertirla en ciudad del automóvil privado, es una actuación que hay que revisar.

AREA METROPOLITANA

Unidad urbanística objeto de un Plan Director o Esquema, elaborado en 1964-66 y aprobado en 1969. Pretende ser la nueva realidad administrativa de la región urbana de Barcelona concebida como ciudad-territorio. Abarca una zona que comprende 100 kilómetros de litoral (los límites de la provincia de Mataró a Cubelles) y que penetra hacia el interior con una anchura media de 30 kilómetros.

La Comisión de Urbanismo encargó en 1964 a una comisión compuesta por unos veinte técnicos del Ayuntamiento, Diputación, delegaciones provinciales de ministerios y la propia Comisión de Urbanismo, la revisión del Plan Comarcal de 1953. Se le asignó un presupuesto de unos veinte millones, una parte importante del cual se gastó en la contratación y confección de un plano topográfico del Área Metropolitana.



De CESC, en el «Correo Catalán»

Lo más positivo fue sin duda el trabajo redactado con la ayuda de 50 colaboradores con que al final se contó, trabajo que permitió confeccionar unos 30 volúmenes de información urbanística de primera mano sobre diversos aspectos del planteamiento. Desde los estudios de Cerdá no se había hecho un acopio tan importante en materia de urbanismo.

El esquema del Plan Director a que llegaron los referidos técnicos fue terminado en febrero de 1966, momento a partir del cual los resultados fueron archivados por la Comisión de Urbanismo por falta de una perspectiva clara en el marco político, factor primordial para el posible desarrollo del plan.

En 1968 los trabajos realizados fueron sometidos a dictamen de la Comisión de Urbanismo y de diferentes entidades, hasta que fueron provisionalmente aprobados por la Administración Central, a efectos internos y como una parte del Plan Provincial a realizar.

Si hasta 1966 los técnicos pudieron trabajar con una cierta independencia respecto al poder político, sin que sus conclusiones se vieran lesionadas por los grandes intereses, a partir de 1968 se inició un proceso de disgregación y de disolución de las ideas y propuestas contenidas en el esquema director a través de la fragmentación de los organismos que lo desarrollan (Revisión del Plan Comarcal, Plan de Área de Acción Inmediata, Plan de Infraestructuras Generales del Área Metropolitana, Plan Gran Barcelona o Prepu, Centro Direccional de Sant Cugat, Planes Comarcales, etc.).

Así se produjo un progresivo desengaño de los técnicos al ver, ante esa nueva situación, las escasas posibilidades reales de un trabajo profesional independiente. Como consecuencia de esto se desencadenó una serie de sucesivas dimisiones de técnicos, la más numerosa de ellas en julio de 1970.

El Decreto de Actuaciones Urbanísticas Urgentes (AC-TUR), que concede amplias posibilidades al Ministerio de la Vivienda para actuaciones puntuales inconexas —el ejemplo más célebre es la proyectada nueva ciudad de Riera de Caldes o Gallecs para 150.000 habitantes, según acuerdo del Consejo de Ministros 20-XI-70—, así como la designación de un político en sustitución de un técnico para el cargo de director del Área (Bruna de Quixano) con el objeto de superar la crisis planteada por los técnicos en el equipo director, ha conducido a la disolución total de las ideas que en un principio hubiesen podido haberse forjado sobre el porvenir de Barcelona y su Área Metropolitana, si por ideas entendemos un intento de racionalización y control del proceso urbanístico barcelonés.

Los síntomas de abandono de esas ideas primigenias contenidas en el esquema director del Área Metropolitana son: las actuaciones urbanísticas de los túneles del Tibidabo, Cinturones de Ronda, autopista Barcelona-Terrassa, posible Expo 82, que constituyen piezas inconexas de un mosaico que no puede componerse sino es, por lo que parece, siguiendo los intereses de los grandes grupos financieros (TABASA, Consorcio del Maresme, instalación de SEAT en Martorell, Plan de la Ribera, desvío del Llobregat, autopistas...).

Aunque Madrid cuenta con una Comisaría del Área Metropolitana desde 1964, inacabables polémicas y campañas de prensa desde 1966 no han conseguido del Gobierno de Madrid la creación de un organismo suficientemente dotado económicamente y con capacidades de decisión y gestión reconocidas para el área metropolitana de Barcelona.

Se espera que el Area sobrevivirá con radicales cambios de orientación, y que al fin se le otorgará reconocimiento formal en la Ley de Bases de Régimen Local.

Se pueden resumir admirablemente los esfuerzos por desarrollar un cierto planeamiento racionalizador desde 1964-73 con la siguiente cita extraída de Cuadernos de Arquitectura. (n.º 67, pág. 12):

En 1971 el panorama urbanístico es tal, que cabe preguntarse por la eficacia del planeamiento en nuestro contexto político y socioeconómico. A los técnicos que de una u otra forma se han ocupado de esta materia, les asalta la duda de si los planes urbanísticos redactados en el último decenio lo han sido para programar las necesidades futuras de la comunidad, o para, tras la cortina de humo del planeamiento, dar fe documental del pasado saldado, legalidad a las actuaciones aberrantes del presente y rentabilidad a las operaciones que para el futuro prepara la oligarquía de los bienes raíces, tan bien representada en la Administración del país.

(COMISION DE URBANISMO, TABASA, CONSORCIO DE LOS TUNELES DEL TIBIDABO, MARQUES DE CASTELLFLORITE, TIBIDABO.)

ASOCIACIONES DE VECINOS

El 28 de julio de 1972 el Ministerio de la Gobernación autorizó la Federación de Asociaciones de Vecinos de Barcelona, que preside Alberto Vilella Codolar, presidente de la Asociación de Vecinos de la Sagrada Familia. Esta federación, promovida por sólo 4 asociaciones (una de ellas, la del Valle de Hebrón, nombró socio honorario, concediéndole la medalla de oro, al entonces Ministro de la Gobernación, Garicano Goñi), llevó a cabo una rueda de prensa en la Asociación de la Prensa de Barcelona para explicar su programa y su línea de actuación.

Pese a las invitaciones y peticiones reiterativas que han dirigido al centenar de asociaciones de vecinos, comerciantes y propietarios que existen en Barcelona para que ingresen en la Federación, éstas, en principio, se han mostrado remisas, continuando manteniendo contactos entre ellas al margen de la misma. Algunas de estas asociaciones que permanecen al margen de la Federación, figuran entre los organismos más activos de los barrios barceloneses a la hora de plantear con decisión los muchos problemas que éstos padecen.

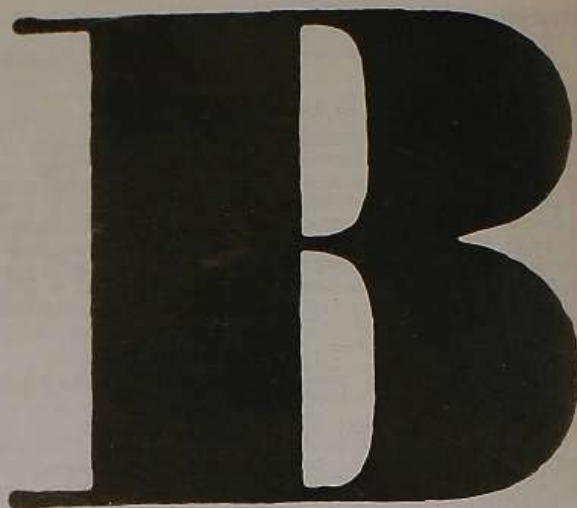
AUGER DURO, Sebastián

Propietario del Grupo Editorial Mundo, que cuenta con la revista «Mundo», «Meridiano 2.000», «Dossier Mundo», editorial «DOPESA» —la cual publica una colección en catalán cuyo primer título fue «El crepúsculo de las ideologías», de Fernández de la Mora—. La revista «Mundo» ha tenido cuatro directores durante el mandato de Auger. El último de ellos, Manuel Fernández Areal, fue despedido de modo muy expeditivo, produciéndose la protesta de más de sesenta periodistas y profesionales de prensa. Adquirió en 1971 «Diario Femenino», único diario en el mundo —por aquel entonces— en huecograbado y único, también, dedicado a la mujer. Existió por parte de Auger la intención de convertirlo en «Mundo Diario» y así llegó incluso a anunciarse en publicidad exterior, pero por lo que parece el Ministerio de Información y Turismo no autorizó el cambio de nombre y el diario sólo pudo sustituir el nombre completo por las iniciales «D. F.».

Sebastián Auger es abogado y su suegro uno de los pioneros de las urbanizaciones por parcelas, especialmente en Segur de Calafell. Vinculado familiarmente a «Fincas Auger», recientemente tomó posesión de su cargo como presidente de la filial española de la empresa alemana Nixdorf Computer.

El alcalde Porcioles le nombró delegado de Servicios de Hacienda del Ayuntamiento de Barcelona, habiéndose rumo- reado, en diversas ocasiones, su posible nombramiento para un cargo ministerial.

Es organizador, a través de su grupo editorial, de diversos premios, jornadas, concursos y conferencias, de entre las que destacan el «Premio Mundo», el concurso del «mundial», «español» y «catalán» del año y las jornadas económicas internacionales de Sant Andreu de Llavaneres, celebradas este año en Lloret de Mar.



BANCOS

La actuación de algunos bancos ha sido decisiva en la realización de la Barcelona actual. Incluimos aquí aquellos más relacionados con las principales obras del porciolismo.

Banco Condal

En 1837 se fundó Rosés y Compañía, que luego había de transformarse en Banca Rosés. En 1957 cambia de accionariado y de nombre, pasando a ser Banco Condal con Enrique Santamarina como presidente, Francisco Ráfols Sardá como vicepresidente y consejero delegado, y como secretario, Ricardo Descals Morell. Ráfols fue consejero delegado hasta 1966. En 1965 se abrió la primera agencia urbana en Barcelona. Uno de los principales clientes del banco era entonces SPAI. En 1965, el notario del banco pasó a ser Manuel Ocaña Campos, sustituto del alcalde Porcioles al frente de su notaría. En 1966 entraron a formar parte del consejo de Administración los hombres del grupo SPAI, siendo nombrados consejeros por diez años Juan Bartolí, marqués de la Foronda; Manuel Grau Villa —que será nombrado consejero delegado—; José Santacreu, propietario de Automóviles Santacreu, Concesionario de Chrysler Barreiros; Miguel Vall Bragulat, yerno de Porcioles; José María de Muller y Abadal, presidente de la Diputación de Barcelona. El otro consejero delegado es Pedro Rovira Ausás. Una vez constituido el consejo, dimitieron los hermanos Santamarina y Francisco Ráfols, que previamente habían vendido sus acciones al grupo. Con motivo de las discusiones para constituir el nuevo consejo, José María Santacreu, que aspiraba a la presidencia, se ve forzado a dimitir vendiendo sus acciones.

Para evitar posibles ingerencias de otros grupos se procede a la sindicación de las acciones. Es nombrado presidente Guillermo Bueno Hencke, delegado de servicios del Ayuntamiento de Barcelona y entra en el consejo Juan B. Beltrán Flórez, teniente de alcalde y futuro presidente del Consorcio de Túneles del Tibidabo. A partir de ese momento los directivos del banco se referirán a la nueva etapa, se inicia cuando con nuestros amigos, nos hicimos cargo del mismo. Otras de las personas que entran entonces en la firma bancaria son Narciso Amer Amer, Juan P. Blanch Trunas, Pedro García Tarrida, Juan Vives R. Hinojosa. En 1967 se amplía el consejo y entran Manuel Bertrán Vergés, Federico Vallet Nubiola y Luis Coma-Cros Cazes. En 1970 pasan a formar parte del consejo Antonio Gallardo Carrera, presidente de Laboratorios Almirall, hermano de Félix Gallardo, primer teniente de alcalde del Ayuntamiento; Juan Gich Bech de Careda, que durante 1969 figuró como director de relaciones públicas del banco. Gich, gerente del Club de Fútbol Barcelona, fue nombrado Delegado Nacional de Deportes en sustitución de Juan. A. Samaranch. En 1971 el Banco Condal adquirió un paquete mayoritario de acciones del Banco Peninsular de Madrid. Es promotor del denegado Banco de Tarragona, que presentó de nuevo la documentación bajo el nombre de Banco del Este. Ha adquirido en 1973 el control de un banco en Costa Rica y otro en la República Dominicana. A su alrededor opera una amplia red de financieras: Difusa Internacional, S. A., Diagonal de Finanzas, Catalana de Finanzas, FIBRUSA, Comercial Táber, GESCON, así como diversas empresas: SPAI, Unión Condal de Seguros, Financo, Servicios Informática Condal, Laye Leasing, Condal de Estudios Económicos, Gescondel, Fidecaya (especializada en canalizar los ahorros de los emigrantes españoles en Europa).

Banca Catalana

Nació de la Banca Dorca de Olot, de la que desde 1959 forma parte un grupo financiero barcelonés. En 1961 pudo instalarse en Barcelona al obtener el traspaso de la sucursal de la Banca López Quesada de Madrid. Ha participado en operaciones de expansión de la época porciolista: **Autopistas, TABASA...** En los últimos tiempos alguno de sus miembros más representativos defendió la figura del alcalde **Porcioles**. El Banco Industrial de Cataluña es su actual Banco Industrial.

Banco Atlántico

En 1947, con el permiso de la Banca Nonell, un banco de valores, el conde de Ruiseñada, Claudio Güell, lo convierte en un banco comercial. A su muerte, en 1958, entra en el banco un grupo de accionistas, algunos de los cuales privadamente pertenecen al Opus Dei. Presidente del banco es don Casimiro Molins (Cementos Molins), cuñado del ex ministro del Plan de Desarrollo y actual ministro de Asuntos Exteriores, López Rodó. Ha participado en **Autopistas TABASA, SABA...**

Banca Mas Sardá

Sucesora de la antigua casa Hijos de F. Mas Sardá, Banco de Valores de tradicional arraigo en Barcelona. Su cartera de Valores le permite participar en las principales empresas locales, en especial en FOC —concesionaria de muchos de los servicios municipales y una de las constructoras más utilizadas por el Ayuntamiento—. En 1968 se produjo la entrada de nuevos accionistas más ligados a las nuevas capas neocapitalistas. Es mayoría en **SABA** y participa en **TABASA, FOC...**, además de en otras empresas más específicamente bancarias: **SAECO, DIFIVASA, Metropolitana de Aguas y Transportes Sociedad Anónima, BANSÁ, BANSÁ II, S. A., VICSA y 24 Clubs de Inversión.**

Banco Industrial de Cataluña

Creado en 1964 con la participación de la Banca Catalana, el Banco Comercial Transatlántico y algunas de las mayores empresas catalanas (Cros, Borés, Valls Taberner). En 1967 cedió sus participaciones al grupo del Banco Comercial Transatlántico, pasando a actuar desde entonces como el Banco Industrial de Banca Catalana. Es su presidente Andrés Ribera Rovira; vicepresidente, hasta el momento de su nombramiento como alcalde, **Enrique Masó Vázquez** que detenta el más importante paquete privado de acciones. Por su naturaleza el banco participa en numerosas empresas, representando las inversiones inmobiliarias entre el 15 y 10 por ciento del total de sus inversiones. Destaca la participación en **TABASA, EYSSA...**

Banco de Madrid

Surge de la compra de la *Banca Suñer de Ripoll* (creada en 1930). El 13 de enero de 1954 se efectúa el cambio de nombre en la notaría de D. José María de Porcioles. La central está en Madrid, Carrera de San Jerónimo, 15, con un capital inicial de 5 millones de pesetas. En 21 de diciembre de 1956 se eleva de 25 a 50.000.000 de pesetas y posteriormente a 60.000.000. En diciembre de 1963 fue elevado el capital a 90.000.000. En 31 de diciembre de 1971 los fondos propios del Banco totalizaban los 553.000.000 de pesetas. Su Banco Industrial —el *Catalán de Desarrollo*— había alcanzado al finalizar dicho ejercicio un pasivo de 3.107.500.000 millones de pesetas. Cuenta con una oficina principal y cuatro agencias urbanas en Madrid, una oficina principal y dos agencias urbanas en Barcelona y oficinas en Bocarrent, Platja d'Aro, La Seu d'Urgell, Manlleu, Cádiz, Gijón, La Coruña, Pinto y Sta. Cruz de Tenerife, Gerona.

Componen el Consejo de Administración los siguientes señores:

Presidente: Don **Jaime Castell Lastortras**.

Vicepresidentes: Don Eustasio Villanueva Vadillo y Don Juan Rosell Codinachs.

Consejeros: Excmo. Sr. Don José Parra Lázaro, Duque de Tarancón; Don José María Bosch Aymerich, Arquitecto; Don Carlos Corpas Gutiérrez-Zorrilla; Don Miguel Ibán Valdés; Ilmo. Sr. Don Joaquín Viola Sauret, procurador en Cortes por la provincia de Lérida; Ilmo. Sr. Don Constantino Pérez Pillado; Don José María Capdevila Zavala; Excmo. Sr. Don **Juan Antonio Samaranch Torrelló**; Don José San José Bagán; Don Ramón Capdevila Zavala; D. Juan Pujol Isern; Dr. Herbert Batliner y Don Raúl Oberon.

Secretario: Excmo. Sr. Don José María Martínez-Bordiu, barón de Gotor.

D. José María de Porcioles ha sido consejero del Banco durante cierto tiempo, según consta en la memoria de 1970.



BARRACONES ESCUELA

En 1966 se instalaron en algunas barriadas suburbanas de Barcelona barracones como escuelas provisionales para solucionar el déficit de plazas escolares. Se trataba de barracones que había cedido el gobierno suizo en calidad de vivienda provisional para los damnificados de las inundaciones de 1962. Procedían de instalaciones militares en desuso.

El proyecto consistía en colocar 44 barracones de madera y 13 tranvías retirados de servicio como aulas para paliar la falta de centros de enseñanza. De los 44, 28 debían instalarse en el barrio del Besós, cuyos habitantes esperaban escuelas desde hacía seis años. Se instaló en el Besós uno solo, y todo el tiempo que duró su presencia en el barrio —un mes aproximadamente— tuvo que estar custodiado por la policía para evitar que fuese quemado. A pesar de todo, hubo algún conato de incendio y unas cuantas manifestaciones de protesta por parte de las madres, que no querían barracas para que estudiaran sus hijos. El barracón fue retirado en el mes de octubre.

En otros barrios la oposición fue menor, y en alguno como Polvorín la *provisionalidad* prosigue siete años después. Los tranvías fueron colocados en Torre Baró y permanecieron unos cuantos meses.

El montaje de aquellas *escuelas provisionales* tan desfavorablemente acogidas había sido aprobado por la Comisión Municipal Ejecutiva en setiembre de 1966 por un importe total de 3.027.691,17 pesetas. Correspondía a cada uno de los 44 pabellones 68.811,17. Hay que tener en cuenta que el presupuesto incluía el montaje, el mobiliario escolar, instalaciones sanitarias... Alfred Matas comenta en *Al sud-oest del riu Besós: Un miracle, que el poble mai no veié realitzat!* Otros tranvías en desuso fueron adquiridos por una entidad privada para ser utilizados como bares en la ciudad-urbanización de Miami Playa.

BARRAQUISMO

Según las cifras de *Barcelona Informa*, publicación del Ayuntamiento, quedaban 3.474 barracas en la ciudad al iniciarse 1972. No todos los núcleos barraquistas estaban contabilizados —según expertos en la materia—, puesto que, por citar una ausencia de bulto, faltaban por ejemplo cien barracas del llano de Santa Engracia, en la barriada de Prosperitat.

Otro de los defectos del estudio municipal es el de no haber tenido en cuenta a la hora del censo viviendas que están a medio camino entre la barraca y la vivienda degradada, las llamadas *coreas*, ni tampoco a los *realquilados* ni a las viviendas viejas, deficitarias en los más elementales servicios. Según los autores de *La gran Barcelona*, el 40 % de la población vive en un hábitat que se puede considerar deficitario...

Las cifras sobre barracas han sido contradictorias, a causa de que la principal fuente informativa, el Ayuntamiento, ha ido ofreciendo cifras distintas según las épocas. Así, por ejemplo, Porcioles decía en *Solidaridad Nacional* (13-I-1968) que quedaban entre 3.000 y 3.300 barracas. El número de *Barcelona Informa*, ya mencionado, atribuye a 1968 nada menos que 5.300. Otro ejemplo: el concejal Julio Muñoz Campos, delegado de la Comisión de Política Social de la Vivienda, aseguraba en *La Vanguardia* (21-XI-1965) que quedaban entonces 6.400 barracas. El mencionado folleto sitúa, para la época, 9.000.

Otra cuestión importante para el barraquismo barcelonés es que se ha pasado de la postura de negar que tal fenómeno existía o ignorarlo, a quererlo resolver a toda costa pero sin preocuparse demasiado del sistema a emplear. En los años cuarenta y cincuenta un departamento municipal bautizado con el expresivo nombre de Servicio de Represión del Barraquismo

(Jaime Mensa) se encargaba del derribo de barracas no autorizadas, al mismo tiempo que se desarrollaba... una política gubernativa de retorno forzoso a sus regiones de procedencia de los inmigrantes carentes de vivienda y de contrato de trabajo (Barcelona Informa, octubre 1972).

El 13-III-1961, y ya dentro de la política de encarar los problemas, el Ministerio de la Vivienda aprueba un decreto de construcción de 12.000 viviendas destinadas a absorber el barraquismo, cifrado oficialmente en 10.000 chabolas. Dos años después (VI-63), y en Consejo de Ministros celebrado en Pedralbes, se aprueba la construcción de Unidades Vecinales de Absorción Social (UVAS) en número de 6.500 alojamientos de absorción. Más tarde, se desarrollan sendos proyectos del Patronato Municipal de la Vivienda para construir en 1972-1975 la cantidad de 3.551 pisos en Canyelles y La Mina. De las 21.551 viviendas que según estos proyectos relacionados habían de construirse con destino a los barraquistas (lo cual hubiese permitido dar dos viviendas a cada barraquista) muchas se construyeron, pero otras no fueron a parar a ellos, como se desprende del hecho de que un cierto número están acabadas y habitadas, y sigue habiendo, oficialmente, 3.474 barracas, que aumentan, según el estudio del boletín *Ahora*, a 5.800.

Toda la década de los sesenta está salpicada de discursos de personalidades que anuncian el fin del barraquismo: el Ministro de la Vivienda en 1966 (*El chabolismo en Barcelona ha entrado en vías de una total y completa desaparición*, refiriéndose a las UVAS. Se acabaron las UVAS y todavía quedaban 5.300 barracas); el alcalde Porcioles en 1968; nuevamente las autoridades barcelonesas en 1972, ante la construcción de los polígonos de La Mina y Canyelles.

Las barracas barcelonesas aparecieron principalmente en 1929, cuando el Consorcio de la Zona Franca expropió a pescadores y campesinos de sus casas de Can Tunis, forzándoles a construir una nueva vivienda, que sería una barraca. Los distintos boom de la inmigración —Exposición de 1929; después de 1940, avalancha inmigratoria de los últimos años cincuenta y primeros sesenta— desarrollaron el crecimiento del barraquismo, con lo que en los momentos de mayor auge se llegó a contabilizar más de 20.000 barracas. Es cierto que en la actualidad se ha visto muy disminuido el número, a base de exportar el problema a la comarca (caso UVAS), y trasladando a los barraquistas a barrios nuevos donde se construyen viviendas definidas por el procurador en Cortes Sierra Haya como *barraquismo vertical* (casos San Roque en Badalona, San Cosme en El Prat, Can Clos...). Esta exportación agrava, además, la situación en esas poblaciones que rodean Barcelona, flacas de recursos y ya aquejadas de problemas de barraquismo propios.

La historia del barraquismo durante el período Porcioles está repleta de datos. Vale la pena citar algunos ejemplos:

a) En 1958 son trasladados al Camp de la Bota los barraquistas del Somorrostro que sobran para dar cierto tono de acabado al Paseo Marítimo. De todos modos, éste queda cortado por aquella célebre y hoy desaparecida barriada. El Servicio de Represión del Barraquismo en ese caso construyó varias barracas en el Camp de la Bota.

b) En 1963, y a consecuencia de un desprendimiento de rocas en Montjuïc, murieron nueve personas que vivían en barracas. Ese mismo año, al hacer entrega del castillo a la ciudad, Franco expresó su deseo de que se resolviera el problema en Barcelona.

c) En febrero y marzo de 1965 son construidas unas sesenta barracas por el mismo Ayuntamiento en la zona de Tres Pins de Montjuïc, para dejar libre el terreno destinado a Parque de Atracciones.

d) En 1966 se desalojaron unas 300 barracas cercanas al Parque de Atracciones, que cada vez necesitaba más espacio. Su proximidad era, además, un contraste demasiado crudo para los ciudadanos que acudían a divertirse.

e) En 1967 se desalojaron los pabellones de Bélgica y de Misiones, tristemente célebres, donde vivían familias procedentes de derribos de barracas, inundaciones, etc. En esa época empezaban a utilizarse las dependencias del estadio para el mismo fin.

f) En 1968 y parte de los años siguientes, fueron desalojadas otras zonas de Montjuïc, Can Valero, Las Banderas, Sobre La Fosa, Tres Pins, y se anunció que los terrenos serían para Televisión Española (Plan Parcial de Montjuïc).

Según el boletín *Ahora*, que dedicó un extraordinario al tema en 1972, las barracas existentes por zonas en Barcelona eran en ese año las siguientes:

La Perona, 900 (según *Barcelona Informa*, 653).

Bon Pastor, 52 (antiguos residentes de barracas del Puente de Marina, desalojados hace 24 años y trasladados a su actual residencia).

Torre Baró, 150 (en realidad todo el barrio está formado por coreas).

Roquetes, 180.

Vallbona, 100 (igual que Torre Baró).

Can Tunis, 588.

Zona Franca, 380.

Port, 140.

Poble Sec, 300 (ladera de Montjuïc).

Carmelo, 135.

Turó Rubira, 110.

Coll, 40.

Francisco Alegre, 306.

Camp de la Bota, 692 (algunas han empezado a ser derribadas con la entrega de pisos en Sant Adrià del Besós).

Cementerio Viejo, 150.

Santa Engracia, 121.

Avenida de Madrid, 25.

Además existen otras aisladas, que salpican diferentes calles de la ciudad (Agricultura, Córcega, Nou Pins...).

En junio de 1972, el gobernador civil de Barcelona prometió a la Asociación de Vecinos del Camp de la Bota que el barraquismo sería absorbido en el plazo de dos años y medio. Hizo expresa referencia a los polígonos de La Mina y de Canyelles.

La resolución del problema de las barracas a base de exportarlas fuera del término municipal no es una solución auténtica, dado que las UVAS son muy deficientes tanto constructiva como urbanísticamente. Si en 1963, y calculando por lo bajo, habían en la comarca, sin contar Barcelona, 2.700 barracas, con las expulsiones de chabolas habidas en Barcelona hasta 1972 que ascienden a 4.400, más las que directamente se hayan creado en todos estos municipios durante estos últimos 10 años, el problema ahora se ha generalizado con la misma gravedad que antes presentaba sólo en Barcelona.

Refrendando los argumentos de que la exportación de barracas no es ninguna solución, puede decirse: 1) como las basuras, nadie las quiere; 2) se hacen grandes promesas y luego no se cumplen (por ejemplo, en El Prat se prometieron 3.000 viviendas y después sólo se construyeron 1.500 de las infraviviendas de las UVAS); 3) como en los municipios afectados también hay problemas de barracas, cuando se construyen UVAS en su término municipal, intentan reservarse estos municipios el máximo de viviendas para sus habitantes (en El Prat, de las 1.500 viviendas destinadas a los barraquistas de Barcelona, 500 fueron entregadas a los barraquistas del propio municipio), y 4) estas operaciones de trasplante además de no resolver el problema, sólo sirven para crear problemas de convivencia (caso de introducción de gitanos en Badalona) o para complicar más las cosas (200 familias que fueron llevadas al polígono de las UVAS de San Roque de Badalona traspasaron el piso volviendo a vivir a Barcelona).

La otra triste cara del problema del barraquismo es la especulación que se monta con dichas chabolas. He aquí varios ejemplos recogidos por la prensa: 1) un barraquista pagó 34.000 ptas. de traspaso a un antiguo ocupante teniendo que pagar además 8.000 al pequeño *cacique* o representante de una barraca propiedad municipal (*Sábado Gráfico*, 8-I-72, página 9); 2) *Hasta 25.000 ptas. se paga de traspaso por una barraca no demasiado «buena»* es el titular de un artículo de *El Correo Catalán* del 11-XI-66 hablando de las barracas de Montjuïc; 3) *Cedo derecho a piso a cambio de barraca vieja* (*El Correo Catalán*, 5-I-69) es otro titular de un artículo que explica cómo suben algunos barraquistas de Can Tunis a ver a los de Montjuïc para darles a éstos de 12.000 a 17.000 pesetas a cambio del piso a que tienen derecho. Por lo que cuenta la Asociación de Padres de Familia *La Esperanza* en nota publicada en *El Correo Catalán* del 16-I-69, algunos funcionarios de la Oficina de Intervención de Barracas llegan a ejercer presiones sobre los barraquistas que no pueden pagar el piso que tienen destinado para que acepten la permuta que les ofrecen los barraquistas de Can Tunis.



Montjuïc, el nuevo Parque de Atracciones y los barraquistas.

—Se ve que lo han hecho con la mejor intención. Pero podrían haber preguntado si preferíamos alguna otra cosa.

BASURAS

Las basuras domiciliarias recogidas por los basureros, servían para alimentar a unas importantes pjaras de cerdos, situadas en su mayoría en la parte de La Marina de l'Hospitalet. A consecuencia de las nevadas de 1962 se desorganizó el servicio de recogida al provocarse importantes acumulaciones que no fueron absorbidas hasta muchos meses más tarde. La aparición de la peste porcina africana, que exigió para su erradicación la matanza de las pjaras, consumó la desarticulación del sistema tradicional de eliminación. Al mismo tiempo el aumento de los residuos no degradables biológicamente (plásticos, papel, metales...), provocó la aparición de las basuras como problema.

En 1969 se sobrepasaban ya las 35.000 toneladas mensuales de basuras. En febrero de 1972 la basura de Barcelona ciudad era recogida por unos 300 camiones de FOC (Fomento de Obras y Construcciones) y CLD (Cooperativa de Limpieza Domiciliaria), que agrupa a antiguos basureros particulares de Can Pi y Canyet (Hospitalet) y del Besós. Condiciones laborales muy duras: un chófer cobraba en esa época entre 2.000 y 2.500 pesetas mensuales, un peón alrededor de 1.500. Gran negocio de CLD con la *tria* de la basura, que obligaban a hacer a los mismos empleados de la recogida en condiciones de trabajo asfixiantes. El CLD cobraba, además, 80.000 pesetas mensuales por cada camión por parte del Ayuntamiento para que fuese recogida la basura ciudadana. (El Correo Catalán, 15-II-1972.)

En la comarca de la Gran Barcelona el procedimiento de eliminación de basuras es el vertido, más o menos controlado, como el maloliente ejemplo de la *montaña* sita a la entrada de Mataró. Excepción: la planta de Sant Boi (90.000 toneladas anuales) para el Baix Llobregat, que ha provocado, no obstante, conflictos lógicos por parte de los vecinos del barrio de *Cinco Rosas*, donde está instalada esta trituradora. Los motivos de sus quejas son varios: mal olor, ruido, camiones que atravesaban constantemente su barrio... Incluso el alcalde ha manifestado hace algún tiempo su disconformidad ante las molestias que causa la planta en cuestión.

En 1969 el 85 % de las basuras barcelonesas se eliminaban mediante el procedimiento que el Ayuntamiento denominaba de *vertido controlado*, consistente en un *extendido de basuras por capas y recubrimiento diario con tierras, con control permanente de las temperaturas de fermentación*. El control consistía en unos tubos que facilitaban la salida de los gases y su combustión y a la larga la capa de tierra fue adelgazándose hasta desaparecer. De este modo se rellenaron antiguas canteras de Montjuïc que hoy, ya llenas, se han convertido incluso en instalaciones deportivas, como la piscina Bernardo Picornell, asentada sobre la antigua cantera Zafont. Durante unos campeonatos europeos celebrados en verano de 1971 se produjeron quejas por parte de los nadadores ante el hedor insoportable. Por otro lado, alguna de estas instalaciones (estadio Serrahima) ha cedido parcialmente debido a lo poco firme del terreno.

Después del derrumbamiento de parte de la muralla natural que impedía que las basuras se desbordasen sobre el barrio de *Can Clos* en diciembre de 1971, se suspendió el vertido de basuras en Montjuïc, tras la firme decisión de los vecinos de no dejar pasar ningún camión hasta que fuese acordado ese punto. A pesar de ello, el 10 de noviembre de 1971 había aparecido en el Boletín Oficial de la Provincia un anuncio de expediente para la solicitud de urgente ocupación de las fincas de Montjuïc y Collcerola calificadas de *Parque Urbano y destinadas a su remodelación mediante el vertido controlado de basuras*. En Montjuïc se trataba de 52,9 hectáreas nuevas, donde no se habían efectuado todavía vertidos. Tras los sucesos de Can Clos, el alcalde desechó esta solución debido precisamente a las protestas de ustedes (El Correo Catalán, 7-XII-71).

Las fincas afectadas en Collcerola correspondían a barrancos que acusaban la presencia de camiones poco escrupulosos que acuden a tirar derribos. La *Agrupación de Comerciantes y Vecinos del Parque del Valle de Hebrón* se opuso inmediatamente, y dirigió telegramas a Franco, Juan Carlos, Carrero Blanco y demás autoridades. Las *Asociaciones de Vecinos de Montbau*, Padres de Alumnos del Instituto Monturiol, Cabezas de Familia de la Guineueta, Verdún, Sant Genís dels Agudells, Roquetes, escribieron al Vicepresidente del Gobierno en el mismo sentido. Se veían afectados por las consecuencias de ese proyecto unos siete barrios con un total de 120.000 personas. En un famoso pleno municipal que culminó una extensa campaña de prensa y movilización de los barrios, se presentaron, en señal de protesta, un grupo de chicas cuyas blusas formaban la frase *Basuras Collcerola, no*. Al poco tiempo se desechó la idea de este vertedero.

(1) Existen procedimientos técnicos que permiten utilizar las basuras como combustible en plantas industriales totalmente automatizadas que obtienen a cambio vapor de agua a 200° de temperatura. En Toulouse, dicha planta industrial compra las basuras al Ayuntamiento y proporciona, a cambio, calefacción y agua caliente a la nueva ciudad de Le Mirail.

El siguiente paso fue doble: se examinaron los pueblos de Sant Climent de Llobregat, que se opuso rotundamente, y la finca municipal Can Girona de Martorelles, que en 1933 había sido colonia infantil de vacaciones y que ahora prácticamente no se explota. Son 94 hectáreas pobladas de pinos, que podrían perfectamente volver a asumir esa función. La oposición popular de dichas poblaciones, apoyada por los industriales de la zona, detuvo esa nueva opción.

Se optó por efectuar vertidos controlados en algunos de los solares resultantes de las extracciones de *áridos* en Gavà-Viladecans. Próximamente serán puestos en servicio la planta trituradora del Besós instalada en el barrio de La Catalana y el discutido vertedero de Garraf.



BELLVITGE

Creación de nuevo barrio patrocinado originariamente por la *Comisión de Urbanismo* y cedido después a un grupo privado. Como en todas estas operaciones se construye en terrenos muy baratos alejados del casco donde se pretende en teoría hacer una ciudad y que después se convierte en un barrio dormitorio de gran densidad, etc. Es por sus resultados muy similar a *San Ildefonso* o *Ciudad Meridiana*. La entidad constructora, Inmobiliaria Ciudad Condal, en la que J. Pujol, importante industrial muy ligado a Aiscondel, controla un importante paquete de acciones, explota una licencia francesa de fabricación pesada de viviendas. Las construcciones se han efectuado en el término municipal de Hospitalet en torno a una antigua ermita. Al final del proceso de construcción dormirán en el polígono 60.000 personas (en la actualidad viven ya 25.000).

El tipo de urbanismo racionalista a base de bloques de viviendas suficientemente distanciados para permitir que el sol dé en las mismas, se ha degradado aquí en una hilera de fichas de dominó pegadas unas a otras, monstruosamente larga, deshumanizada... En contraste véase el mismo tipo de ordenación urbanística en *Barcelona 2* en la Diagonal, 631, donde los bloques, al estar destinados a otra clase social, están más separados y mejor equipados. El primitivo proyecto de Bellvitge y de *Barcelona 2* fueron hechos por el mismo arquitecto, Perpiñá.

Son constantes las quejas de los vecinos por la falta de servicios: escuelas, mercados, higiene —las cloacas circulan en algunos tramos a cielo abierto—. Las inundaciones de diciembre de 1971 causaron destrozos en 58 sótanos. Los afectados descubrieron que en 1967 el arquitecto municipal al informar el Plan Parcial del Polígono de Bellvitge emitió informe por el que se prohibía la conversión de plantas bajas en semisótanos, siendo recogida la prohibición por la Comisión de Urbanismo al aprobarlo definitivamente en abril de 1968. La promotora vendió estos sótanos calificándolos de plantas bajas, a pesar de estar situados a 1,30 metros por debajo del nivel del portal y no a 30 cm por encima como exigía la legislación de viviendas de protección oficial (*Destino*, 14-IV-1972). El Ayuntamiento de Hospitalet pagó a las pocas horas de producirse la inundación hasta 75.000 ptas. por vivienda afectada, para calmar los ánimos de los vecinos como ha expresado en varias ocasiones el alcalde *Matías España Muntadas*. Los propietarios de los sótanos presentaron denuncias que culminaron con la querrela contra la promotora en abril de 1972.

BONET CASTELLANA, Antonio

Nace en 1913. Obtiene el título de arquitecto en 1945. Se exilió en 1937, viviendo en Argentina y Uruguay. Se naturalizó argentino hasta que al inicio de los sesenta, regresó a España. En Argentina trabajó en 1948 como consejero permanente del organismo encargado del urbanismo de Buenos Aires. En 1956 es nombrado secretario de la Comisión Nacional de la Vivienda y presidente de la Subcomisión de Arquitectura y Urbanismo de la misma. Por encargo del gobierno Aramburu redactó el proyecto de remodelación de la zona sur del centro de Buenos Aires, con capacidad para 400.000 habitantes.

De regreso a España, trabaja para empresas vinculadas con el capital del depuesto general Perón, con quien había trabajado durante su gobierno en Argentina. Abrió el despacho en Madrid, ampliándolo más tarde a Barcelona. Trabaja en el proyecto de urbanización de la Manga del Mar Menor en Murcia. Autor asimismo de un plan de urbanización frente al mar en Málaga, autor del edificio del Banco de Madrid en la capital de España. En 1966 era vocal del Consejo de Administración del *Banco Catalán de Desarrollo*, que es el Banco Industrial del Banco de Madrid. En Barcelona es autor del proyecto de varios edificios de viviendas, por ejemplo, el Mediterráneo en la calle Consejo de Ciento, del edificio singular de Urquinaona (*La Llave de Oro*) y del *Plan de la Ribera*, así como del proyecto no realizado de tres edificios singulares en el solar de las antiguas cocheras de Sarrià. En 1959 consta que llevaba la construcción de grandes obras de carácter privado por valor aproximado de 400 millones de \$ m/n en la Argentina (Catálogo Exposición Museo de Arte Contemporáneo de Barcelona, 1960).

Aprovechando el antiguo Plan de Ciutat-Repós de Viladecans y Gavà del GATCPAC diseñó un proyecto similar a escala privada, no llevado a cabo.

BORDOY ALCANTARA, Emilio

Arquitecto jefe, primero del Servicio de Extensión y Reforma, y después de la Subunidad de Planificación Urbana del Ayuntamiento de Barcelona.

Nació en 1918 y terminó sus estudios de arquitectura en 1944. Catedrático de Estructuras de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona. Uno de los arquitectos que construyó la *Ciudad Satélite de San Ildefonso* de Cornellà, de 10.000 viviendas y autor de los edificios singulares sitos en Paseo Nacional/Astilleros, *Banco de Madrid* (en Plaza Calvo Sotelo), edificio Atarazanas (en García Morato), y multitud de edificios en Barcelona.

Autor asimismo de varios planes parciales, entre los que cabe destacar los de las Roquetes, la Guineueta y Casco Antiguo de Barcelona, así como muchos otros redactados por las oficinas técnicas del Ayuntamiento.

Por ser arquitecto funcionario, es decir, arquitecto que trabaja por las tardes en un despacho particular y por las mañanas en el Ayuntamiento, Bordoy encarna un prototipo de profesional que por los excesos que en algunos casos se ha podido llegar a ser motivo de críticas por parte de las últimas asambleas del Colegio de Arquitectos de Cataluña y Baleares en los últimos años. A causa de la existencia de un reglamento de incompatibilidades, en el ejercicio de estas dos funciones dentro de un mismo término municipal (no se puede ser juez y parte al mismo tiempo), se han desarrollado grandes tensiones en la vida interna del Colegio entre los partidarios de que se cumpla dicho reglamento y sus contrarios. Según un estudio publicado el 25-9-70, en 1967 de los 64 arquitectos que tuvieron mayor número de encargos, el 74 % eran arquitectos-funcionarios, con un promedio de 3 cargos públicos por cada arquitecto. El número de proyectos visados por estos arquitectos-funcionarios fue de 173 por año y arquitecto. Para los años sucesivos el acaparamiento fue aún mayor. El número de horas dedicadas a cada proyecto particular por término medio por arquitecto funcionario fue de 7,2 horas (el más rápido fue uno que tuvo 452 proyectos/año y firmaba a razón de 2,7 horas por cada proyecto). En cuanto a la distribución de los honorarios entre los arquitectos, el 52 % de ellos perciben el 11,6 % de los honorarios totales, por lo que una minoría del 15 % de los arquitectos acumula el 48 % del total de honorarios.

Bordoy, por su condición de arquitecto-funcionario municipal, ha sido también el blanco de las críticas de los estudiantes de la Escuela de Arquitectura. En el curso académico 1970-71 se formularon serias críticas por parte de los universitarios a su actuación profesional, no a su capacidad como docente, que crearon tales tensiones ante la demanda de dimisión de Bordoy que llevaron a la clausura de la Escuela por la dirección.

Bien individualmente o trabajando en equipo, el grupo de arquitectos que trabaja con Bordoy es el que más encargos ha realizado para el grupo Figueras.

BRIALES VELASCO, Alfredo

Casado con M.^a del Carmen Porcioles, es otro de los yernos del ex alcalde. Primero trabajó asociado con la empresa austriaca Dorchs-German, la cual realizó el trazado de varias autopistas, pasando después a Trazados y Estructuras (TRAESA), cuyas oficinas están en Menéndez y Pelayo, 218-220, exactamente debajo de la Subunidad de obras de Viabilidad del Ayuntamiento. Vocal de GOCISA.

TRAESA fue constituida el 23-VI-69 con un capital escriturado de un millón de pesetas. Está formada por Wolfgrang Pregel, ingeniero de nacionalidad austriaca y residente en Barcelona; Pablo Sans Bernaus, abogado y José M.^a Gabriel Marqués, empleado. GOCISA (Girona, Oliva, Coll, Ingenieros, S. A.), domiciliada en Rambla de Cataluña, 114, fue fundada el 20-III-63 con un capital social de 2.000.000 ptas. La componen Marcelino Coll Godó como presidente, y Pascual Girona Godó, Juan Luis Oliva de S. Caturro, Leopoldo Rodés Castañé y Alfredo Briaes Velasco como vocales.

Al parecer dichas oficinas técnicas llevan a cabo proyectos que les encargan, entre otras firmas, la mencionada Subunidad de Obras de Viabilidad del piso de arriba de TRAE-SA (*El Correo Catalán*, 1-X-72), como han sido el túnel bajo la Diagonal, las obras de estructura del I Cinturón de Ronda, como por ejemplo el proyectado paso elevado de la Plaza Lesseps. Son autores, asimismo, del proyecto de uno de los tres túneles del Tibidabo.

BRUNA DE QUIXANO, José Luis

Abogado, Profesor Mercantil, Director del *Area Metropolitana* de Barcelona y Delegado Especial del Estado en el *Consortio de la Zona Franca*.

Presidente de FAEMA, Arañó y Compañía, Inmobiliaria La Campana, Pulido, S. A. de Máquinas Automáticas; consejero de Carlo Erba Española, Rometa, CRESA de Seguros y Reaseguros, HAMEX, Laboratorios de US Vitamin Corporation de España.

Secretario de Intelhorce desde la compra de esta importante empresa textil del INI por un grupo catalán en el que tiene el 50 % el *Banco Catalán de Desarrollo* (Jaime Castell.)

Secretario de Vidal Ribas, de SEIDA, S. A. y de ANLA, Sociedad Anónima. Vocal del Consejo Económico Sindical. Casado con D.^a Concepción Brotons Manresa.

* Presidente del Patronato de la U.A. de Bellaterra.

BUENO HENCKE, Guillermo

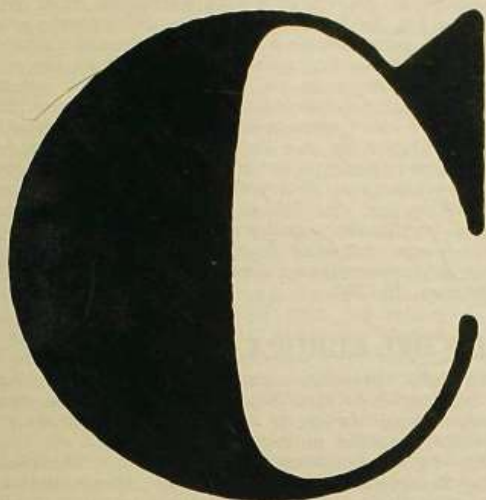
Delegado de Servicios de Urbanismo y Obras Públicas del Ayuntamiento de Barcelona desde 1961.

Su actividad como empresario arranca de haber heredado de su tío Guillermo A. Mac Crory, junto con su hermano, la razón comercial *Pizzala y Crory*, S. A. Dicha empresa está dedicada a la compraventa de maquinaria, herramientas, tuberías, etc., y tiene su domicilio social y almacenes en Caspe, 31 y Lauria, 20, así como sucursales en Madrid y Valencia. Es, asimismo, gerente de la filial de la anterior, *Distribuidora de Exclusivas Metalúrgicas y Similares*, S. A. (DEMSA) y vicepresidente de *Comercial Humet*, S. A., situada en Sta. Perpetua de la Moguda y especializada en la fabricación de aparatos para riego por aspersión y bombas para riego.

Presidente del *Banco Condal* es, además, miembro del pleno de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación, presidente de *Servicios Informativos Condal*, S. A., vocal de *Fidecaya*, donde es también consejero *Manuel Vall Bragulat*, vocal de *Empresa Nacional Hidroeléctrica de Ribagorzana*, S. A., y *Pamo*, S. A.

Nacido en 1920, está casado con María Guerin Taraja.

Ha sido el hombre clave en la gestión urbanística del Ayuntamiento durante el mandato de Porcioles. En todas las reuniones del Alcalde con los afectados por los procesos de expropiación, apertura de calles, construcción del metro, etc. Bueno Henckel estaba siempre presente para encarnar la posición municipal más rígida frente al papel más dialogante de Porcioles.



CAMINO DE LA CADENA

Limitando con la fábrica **Can Batlló** hay en el Camino de la Cadena un grupo de patios-barracas que fueron víctimas de las inundaciones del otoño de 1971. A causa de las obras de alcantarillado que se efectuaban en la calle Parcerisas, como parte de la construcción de la red general de desagües del vecino **I Cinturón de Ronda**, dicha calle estuvo más de medio año abierta con grandes excavaciones y zanjas a cielo abierto. Las lluvias de septiembre de 1971 provocaron que la calle Parcerisas, antigua riera insuficientemente canalizada, se quedase inundada, arrastrando el agua, a su paso, los automóviles aparcados, que fueron a parar, despenándose, a las grandes zanjas abiertas, amontonándose más de veinte turismos y motos. Dicha *montaña* obstaculizó el paso del agua, lo cual provocó el arrastre de la puerta de una de las entradas de Can Batlló, y con ello la creación de una *piscina* de 200 metros de largo por 20 de ancho y 7 de profundidad, tras inundar la vía de los Ferrocarriles Catalanes. La tromba de agua derribó también un muro de contención en el Camino de la Cadena e inundó uno de los patios de barracas, situadas frente a dicho muro. El agua alcanzó 1,25 metros de altura y en plena noche y diluviando, los vecinos tuvieron que ser rescatados por entre el techo y las ventanas.

Las condiciones de insalubridad de estas viviendas, la amenaza continua de inundaciones y la inseguridad producida por la falta de recibos de alquiler que no les quieren cobrar, aboca a los ciudadanos que viven en esta zona (los hay que habitan en ella desde hace más de 40 años) a una situación muy precaria. Los propietarios del terreno parece como si esperaran a que el solar se revalorice por las obras recién terminadas del **I Cinturón de Ronda**, que pasa muy cerca y también a que se les cubra las vías de Ferrocarriles Catalanes para lanzarse a construir, expulsando a los actuales residentes y aprovechando las plusvalías de unos terrenos situados a la entrada de Barcelona. (**BARRAQUISMO**.)

CAMPO DE "LES CORTS"

Es otro de los casos típicos de especulación del suelo urbano producido en estos últimos años. El antiguo estadio del C. de F. Barcelona que quedó vacante al construirse el «Nou Camp», en vez de continuar aprovechándose para fines deportivos, fue vendido, previo cambio de zonificación de verde privado a ensanche intensivo, al grupo de inmobiliarias de **Figueras** para construir dos grandes bloques con 1.100 viviendas, locales comerciales y aparcamientos en casi toda la superficie del solar, lo cual producirá un beneficio mínimo que se calcula en unas tres veces el importe de la compra del solar.

Los principales hechos ordenados cronológicamente son:

1954. Proyecto de nuevo campo de fútbol para el C. de F. Barcelona, actual «Nou Camp», obra de los arquitectos **Mitjans Miró** (pariente próximo del presidente del club, **Miró Sans**), **Soteras Mauri** y **García Borbón** (estos últimos, arquitectos municipales).

29-VIII-55. Aprobación por el pleno municipal del Plan Parcial de la Zona Norte de la Diagonal. Este mismo plan, que legalizará el cambio de zonificación que permitirá la construcción de la *Ciudad Universitaria* en Pedralbes, servirá también para cambiar la zonificación de residencial urbana-intensiva a deportiva, permitiendo construir el nuevo estadio al lado de la Diagonal.

1957. Se termina la construcción del «Nou Camp». De este edificio se dice en *Arquitectura de Barcelona: La construcción de este edificio significó un esfuerzo técnico y económico impropio de la situación en que se encontraba el país en el momento de acometerse la obra. Con ella se pone de manifiesto un subdesarrollo cultural para el que lo importante era producir construcciones megalómanas que engañosamente sitúen al país a un nivel europeo*. No obstante, arquitectónicamente, es uno de los mejores edificios de la posguerra.

Para la financiación de este nuevo estadio que costó unos 280.000.000 ptas se emprendió un vasto plan de movilización de los socios y de la opinión pública a fin de conseguir la venta de bonos, obligaciones y reservas de plazas por años enteros de anticipación. Se confeccionó un calendario de cuenta atrás establecido a partir del día que tenía que estar terminado el estadio para crear un ambiente de expectación que reproducían los periódicos conforme pasaban los días. Arranca de estas fechas la gran expansión del Banco de Santander en Barcelona, en forma de crecientes agencias urbanas, pues fue el banco que mejor supo aprovechar por las facilidades que dio al Club la venta de bonos y obligaciones. Nueve años después, todavía quedaban 162.396.452 ptas por amortizar, que se esperaba recuperar con la venta del solar de Les Corts.

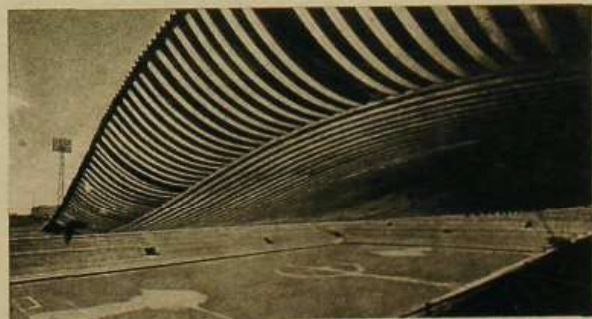
27-V-59. Aprobación municipal del plan parcial de la zona norte de la Diagonal y Les Corts promovido por el Ayuntamiento y propietarios particulares y redactado por dos arquitectos en representación del Colegio de Arquitectos, otros dos (**Bohigas** y **Ribas Berenguer**) en representación de los propietarios y por **Soteras Mauri** y **Subías Fages** en representación del Ayuntamiento. Como es de rigor, este plan cambia la zonificación de verde privado que tenía el campo de Les Corts por el de ensanche intensivo que permitirá la venta especulativa del solar del campo gracias a esta gran revalorización. Catorce años después, el **R. C. D. Español** fracasará en el intento de repetir el ejemplo.

1965. En una junta general extraordinaria de compromisarios del C. F. Barcelona se aprobó sacar a subasta el solar del campo de Las Corts. Días antes de abrirse la subasta, un grupo americano ofreció 162 millones de ptas. por el solar la cual fue superada por la oferta de un grupo de 50 empresarios catalanes encabezados por **Félix Estrada Saladich** (**Muebles «La Fábrica»**) que ofrecía 170.000.000. Este grupo pretendía dejar sin efecto la convocatoria de la subasta mediante la firma de un compromiso de venta realizado el 1-VII-65 y en el que se había dado una fianza de cinco millones de ptas. Se montó una gran campaña de prensa para presentar la propuesta como «muy barcelonista», proyectando la construcción de un gran centro comercial de 81.000 m² y 3.000 aparcamientos.

30-VIII-65. En agosto y septiembre se continuó en sucesivas Juntas Extraordinarias, tratando de las ofertas recibidas. En la última del mes de agosto, el abogado **José M.ª Sabata Anfruns** en nombre de un grupo, llega a ofrecer hasta 205.000,00 ptas.

1-IV-66. A propuesta del presidente del Club, **Enrique Llaudet**, se presenta en una nueva Junta de compromisarios la propuesta que hará todavía más rentable la operación. Parcelar la manzana en 21 solares para la construcción de dos grandes bloques de 1.100 viviendas situados a lo largo de la calle Numancia y Travesera de Les Corts, destinando el resto a aparcamientos y locales comerciales. De este modo, según el proyecto redactado por los arquitectos del club, **Mitjans Miró** y **Soteras Mauri** se podrán llegar a sacar 242.000.000 pts. Finalmente es el grupo **Habitat (Figueras)** quien se quedará con el conjunto de los 21 solares. La pretendida zona verde que se dice que se cede a la ciudad, no es más que el antiguo Jardín de las Infantas que formaba parte de la manzana situada frente al campo de Les Corts.

1967. Demolición de las instalaciones deportivas del campo de Les Corts. Otra oportunidad perdida, de utilización



Cubierta del Campo de Les Corts proyectada por el ingeniero **Eduardo Torroja** en 1943.

pública de una zona deportiva y verde. Se destruye la maravillosa cubierta del graderío, la única obra en Barcelona de nuestro mejor ingeniero en estructuras, Eduardo Torroja, a quien se le dio el título honorífico de arquitecto en reconocimiento de sus facultades creadoras.

4-XI-68. Siguiendo la política del grupo, se crean dos nuevas empresas para la realización de este gran proyecto: la primera, **Inmobiliaria Campo de Las Corts, S. A.**, radicada en Carlos III, 98, tiene el Consejo de Administración formado por José Suñol Soler (vocal del Banco Catalán de Desarrollo, banco que tiene participación en 20 de las 40 empresas contabilizadas del grupo Figueras), José M.ª Figueras Bassols, Albert Guerra Soldevila, Juan Figueras Bassols y como apoderado, José Soria Sabaté, y la segunda, **Edificios Campo de Las Corts, S. A.**

están contruidos los edificios y su inscripción en el registro de la propiedad. En la cláusula tercera del contrato privado, de la empresa se comprometía a solventar la situación creada por la ocupación parcial del subsuelo municipal en las plantas sótanos, en el plazo de un año, mediante los oportunos acuerdos con el Ayuntamiento de Barcelona, así como se comprometía a hacer entrega de la oportuna certificación municipal acreditativa de que las obras de edificación de los mismos se han realizado estrictamente de acuerdo con los planos presentados al Ayuntamiento. Dicho y hecho, en un mes, el 12 de julio de 1972, el secretario del Ayuntamiento expedía el certificado, a petición de la parte interesada, que las obras fueron realizadas de conformidad con la licencia de construcción (comprensiva de memoria y planos) concedida... (Tele/eXpres, 29-I-73.)

CAMPO DEL EUROPA

Otra típica operación especulativa de unos terrenos que fueron calificados de zona deportiva en 1954 y que, después del cambio de calificación de los mismos, se destinan a usos residenciales. Veamos su cronología:

1953. La manzana limitada por las calles Cerdeña, Providencia, Secretario Coloma y Camélias, donde tenían sus instalaciones el Club Hispano-Francés y el Club Deportivo Europa, de 3,3 Ha., estaba incluido en el Plan Comarcal del 53 como *ensanche intensivo*.

30-11-54. A propuesta del Ayuntamiento, la Comisión Central de Sanidad Central, que antes de la Ley del Suelo del 56 era competente en estas materias, aprobó la calificación de zona deportiva para la totalidad de la manzana referida.

1957. Al aprobar la Comisión de Urbanismo de Barcelona (CUB) la ordenación definitiva de la zona de acuerdo con el Plan Comarcal, continuaba conservando el mismo carácter de zona deportiva.

2-10-67. La Comisión Ejecutiva de la CUB acordó aprobar definitivamente la ordenación de la manzana referida que había sido planeada por el Ayuntamiento de Barcelona abandonando la calificación de zona deportiva. Dicha ordenación prevé construir 82.565 m.² para uso residencial en bloques de 22, 12, 10, 8 y 6 plantas con un total de 1.000 viviendas. Ocupación del 30 % de la superficie de la manzana y una densidad de 1.200 habitantes por Ha. El solar que estaba valorado en 50.000.000 ptas. antes del cambio de zonificación se valoró después en 200.000.000 ptas.

1-I-69. Después de que el Club Hispano-Francés abandonara las instalaciones deportivas de la calle Cerdeña, y en día festivo, como si tuvieran una prisa tremenda en concluir su trabajo, las máquinas excavadoras destruyeron concienzudamente todas las instalaciones deportivas, costosas y magníficas. ¿No queda, pues, más remedio que tomar nota del fracaso de la ciudad por conservar un lugar de esparcimiento, unos campos de deporte y unos jardines? De una carta de una lectora publicada en *La Vanguardia* el 19-11-69.

1-2-69. *Amics de la Ciutat*, para salvaguardar este espacio deportivo, hace la propuesta de adquirir los terrenos, sin incluir el campo del Europa, que ya son propiedad municipal. Propone que la compra de los terrenos valorados en 200 millones de pesetas se financie a partes iguales con barceloneses en general, y con donaciones del Ayuntamiento y la Delegación Nacional de Deportes. Al mismo tiempo, *Amics de la Ciutat* presenta un anteproyecto de construcción en estos terrenos de un parque público y una zona deportiva escolar para ser utilizada por 500 alumnos la hora.

8-2-69. El Ayuntamiento contesta a *Amics de la Ciutat* justificando la supresión de la zona deportiva: *Con el referido acuerdo se ha procurado armonizar los intereses legítimos de la propiedad privada, definida en 1953, con las exigencias del interés ciudadano, en una directriz equidistante de posiciones extremas.* En esta primera justificación del procedimiento seguido se escamotea la información de que dichos terrenos habían sido declarados zona deportiva en 1954.

18-6-69. Constitución de la Inmobiliaria **ALCARMA, S. A.** (grupo Figueras), con un capital fundacional de 99.000 ptas. El 17-9-69 la familia Borés Sans aporta los terrenos por valor de 12.000.000 ptas. La misma familia, el 8-6-70 aporta 8.000.000 ptas. más en terrenos de la misma zona. Presidente de dicha sociedad es José I. Suñol Soler (vocal del Banco Catalán de Desarrollo), vocales José M.ª Figueras Bassols y Juan Figueras Bassols, secretario Esteban Uya Serra. Fue escriturada en la notaría de Porcioles, Arquitectos, Anglada Roselló y Mitjans Miró.

28-9-69. *Amics de la Ciutat* se quejan de que los propietarios de los terrenos no han querido entablar negociaciones con ellos a pesar de los contactos y las cartas enviadas. Los propietarios pusieron la condición previa de que *Amics de la Ciutat* cesasen en su campaña de prensa contra la zona en cuestión, como primera providencia para entablar relaciones. A pesar de que éstos cumplieron tal condición e hicie-



COMPLEJO RESIDENCIAL "LAS CORTS"
(Antiguo Campo de Las Corts)

PISOS CON GRAN FICHA TECNICA
De 3 y 4 dormitorios.

Revestimiento de madera noble. Living con hogar.
Calefacción individual por piso. Cocina office amueblada.
Baño con lavabo y inodoro separados. Aseo individual. Altillo.
Terrazo pulido. Zócalo.
Amplia terraza. Regio vestíbulo.
Completos servicios. Cuarto lavadero comunitario. Garage.
Todo en gran calidad.

PRECIO DESDE 995.000 PTAS.
A PAGAR EN 12 AÑOS.
ENTREGA LLAVES DESDE 350.000 PTAS.

Información en las mismas ediciones.

habitat

Para la comercialización de la operación se ha bautizado cada caja de escalera en que se dividen los dos bloques de viviendas con el nombre de un jugador de fútbol famoso: Kubala, Ramallets, etc., que será el único testimonio, si bien irónico, de la vocación frustrada de uso público de estos terrenos.

21-VIII-69. En un tercer editorial, *La Vanguardia* pide desesperadamente que el solar del antiguo campo del «Barça» sea vallado y cerrado para evitar el vertido de escombros e inmundicias, y el que puedan esconderse desaprensivos que han dado más de un susto serio por las noches. Parece como si el periódico adivinase cierta condescendencia municipal inexplicable: *No acabamos de entender las razones que asisten a los propietarios de tal solar para mantenerlo sin vallar desde hace años. Nos interesaría conocer cómo se contempla tal asunto desde las alturas de los organismos municipales competentes. ¿Es que la ordenanza que manda vallar los solares no edificados no puede aplicarse a este concreto solar de Les Corts?*

Pero no es de extrañar esta tolerancia municipal cuando a otra obra de la empresa del Grupo Habitat, los edificios Trade, situados en las proximidades, se le ha reconocido de hecho la ocupación ilegal de una parte del subsuelo municipal donde se había construido una parte de los sótanos del edificio ocupado por plazas de aparcamiento. La empresa constructora, frente a las protestas de los propietarios que habían adquirido los locales de negocios y las plazas de aparcamiento sin conocimiento de esta anomalía, obtuvieron de la empresa constructora un documento en el que ésta se comprometía a obtener del Ayuntamiento de Barcelona la formalización del acta de reparcelación del solar sobre el que

ron una oferta inicial de 100.000.000 de ptas., los propietarios no se dignaron dar ninguna respuesta, apareciendo las brigadas de obreros y maquinaria para cortar los árboles y nivelar el terreno para la construcción de los bloques de viviendas.

10-2-70. La CUB desestima el recurso interpuesto por el Colegio de Arquitectos y Amics de la Ciutat contra el acuerdo de la propia Comisión del 2-10-67.

12-2-70. Amics de la Ciutat anuncia, por medio de la prensa, que recurrirá ante el Contencioso Administrativo contra el fallo de la CUB.

9-2-70. Explicación de Porcioles a la prensa del error topográfico referente al Campo del Europa: es la segunda explicación que da el Ayuntamiento del caso: Fue en 1962, al reeditarse el plano anexo a las ordenanzas de edificación, cuando, sin nuevo acuerdo y seguramente al amparo de una decisión municipal adoptada en 1953 (se refiere a la del 30-11-54), no confirmada por el organismo idóneo, se grafó dicha manzana como zona deportiva. Pero esta inclusión no tardó en ser impugnada por los propietarios afectados fundándose en que el acuerdo de 1953 no tenía fuerza para obligar, ni había sido recogido en los planes correspondientes. Después de 5 años de tramitación e informes emitidos, el Ayuntamiento se vio obligado a acceder a la reclamación (El Noticiero Universal, 29-2-70). Explica, asimismo, que se han obtenido gratuitamente 13.700 m.² de zona verde y se ha reducido la edificabilidad un 20 %.

12-3-70. Amics de la Ciutat mantiene, contra la opinión del alcalde, que la juridicidad del cambio de zonificación de deportiva a edificable es nulo y, por tanto, las obras que se realizan en la citada manzana se construyen al amparo de una licencia erróneamente concedida.

25-5-71. Fallo de la Sala 1.^a de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Territorial de Barcelona sobre el recurso interpuesto por el Colegio de Arquitectos contra el acuerdo de la CUB del 9-11-70, desestimando el recurso anterior. Se considera que tal acuerdo no vulneró la ley.

6-7-71. El Ministerio de la Vivienda, por resolución del 31-7-71 desestima también el recurso de alzada interpuesto por el Colegio de Arquitectos contra el acuerdo de la CUB.

13-12-72. Las obras del I Cinturón de Ronda obligan a destruir una esquina del graderío del Club Deportivo Europa, restando 1.400 plazas, y causando la ruina de la entidad. (Tele/Expres de este día).

CAN BATLLÓ

La fábrica Batlló situada en la Bordeta, entre la Granvía y la Carretera de la Constitución, fue la única que funcionó de las dos que la firma Batlló tenía en Barcelona. La otra, la actual Escuela Industrial, a pesar de estar preparada y casi terminada, no llegó a ponerse en marcha. Dentro de las casi nueve hectáreas ocupadas por la fábrica Batlló de la Bordeta funciona un pequeño polígono industrial instalado, desde que cerró la fábrica de tejidos a mediados de la década de los sesenta, en las antiguas dependencias, hoy compartimentadas. Restan dentro del antiguo solar grandes espacios baldíos.

El solar ha sido visto por parte de los vecinos de Sants como una gran oportunidad para recuperar un espacio público donde podría ubicarse un gran parque público, centros culturales, recreativos, etc. La reivindicación de esta oportunidad reiteradamente manifestada por dichos vecinos ha llegado a concretarse parcialmente en la redacción de un proyecto de residencia de ancianos en dicho posible parque, confeccionado por un arquitecto como proyecto final de carrera.

En diciembre de 1971 las inundaciones y fuertes lluvias, provocaron la caída de la puerta de la fábrica, causando grandes problemas a los habitantes del Camino de la Cadena.

CAN CLOS

Barrio situado al pie de la montaña de Montjuïc que cuenta con unos 3.000 habitantes. Existe desde 1952, cuando con motivo del Congreso Eucarístico fueron desalojadas a toda prisa las barracas que existían en la zona de la Diagonal cercana a la plaza de Pío XII, creada expropiada para aquella efemérides, y colocados en terrenos de la finca agrícola de ese nombre que existía en la zona, al lado mismo de unas viejas canteras abandonadas que fueron aprovechadas para el vertido de basuras. La hediondez procedente de la descomposición de las basuras es asfixiante durante las 24 horas del día.

Los barraquistas de la Diagonal creían que eran llevados a campos de concentración al llegar al lugar y ver que había unas paredes rematadas con alambradas. Fueron trasladados en camiones junto con sus muebles, a los cinco días de que les fuese comunicado que se les desalojaba de donde vivían. Los dejaron en un trigal y les dieron las llaves de sus viviendas y las rejillas de los fogones de carbón donde habían de cocinar. Como no había suficientes viviendas, tuvieron que ocupar algunas de ellas dos o tres familias. Se trataba de casas de planta baja y piso, dos habitaciones del estilo

casas del gobernador que fueron construidas también en Trinitat Nova y Verdum para ayudar a resolver la falta de viviendas. (Tele/Expres, 12-9-72).

Las casas habían sido construidas en 28 días, a toda velocidad, tanto que cuando llegaron todavía había albañiles. Es una operación al estilo Somorrostro (PASEO MARITIMO), de 4 plantas. Prácticamente todo Can Clos depende de este organismo, que cuenta también con un centro social en el barrio.

Inundaciones

Mientras en las primeras casas vivían la primera generación de inmigrantes, casi todos peones y obreros no cualificados, en los nuevos pisos de los edificios de 4 plantas fueron a parar la segunda generación de inmigrantes, nacidos aquí, que habían tenido ciertos estudios y ya eran obreros cualificados. El primer barrio que era muy parecido al pueblo de origen, fue transformado por un nuevo tipo de edificios que provocaban el individualismo, el aislamiento, la indiferencia y el consumo privado de la TV y la radio en sustitución de una vida de barrio muy intensa, directa y casi familiar debido en parte a la procedencia de un mismo pueblo de Almería de los primeros inmigrantes. En 1971 fue inaugurada la única escuela del barrio, con materiales tan precarios que al poco tiempo el viento hizo temblar toda la estructura y un día tuvo que ser desalojada para ser consolidada.

El 5-XII-71, como consecuencia de las fuertes lluvias, se rompió un dique de contención y se desbordó la montaña de basuras sita sobre Can Clos junto con 5 ó 6 camiones. La avalancha de imundicias destruyó las viviendas de 26 familias, y seis perdieron todos sus bienes. Como consecuencia, los vecinos, indignados, no permitieron el paso de los camiones hacia los vertederos de Montjuïc, formando una barrera humana que cortaba la carretera. Mientras, el alcalde recibió a una comisión de vecinos y les prometió que todo quedaría resuelto en enero y que había sido desechada la idea de siete nuevos vertederos en Montjuïc, «precisamente, debido a las protestas de ustedes». (7-XII-72, El Correo Catalán.)

Basuras

Los vecinos no quedaron convencidos y prosiguió durante todo el día la barrera humana. La fuerza pública estaba presente, pero no intervino. La cola de los camiones de las basuras llegó hasta el barrio contiguo de Port. A las diez de la noche, tras un día de grandes tensiones y lluvias que no disolvieron la muralla humana, la concejal Carmen González y el presidente del P.M.V. como intermediarios del alcalde, comunicaban que el 22 de diciembre cesaría el vertido de basuras en la montaña.

El 9-XII-71, el gerente del P.M.V., Martínez Marí, y un ingeniero municipal dictaminaban que el barrio estaba asentado sobre un suelo hueco, dado que aquéllo había formado parte antiguamente de la cantera del Borinot, y que la inundación había arrastrado la tierra de relleno de las galerías subterráneas. Entretanto, los vecinos pidieron que la Dirección Provincial de Sanidad examinase las aguas de un riachuelo negruzco que seguía destilando del vertedero desbordado.

El 22 de diciembre, los vecinos lograban su victoria al ver cumplida la promesa alcanzada, con su resistencia, al paso de los camiones de basura.

Posteriormente, y al verse este barrio afectado por el Plan Parcial de Montjuïc desaparecería totalmente según un primer proyecto, aunque parece que se buscaría solución según el visto bueno de la Comisión de Urbanismo. Los vecinos han hecho saber que no están dispuestos a volver a peregrinar y que no desean viviendas en el polígono de la Mina. En caso de que su marcha sea indispensable, piden viviendas en el mismo sector.

CAN TUNIS (Desaparición)

En el verano de 1970 se llevaron a cabo obras en la parte más marinera de este antiguo barrio barcelonés, para ampliar el puerto de Barcelona. Se trataba de terrenos de la Zona Franca, cedidos por ésta a la Junta de Obras del Puerto en 1966, y que en 1970 fueron puestos a disposición de la empresa constructora SATO para realizar las mencionadas obras de ampliación. Vivían en ese lugar unas 300 familias, que vieron cómo las excavadoras se ponían a trabajar en las inmediaciones sin que supieran cuál era su destino. A cada vecino la constructora le ofrecía 50.000 pesetas en concepto de indemnización, que le habían de «servir» para pagar la entrada de un piso en Gavá, con 2.500 pesetas de alquiler, cuando se ha de tener en cuenta que los pisos de Can Tunis tenían alquileres bajísimos. No se tuvieron en cuenta las escasas posibilidades económicas de muchos vecinos, ni se indemnizó a los realquilados... Los vecinos se negaron a marchar a pesar de que las excavadoras empezaron a trabajar en medio de las casas, provocando el pánico consecuente.

Al final, tras su resistencia —reflejada en la prensa, apoyada por el Centro Social y por el abogado que les llevaba el caso—, los vecinos obtuvieron indemnizaciones más sustanciosas. De las 50.000 ptas iniciales que ofrecía la empresa concesionaria de la ampliación del puerto pasaron a 150.000. (El Correo Catalán, 20-XI-1970.) Para conseguir lo cual, fue primordial el espíritu de unidad, y el hecho de que no se admitieron soluciones personales. (ZONA FRANCA.)

CARMELO, EI

El Carmelo es un barrio que alcanzó la máxima fiebre constructora entre 1954 y 1964. Muchas de las viviendas son autoconstruidas y, sin embargo, gracias a que contaron con proyectos aprobados por arquitectos y licencias municipales, en nada se distinguen la mayor parte de estas casas de otras. La construcción fue muy dificultosa y se hizo excavando la montaña. Algunos vecinos tardaron ocho, diez y hasta doce años en construirlas.

370 familias están afectadas por el Plan Especial de Vías de Comunicación y Acceso de la Ciudad al Túnel de Horta desde la Plaza de Alfonso X el Sabio. Quieren pisos en el barrio y han hecho además indagaciones, descubriendo que el Ayuntamiento dispone de solares propios en la calle Llobregós, 107-109-111, y también en el 237 de la misma calle. Además de las familias afectadas, la escuela Graziella, a la que acuden 200 niños, está amenazada. Situada en el número 89 de la calle Llobregós, el edificio fue adquirido en 1970 y financiado mediante préstamos avalados por los propios padres de los alumnos. Según el Plano de la Ciudad, sólo el patio quedaba afectado por la mencionada vía de comunicación del Túnel de Horta. Ahora queda afectada toda la escuela por zona verde de protección. La escuela vale seis millones y la indemnización ofrecida es de 1.750.000 ptas. En cambio, de las fincas 2 y 4 de la calle de Ciencias, también afectadas, una de ellas, propiedad de la Caja de Pensiones para la Vejez y de Ahorros, ha sido desafectada. Las expropiaciones para esta vía de comunicación han sido declaradas de urgencia por el Consejo de Ministros el 12 de enero de 1973.

El Plan de Erradicación de Barracas quiere eliminar las 781 barracas del Carmelo, pero sus habitantes reivindican el derecho a continuar viviendo en el mismo barrio. Por otro lado, el 67 por ciento no puede pagar ningún tipo de entrada para un piso.

La puesta en práctica de estos dos planes y el del Parque dels Tres Turons supondrían que 20.000 personas deberían cambiar de vivienda. El Carmelo se convierte, de este modo, en uno de los barrios con mayor riesgo de expropiaciones de toda Barcelona.

CARTA MUNICIPAL

La Ley de Régimen Especial para el municipio de Barcelona fue aprobada por el decreto del 23-V-1960. El Reglamento de la Hacienda Municipal de Barcelona, en desarrollo de dicha Ley, se aprobó el 9-XI-1961 y el Reglamento de Organización, el 3-XII-1964.

Los principios innovadores más importantes que introdujo esta ley fueron la dotación de mayores recursos a la Hacienda municipal y la creación de delegados de servicios y de las juntas de distritos.

En lo que respecta a la Hacienda municipal se crearon nuevas contribuciones y arbitrios (radicación, estacionamiento de vehículos, estancia en hoteles de lujo y de primera categoría, artículos suntuarios, sobre el aumento del valor de los terrenos, etc.), tendientes a reforzar los medios económicos del Ayuntamiento. Otra novedad consistió en que el Ayuntamiento pudiese emitir deuda que, previa aprobación por el Ministerio de Hacienda, gozaría de los mismos beneficios que la Deuda Pública del Estado a diferentes efectos.

Aunque la Carta ha contribuido a aumentar los impuestos y exacciones sobre la ciudad, ha posibilitado también el progresivo endeudamiento del municipio, que en estos momentos alcanza ya cifras alarmantes. Dos de los impuestos que proporcionan más ingresos son el de Radicación (700 millones anuales) y el de Limpieza y Saneamiento (unos 500).

Los delegados de servicios —seis como máximo— son designados libremente por el alcalde. Son cargos de extraordinaria importancia ya que, de hecho, son los responsables junto con el alcalde, de la gestión de los servicios municipales. Desde su aparición, los concejales han experimentado una pérdida de su ya escasa influencia, en beneficio del alcalde y de los delegados en cuestión.

Las Juntas de Distrito, concebidas por la ley como órganos municipales vinculados a cada demarcación, han demostrado una casi total inoperancia sin que desarrollasen las posibilidades que la ley ofrece. Si bien esas juntas gozan de una mínima autonomía, su función hasta ahora ha sido totalmente nula, con lo que ha sido el equipo directivo del Ayuntamiento el único órgano municipal activo.

La Carta ha servido esencialmente para reforzar el carácter presidencialista de la figura del alcalde con sus delegados de servicios, y para aumentar el endeudamiento del municipio, lo que ha lanzado a éste a emprender grandes actuaciones urbanísticas, por ejemplo, el I Cinturón de Ronda.

Complemento de la Carta Municipal de Barcelona fueron los intentos de racionalización del funcionamiento administrativo de los servicios del Ayuntamiento, para lo cual se encargó a una empresa de estudios de organización francesa tal cometido. Las conclusiones emanadas tendientes a la simplificación y racionalización del proceso administrativo fueron, por lo que se dedujo, poco realizables, dadas las dificultades que la propia inercia burocrática imponía, así como a la existencia de otros inconvenientes. Solamente pudo llegarse a poner en marcha el *Gabinete Técnico de Programación* con el cometido más teórico que real de desarrollar el título epigrafiado. En la práctica y gracias a la incorporación de técnicos competentes, *Subías Fages*, Muns (economista), etc., se ha podido desarrollar un trabajo de programación teórico, fruto del cual han sido las más valiosas monografías publicadas por el Ayuntamiento, los programas de actuación municipales y las exposiciones urbanísticas recientes en las Atarazanas. (PRESUPUESTOS Y PROGRAMACION MUNICIPALES.)

CASAS BARATAS

Construidas por el Patronato de la Habitación de Barcelona para eliminar el barraquismo en 1927, en plena dictadura de Primo de Rivera. Los grupos edificadores fueron *Eduardo Aunós* (Can Tunis), *Milans del Bosch* (Bon Pastor), *Ramón Albó* (Horta), *Barón de Viver* (St. Andreu).

Desde 1944, es el Ayuntamiento quien cuida de las mismas, a través del *Patronato Municipal de la Vivienda*. Se trata de casitas de planta baja, a menudo de tamaño increíblemente reducido, algunas de las cuales gozan de una mala fama que llega (*Eduardo Aunós*) hasta el punto de negarse a acudir el médico de noche si no le acompañaba algún vecino que acudiese a buscarlo al cuartelillo de policía.

El vecindario vive con el temor permanente de que el P.M.V. decida derribarlas y edificar sobre el terreno nuevos edificios de más plantas. Alquileres muy modestos y grandes complicaciones para hacerse con una cuando queda desocupada.

CASTELL LASTORTRAS, Jaime

Ingeniero industrial. Presidente del Banco de Madrid y del Banco Catalán de Desarrollo. Presidente de *Inversora y Fiduciaria, S. A.*; de *CINESA* (Cinerama); de *Alvaro Soldevilla, S. A.*; de *Algodonera del Sur, S. A.*; de *Urbanizaciones y Edificios*; de *Porvenir, Cia. de Seguros*. Vicepresidente de *Hilaturas Gossypium*. Consejero-gerente de *Productos Selectos del Cerdo La Plara*, de *Laboratorios Funk, S. A.*, de *Salto y Explotaciones del Montseny*, de *Textil Rebés, S. A.*; consejero de *Hilandería Manresana, S. A.*, *ECISA*, *Construcciones Horizontales, S. A.*, *Intelhorce, Politur, S. A.*, *Industria Farmacéutica de Levante, S. A.*, *U. S. Vitamin Corporation de España, S. A.*, *Cia. Española de Financiación, S. A.*; promotor de *URPRASA (Urbanizadora Pratense, S. A.)*, que ha de ser la constructora de la futura *Ciudad de Vacaciones* y en la que participa junto con Juan Antonio Samaranch; fundador y copropietario de *Tele/Expres* (50 % junto al conde de Godó, que posee el resto), participa en *PURESA (Publicaciones Revueltas, S. A.)*; promotor del plan parcial *Can Cuyás*, en Montcada. Casado con Elvira Mercader.

CATALANA, La

Barrio de Sant Adrià de Besòs, situado en la zona comprendida entre el barrio Besòs (municipio de Barcelona) y el río. El Plan Cerdà destinaba esa zona como gran parque con un total de 397,6 hectáreas, de las cuales, 2,1 han tenido este destino.

La Industria Central Eléctrica de la Catalana, que dio nombre a este barrio, fue creada en 1907 aprovechando las excelentes condiciones que brindaba la proximidad del río y los bajos impuestos del Ayuntamiento de Sant Adrià. La necesidad de dotar de viviendas próximas al trabajo, llevó a la urbanización de esta zona. Más tarde se anexionó a Barcelona, pleiteando el Ayuntamiento de St. Adrià y consiguiendo su pleno dominio.

En el Plan Comarcal de 1953, en el sector sur del barrio, donde se alza la Central Térmica, fue calificado como zona deportiva y recreativa. La propietaria de estos terrenos es *Hidroeléctrica de Cataluña*, que junto con ENHER construyó en la zona la Central Térmica. En este plan de 1953 se justificaba todavía el gran bosque de la Catalana de esta manera: *Además de una considerable reserva para una futura repoblación forestal, representa un digno marco para la entrada a Barcelona.*

En 1969 el barrio tenía 2.539 habitantes. La central térmica fue iniciada en 1965 sin licencia de obras, contraviniendo el Plan Comarcal y autorizada por el Ministerio de Industria en 6-VIII-58.

Actualmente está pendiente de decisión en la Comisión de Urbanismo un plan parcial presentado por el Ayuntamiento de Sant Adrià de Besòs, que legalizaría la situación creada y suprimiría la actual calificación de zona verde que tiene la bariada de La Catalana. Otro estudio técnico, que llevan a cabo el abogado Ribot, el arquitecto Cantallops y el economista Ros Hombravella por encargo de la propia Comisión, trataría de concentrar en una zona a los habitantes actuales y convertir en parque el resto, que sería la mayor parte.

Los terrenos de La Catalana presentan graves problemas de habitabilidad. Están por debajo del nivel del río y han padecido varias inundaciones (once muertos en 1962).

Está en construcción la primera planta incineradora de basuras. Las empresas constructoras son: Maquinista Terrestre y Marítima, Hidroeléctrica de Cataluña, Obras y Servicios Hispania (filial de Catalana de Gas) y Van Roll, S. A.

Composición de las principales sociedades industriales que han actuado en este barrio:

HIDROELECTRICA DE CATALUÑA. Presidente: **Pedro Durán Farell.** Director general: José María Lozoya. 1.864 empleados. Empresa 132 en el «ranking» nacional.

HIDROELECTRICA DEL BESOS. Inaugurada el 6-VIII-68 por Pedro Durán Farell, López Bravo y Garicano Goñi. La edificación no tenían, al parecer, licencia municipal, pero la industria sigue funcionando.

Está actualmente en fase avanzada de construcción la nueva Central Térmica del Besòs, que construye FECSA, y cuyas chimeneas tendrán una altura de 200 metros.



CATALANA DE GAS Y ELECTRICIDAD

Fábricas en Barcelona, Reus, Sevilla, Vilanova y Manresa. 443.500 abonados, 1.722 empleados. Diversas filiales y participadas: **Gas Natural**, **Cia. Española del Gas**, **Obras y Servicios Hispania**, **Hidroeléctrica de Cataluña**, **Naviera de Productos Licuados**, **Industrias Químicas Asociadas**.

Preside la compañía **Pedro Durán Farell**, que dirige igualmente **Gas Natural**, S. A. El consejero delegado adjunto es José María Lozoya Augé y el director general, Pedro Grau, que sustituyó a J. Arbós, director hasta el momento en que tuvieron lugar los conflictos de gas natural de 1972. (**SANTA AMELIA** y **LADRILLEROS**).

Empresa número 143 en el «ranking» español.

Esta compañía es la encargada de servir el gas natural a los abonados domésticos.

CATEDRAL, Aparcamiento de la

El Ayuntamiento de Barcelona, a través de la Subunidad de Circulación, encargó a la empresa madrileña **Deyser** un proyecto de aparcamiento para la zona situada frente a la Catedral de la ciudad. El proyecto quedó listo en marzo de 1970. Sus características eran: tres plantas subterráneas, 537 plazas, presupuesto de 80 millones. El Ayuntamiento sacó a concurso este proyecto junto a otros ocho. La adjudicación quedó desierta, y volvió a convocarse concurso en forma fraccionada el 19-2-1971, concurso que ganó José María Sentís Anfruns, hermano de **Luis Sentís Anfruns**.

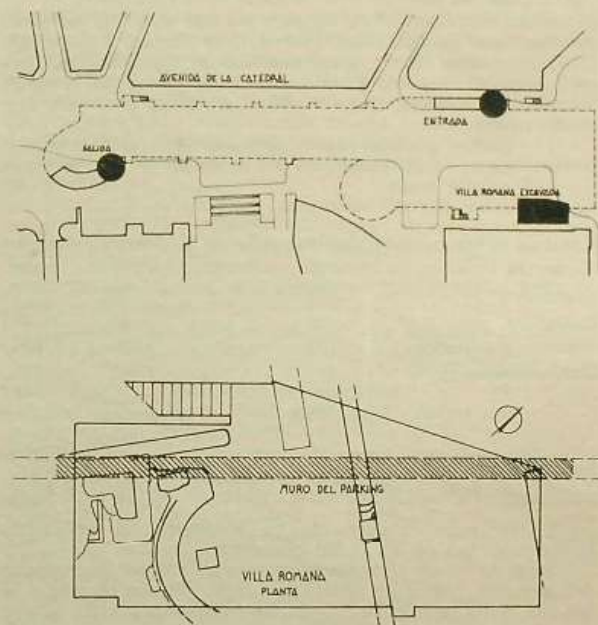
Más tarde pasó la concesión a **Catedral Parking**, S. A. El Pleno Municipal aprobó la concesión por treinta años. **Catedral Parking**, S. A. está compuesta por José María

Sentís (280 acciones), Jacinto Vives Vives (280) y Eduardo Pi Más (280). El capital inicial era de 21 millones de pesetas.

El aparcamiento estaría enclavado justamente frente a la Catedral, lo que por un lado suponía la destrucción de una de las pocas zonas verdes del sector y el recorte de una de las anchas aceras de enfrente de dicha avenida utilizada como plaza por los vecinos. Por otro, se destruía una sala del Museo de Historia de la Ciudad, situada en el subsuelo de la avenida y en la que se guardan los restos de una villa romana del siglo IV y valiosos mosaicos romanos y se hipotecaba todo el patrimonio arqueológico que, con toda probabilidad, se encuentra en el subsuelo de esa zona. Es oportuno recordar que ya en 1952, con motivo de las obras realizadas para dar realce visual a la Catedral, cara al Congreso Eucarístico, fueron rebajados sesenta centímetros en aquella plaza, causando destrozos, seguros, irreparables, según cuenta Durán i Sàmpere en *Barcelona dins la seva història*.

Además de las razones culturales y científicas, existen otras de tipo urbanístico que invalidan dicho proyecto. La creación de un aparcamiento justo en el centro de la ciudad es totalmente ilógico. Sólo sirve para atraer tráfico y aumentar la congestión, dado que las vías de acceso al mismo son inampliadas.

La fuerte campaña pública que suscitó el proyecto sirvió para paralizar las obras, que ya se habían iniciado (abril de 1972). Dichas obras de la Comisaría de Excavaciones de



Bellas Artes no tenían permiso en el momento de iniciarse y el propio ingeniero que redactó el proyecto, por lo que parece, desconocía la existencia de la referida sala del museo. En febrero de 1973 se anunció que se había recibido autorización de la mencionada Comisaría de Excavaciones con un nuevo proyecto que respetaba la sala en cuestión, corregía la rampa de salida frente al acueducto romano y respetaba algo más las zonas verdes. Además, era nombrado un director de excavaciones que supervisaba las obras.

Con todo, ante el riesgo de que fueran de nuevo paralizadas las obras definitivamente si se encontraban restos arqueológicos de importancia y de que la Dirección General de Bellas Artes reconsiderara su decisión, la empresa constructora no ha iniciado todavía las obras, que tenía anunciadas para mayo de 1973. 150 vecinos enviaron una carta de protesta a Bellas Artes en marzo pasado, y el consejero provincial de Bellas Artes, doctor Eduardo Ripoll, ha declarado que la Dirección General había concedido el permiso sin consultar a la Consejería Provincial. Jaume Castell (*La Vanguardia Española*, 24-V-73) se refiere a que dentro del Ayuntamiento hay oposición al proyecto.

CINTURON DE RONDA, I

El proyecto del I Cinturón de Ronda, pensado por primera vez en 1905, fue incluido en el Plan General de 1953, aunque no se aprobó definitivamente hasta 1968. Mientras tanto, a lo largo de su recorrido, se presentaban toda clase de situaciones. En Sants, las calles Badal y Brasil tenían una anchura de 30 metros, la Gran Vía de Carlos III tenía 50, y General Mitre, de reciente construcción, volvía a tener 30. Después, el trazado del proyectado cinturón volvía a desaparecer para

volver a encontrarse con una Travesera de Dalt recién ampliada con 30 metros de anchura. Cuando se proyectó unificarlo en 1966, se quiso hacer una autopista urbana de 14 kilómetros de longitud, con 50 metros de ancho, para poder circular a 80 kilómetros por hora, sin semáforos y con una capacidad de 150.000 coches al día. En la práctica ha resultado una autopista con tramos de 30 metros de ancho y otros de 50, con 4 ó 5 semáforos en Mitre, para sólo 75.000 coches al día y con limitación de velocidad de 40 km/h en Mitre.

Si los costes de la operación se aproximan a los dos mil millones de pesetas, sin contar los costes sociales que después detallaremos, los beneficios, sobre todo para los propietarios del suelo de sus alrededores, son fabulosos. Se calcula que en sólo tres años, desde 1969 a 1972, el incremento de las plusvalías de los solares situados a ambos lados ha sido de 14 mil millones de pesetas. La parte del león la constituyen los solares del tramo de la Granvía de Carlos III: en sólo el 13,4 % de la longitud del I Cinturón se ha producido el 54 % del incremento del valor de los solares de todo el Cinturón (7.385.000.000 de ptas.) (Serra d'Or, abril 73, pág. 63.) Los grandes propietarios de estos solares han sido las Cajas de Ahorros de Barcelona, que son al mismo tiempo las mismas que han financiado la construcción del Cinturón, que fue adjudicada a **Huarte**. Al parecer dicha empresa se retiró del concurso de construcción de los túneles del Tibidabo por esta promesa de construir el I Cinturón. (Sábado Gráfico, 30-III-73.)

Otro tipo de beneficio es para los que viven en las zonas residenciales de Barcelona (Sarriá, Tres Torres, General Mitre), los cuales tienen una capacidad de movilidad multiplicada por diez respecto a las dos terceras partes del resto de la población urbana, que no utiliza el coche para sus desplazamientos.

Los costes sociales de la operación han sido impresionantes, según se desprende de los datos sobre los afectados del cuadro que sigue:

Capítulo de materias	Sants	Balme - Alfonso X	Plaza Maragall	Sagrera
Viviendas	837	400	441	125
Comercios	76		90	
Industrias	99		48	42
Puestos de trabajo	700		1.336	800
Plazas escolares			925	490
Otros			1 mercado y 140 apar- camientos	
Totales (en millones de pesetas)	6.500	1.600	7.421	3.868

En resumen, la suma de los afectados de las cuatro zonas descritas es de 19.491 personas.

Además, estas personas afectadas no son recompensadas debidamente. Más bien podríamos decir que contribuyen a financiar el I Cinturón de Ronda. Se indemniza a cada familia con 125.000 pesetas, cuando un piso vale entre cuatro y siete veces más. Los afectados tendrán que desembolsar, para sustituir sus viviendas perdidas, 676.125.000 de pesetas, sin añadir lo que les costará el cambio de trabajo, de escuela, de negocio, etc., a los que además se vean afectados de ese modo. A estos efectos eran significativas las preguntas que más abundaron en la exposición celebrada en el Colegio de Aparejadores sobre el problema de la Plaza Lesseps, que ha sido uno de los mayores conflictos del I Cinturón de Ronda. ¿Quién paga el I Cinturón? ¿A quién beneficia?

La historia de la construcción del I Cinturón ha sido también aleccionadora. Ha servido para demostrar la existencia de ciudadanos de primera categoría (los de la parte alta) y de segunda (como los del barrio de Sants). A los primeros, no sólo no se les expropia, sino que se les piensa construir dos túneles, uno de 1.660 metros y el otro de 990, para evitar ensanchar General Mitre, que sólo tiene 30 metros de ancho. En Sants, y ante parecido problema en la calle Badal, han sido menester cinco años y ocho meses de protestas y súplicas para conseguir un túnel de 350 metros (se pedía uno de 850) que evitase el derribo de las viviendas. Otros vecinos de las calles Badal y Brasil tuvieron que marchar a vivir a Ciudad Meridiana; en definitiva, los vecinos de Sants, que disponen de 99 coches por cada mil habitantes, han tenido que marchar para dejar paso a los ciudadanos de primera, los de las partes altas, que disponen de 186 coches por cada mil habitantes.

Lo más curioso fue que al construirse el puente del ferrocarril por encima de Badal, obra que duró cinco años, se hizo de treinta metros, cuando tenía que tener 50, y poco más allá se realizaban expropiaciones para ampliar diez metros a cada lado de la calle. Otras anomalías: el desvío del Cinturón para no afectar la plaza de Egilaz, que el Ayunta-

miento declaró de *Interés romántico*, y que han destruido poco tiempo después al autorizar la construcción de grandes bloques en esa misma plaza; o sea, que el desvío se produjo para no afectar intereses particulares. Este desvío tuvo como consecuencia el trazado de una curva muy cerrada, que obliga a conducir a 40 km/h, y a construir dos túneles para corregir ese tramo.

El problema capital del I Cinturón de Ronda radica en su propio trazado, criticable urbanísticamente por querer cerrar Barcelona en forma radiocéntrica y dejar dentro un centro terciario más equipado y, fuera, un suburbio repleto de deficiencias. Esta idea va en contra de la estructura lineal barcelonesa, materializada en el eje de la Granvía. Hasta 1969, las actuaciones en materia de infraestructura habían respetado ese carácter lineal de la ciudad, pero a partir de los cinturones de ronda y de los túneles del Tibidabo, ese crecimiento lineal corre el riesgo de quedar destruido, cuando debiera ser el que convendría reforzar y transformar por ser el que ha determinado Barcelona.

CINTURONES DE RONDA, II y III

La problemática general y significado del II Cinturón de Ronda no es diferente de la del I Cinturón. Para favorecer a una minoría, el tercio de barceloneses que tienen coche y viven en la parte alta de la ciudad, se emprende una obra de infraestructura que corre a cargo de todos los barceloneses y de los directamente afectados por las expropiaciones de sus viviendas, sitios de trabajo, comercios, plazas escolares, etc. El balance de los costos de construcción más el coste social, al lado de los beneficios proporcionados a los propietarios de solares lindantes con este II Cinturón, además de las ventajas que obtienen los usuarios de coches particulares, es esclarecedor de los principales intereses que mueven a este tipo de obras.

Por el contrario, hay que promover el transporte público en sustitución del coche privado, y hay que exigir que el mejoramiento de las condiciones de vida de la población tenga prioridad sobre las reformas urbanas en beneficio de una minoría. Es preciso tomar conciencia, también, de la función de la vivienda como servicio público supeditando las transformaciones urbanas a los intereses de la mayoría. En este sentido, cuando estas reformas se lleven a cabo, las indemnizaciones han de cubrir el valor de las nuevas viviendas; por otra parte, los alquileres que los afectados tengan que pagar no deberían sobrepasar el 10 por ciento del salario base, obligando a que los mismos se queden a vivir en sus mismos barrios.

La construcción del II Cinturón de Ronda corre a cargo del Ministerio de Obras Públicas (MOP), con un total presupuestado de mil quinientos millones de pesetas. Las expropiaciones para esta obra corren a cargo del Ayuntamiento de Barcelona.

Los problemas y la lucha de los vecinos afectados se han iniciado ya a partir del comienzo de las primeras obras del II Cinturón de Ronda.

El caso más espectacular de respuesta ante la construcción de este Cinturón la ha dado el barrio de La Guineueta Vella, donde los 34 vecinos afectados, apoyados por los demás barrios del sector, han planteado los primeros graves problemas de este trazado. La indemnización del Ayuntamiento por familia expropiada oscilaba entre las 5.000 y las 20.000 pesetas. Los vecinos decidieron no firmar ningún documento y pidieron pisos en su mismo barrio sin entrada ni alquiler superior al 10 por ciento del salario base. Además, pedían pisos indistintamente para las familias tanto arrendatarias como realquiladas. El 8 de febrero de 1972 hizo acto de presencia en el barrio el Ayuntamiento de Barcelona, representado por el concejal señor Sauqué, el señor Busquets y el señor Serrano, para levantar el acta de ocupación sin que tal acta fuese firmada por vecino alguno. Posteriormente, los vecinos dirigieron escritos a la alcaldía y al Ministerio de la Vivienda. En junio tuvo lugar una manifestación de las mujeres del barrio para enfrentarse a las excavadoras que comenzaban ya las obras, y lograron la paralización de las mismas y el cubrimiento de las zanjas abiertas.

Actualmente, el Ayuntamiento ha aceptado, al parecer, las reivindicaciones de los vecinos, y caso de no haber otro remedio que el traslado, éste será provisional hasta la construcción de viviendas en el nuevo *Polígono Canyelles* y el alquiler no será en ningún caso superior a las mil pesetas mensuales.

La Guineueta Vella se ha visto también afectada por las expropiaciones derivadas de la ejecución del Plan Parcial Canyelles, a realizar por el P.M.V., que ha prometido a todos los vecinos que tendrán pisos en la misma zona. Así dijo el gerente del Patronato, Martínez Mari: *Tienen ustedes una suerte loca al poder disponer de viviendas nuevas en el mismo barrio.*

La Guineueta Vella está formado totalmente por barracas y coreas.

La *Guardería de los Enanitos*, destruida también por este II Cinturón, es el nuevo caso de conflicto en las obras a realizar. Única guardería que cubría las necesidades del sector denominado Nueve Barrios, junto con la de Pla de Fornells. Acudían 70 niños. La comunicación de derribo fue hecha en forma verbal, dando una semana de tiempo en abril de 1973. El día señalado para el derribo, los vecinos aguardaban para evitar que fuese destruida la guardería, con pancartas alusivas: *Guarderías, sí; excavadoras, no*. Al mismo tiempo, cursaron una instancia al Ayuntamiento en la que solicitaban una guardería nueva antes de que fuese derruida la existente.

El bosque del Monasterio de Pedralbes quedará destruido por el II Cinturón así como unas edificaciones de la esquina de dicho monasterio. Durante muchos años ha estado en discusión el trazado de esta autopista urbana por la parte alta de Sarrià a causa, según parece, de que afectaba a algunas grandes propiedades de órdenes religiosas dedicadas a la enseñanza.

El III Cinturón de Ronda pasa por detrás del Tibidabo a través de terrenos yermos y bosques. Su principal tramo enlazará Mollet con Papiol, por lo que constituirá la principal comunicación entre el Vallés y el Penedés. Su presupuesto asciende a cinco mil millones de pesetas. Al principio debía ser financiado por el MOP, pero a finales de 1972 se decidió que fuese de peaje, levantando grandes protestas en todos los sectores económicos afectados. La importancia del III Cinturón radica sobre todo en su función de enlace entre las autopistas de Barcelona a Sabadell y del Penedés; habría de ser además, receptor del tráfico de los tres túneles del Tibidabo, actualmente en construcción poniéndolos en conexión con la *Universidad Autónoma* de Bellaterra y el centro terciario de Sant Cugat del Vallés. Todo ello, juntamente con la posible *Expo-1982*, constituye la parte más significativa de la Barcelona que se nos propone para el año 2000.

En mayo de 1973, el fallo del Tribunal Supremo a favor de los recursos presentados por los afectados ha declarado ilegales las obras del III Cinturón de Ronda, por lo que las mismas han sido paralizadas.

CIUDAD MERIDIANA

Uno de los barrios más jóvenes de Barcelona, nacido con el Plan Parcial de Font Màgués, aprobado en 1963. Se encuentra ubicado en unos terrenos que, según se asegura, fueron rechazados como futuro cementerio de la ciudad por ser demasiado húmedos. Viven actualmente en este barrio, situado en la frontera de Barcelona con el Vallés, unas 15.000 personas.

Desde un comienzo, frecuentes humedades en las viviendas motivaron protestas, que arreciaron hacia noviembre de 1970. Un 40 % de las casas se encuentran afectadas. En el folleto de propaganda de la urbanizadora —*Urbanizaciones Torre Baró, S. A.*—, se anunciaba: *Las condiciones climatológicas e higiénicas son magníficas*. El procurador Tarragona gestionó y obtuvo la incoación de un expediente sancionador contra la urbanizadora y los vecinos han instado para saber los efectos del mismo.

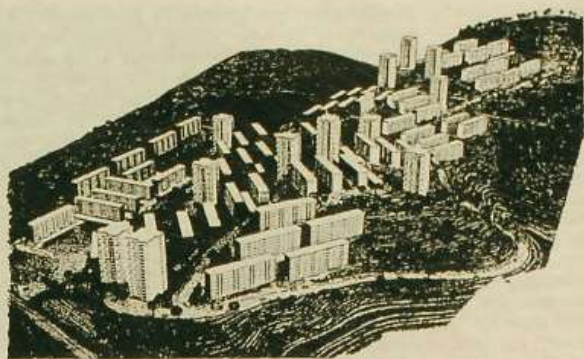
Urbanísticamente, los terrenos son desastrosos por su carácter montañoso, grandes pendientes, humedades, dificultad de cimentación, costosos movimientos de tierras para construir, etc. Hasta ahora las fuertes pendientes del Tibidabo —Ciudad Meridiana se encuentra en las estribaciones de la sierra de Colcerola—, habían constituido una garantía para evitar la edificación en la montaña. Esta urbanización ha conseguido demostrar que también el Tibidabo puede ser invadido por la inundación de cemento, con o sin túneles que horaden la montaña.

Urbanizaciones Torre Baró, S. A. nació en 1957, al cambiar de nombre la empresa *Almacenes Barceloneta*. El principal accionista era entonces el reusense Enrique Banus, el constructor de *Andalucía la Nueva* en la Costa del Sol, el barrio Gran San Blas de Madrid, etc. En 1962 el capital pasó de seis millones a doce, suscribiendo esa ampliación la empresa suiza *Promotex* y transformándose el Consejo de Administración. Desde 1963 hasta 1972 estuvo presidido por Juan Antonio Samaranch (aunque era ya la época en que ostentaba el cargo de Delegado Nacional de Deportes, el único campo deportivo del barrio era de uso privado), y entre los consejeros figuraban *Mariano Ganduxer Relats*, José María Vallés Tuset, Ginés Vivancos, y como secretario, pero no vocal del Consejo, el secretario de la Diputación, Luis Sentís Anfruns.

A partir de noviembre de 1969 todas las documentaciones fueron llevadas a cabo en la notaría de Porcicoles. Habían entrado, entretanto, en el Consejo, el súbdito norteamericano Juan Linares Roca y el inglés Abdy Shama-Leví, representando a la Banca Rotschild.

El actual presidente del Consejo de Administración es el concejal del Ayuntamiento, Ganduxer-Relats. Ginés Vivancos falleció y fue sustituido en el consejo por su hijo, el periodista del mismo nombre.

En la actualidad, se está realizando la zona industrial de Ciudad Meridiana y prosigue la construcción de bloques en-



caramándose por la montaña. No se han cumplido las previsiones acerca de zonas verdes y escuelas, y el barrio sigue protestando y esperando el resultado del expediente sancionador. Existe el proyecto de construir 6.000 nuevas viviendas en la parte correspondiente al término municipal de Montcada.

CIUDAD UNIVERSITARIA

A consecuencia de la crisis universitaria de 1951, en noviembre de ese mismo año, el entonces ministro de Educación Nacional, Ruiz Giménez, vino a Barcelona para examinar sobre el terreno las medidas concretas a tomar para resolverla. Poco después, y por acuerdo del Consejo de Ministros se destinaron 200 millones de pesetas para comprar los terrenos necesarios para la construcción de una Ciudad Universitaria. Anteriormente, y por decreto del 22-XII-1950 se había creado la Junta de Obras de la Universidad, compuesta por veinte miembros.

Se dio la paradoja de que empezaron a comprarse los terrenos en cuestión (10-VI-1952) antes de que fuese creado el gabinete técnico de la Junta de Obras de la Universidad (11-VII-1952), departamento encargado de estudiar el emplazamiento más idóneo, emplazamiento que ya había sido decidido de antemano.

Se adujo que 8.000 estudiantes era una cifra demasiado elevada para que pudiesen caber en los edificios de la Universidad Central, y que ésa era la razón de la creación de la nueva Ciudad Universitaria en Pedralbes.

Pero el efecto de monumentalidad que se obtendría al entrar en Barcelona viniendo de Madrid con los grandes edificios nuevos y lujosos convenientemente separados por una gran vía de tráfico de 85 m. de anchura, dispersos a lo largo de 1.800 m. desde la Plaza Pío XII (en aquel entonces recientemente urbanizada con motivo del Congreso Eucarístico, *Can Clos*) hasta la parte alta de la Diagonal, todos éstos eran otros de los motivos que al parecer justificaban la elección del emplazamiento de la nueva universidad. A las razones de orden especial se añadían, aunque no se dijese, la razón obvia de dispersar las facultades universitarias para evitar, en lo posible, la propagación de los conflictos cuando se produjesen en éstas. La falta de lugares de reunión interfacultades (no hay ningún paraninfo ni anfiteatro) y de toda clase de servicios culturales y asistenciales eran la clara consecuencia de aquel atomismo señalado. Estos déficits subsisten, excepto la existencia de un comedor universitario, aún 20 años después, cuando el crecimiento del estudiantado ha hecho insuficiente la Ciudad Universitaria y ha obligado a crear una nueva (*Universidad Autónoma*) que adolece fundamentalmente de los mismos defectos.

La Ciudad Universitaria en Pedralbes parece tomar cuerpo a consecuencia de que sobre unos terrenos donados por el Ayuntamiento se había comenzado la construcción de un Colegio Mayor, y de que cuando ya se estaba acabando, se tomó la decisión de transformarlo en Facultad de Farmacia. A partir de ese momento, incide la decisión ministerial de crear una Ciudad Universitaria en Pedralbes a ambos lados de la Diagonal.

Quienes primero se opusieron al emplazamiento de la Ciudad Universitaria en la Diagonal fueron los arquitectos del grupo *R*, que respondieron (6-5-53) a unas declaraciones del Ministro de Educación aparecidas en *Destino* (4-4-53) mediante una carta firmada por 37 arquitectos en donde quedaban patentes los inconvenientes de aislamiento, desmembración, lejanía del centro, etc. Sugerían otros emplazamientos tales como la montaña de Montjuic, que el mismo Ayuntamiento parecía dispuesto a facilitar.

En enero de 1955, tras dos asambleas celebradas en el Colegio de Arquitectos con motivo de encontrarse a información pública el Plan Parcial del Sector Final de la Diagonal —o sea, la zona donde iba a enclavarse la Ciudad Universita-

ria y que era el mismo plan que cambia la zonificación del solar donde se construiría el Nou Camp (Campo de Les Corts)— se tomaron los acuerdos de dirigirse a las autoridades señalando que el emplazamiento de esta no estaba de acuerdo con el Plan General de Barcelona y que los terrenos no cumplían las debidas condiciones para servir de medio universitario. Solicitaban igualmente del Ayuntamiento que buscara un emplazamiento más lógico y la convocatoria de un concurso público para ordenar primero el conjunto de la Ciudad Universitaria, y después para la construcción de cada facultad. Inexplicablemente, se habló de que se convocaría el concurso, y después no se llevó a cabo.

Autor de la Ciudad Universitaria fue Francisco de P. Nebot, director de la Escuela de Arquitectura (lo había sido ya en tiempos de la República hasta que al comienzo de la guerra civil fue expulsado y volvió al mismo cargo después de finalizada la contienda) y Presidente de la Junta de Obras de la Universidad.

La Facultad de Derecho, que estaba enclavada en la Universidad Central, había sido ampliada y reformada poco tiempo antes de decidirse su traslado, siendo proyectada y construida en 1958 en el tiempo récord de tres meses por Subías Fages, López Iñigo y Giráldez, a consecuencia de nuevos disturbios de estudiantes en los que tenía importante intervención en aquella época el alumnado de dicha facultad.

La Escuela de Comercio fue construida inmediatamente después de la de Derecho, por Carvajal, actual director de la Escuela de Arquitectura de Barcelona, que ganó el concurso convocado a tal efecto, en el cual el solar que se presentaba tenía una orientación perpendicular al del solar en el cual después llegó a construirse. Por este motivo, la actual fachada de cristal que está orientada hacia el sur y que es un tostadero insoportable, estaba pensada para una orientación cara al este.

Aún hoy subsisten unos campos de experimentación en aquel lugar, uno de los más valorados de la ciudad, en tanto no se adecúan los medios para atender al creciente número de estudiantes.



Foto: G. SERRA

COCHERAS DE SARRIÀ

Es uno de los casos típicos de construcción en terrenos revalorizados por el I Cinturón de Ronda.

El enorme solar de 3,47 hectáreas ocupado por las cocheras de Sarrià en el cruce del Paseo San Juan Bosco con la calle Manuel Girona, limitando con el I Cinturón de Ronda, era propiedad de la empresa municipal de Transportes de Barcelona, fue vendido a Urbanizadora Sarrià, S. A. (USA), por 203.590.000 pesetas el 25 de enero de 1971. Esta es la cantidad que figura en el asiento del Registro de la Propiedad, mientras que Transportes de Barcelona declara, en sus memorias, y en *El Correo Catalán*, la cantidad 333.800.000 pesetas (*El Correo Catalán*, 28 y 29-VII-72; 4 y 22-VIII-72) de las cuales sesenta millones estaban destinados a liquidar hipotecas sobre varios solares de las cocheras de la compañía a favor de la Caja de Ahorros y del Monte de Piedad de Barcelona. A la vez esta Caja de Ahorros es uno de los accionistas de USA. El precio de venta fue de 211 pesetas palmo cuadrado, mientras que en el mercado el precio era de 700 pesetas palmo cuadrado. Esto quiere decir que el Ayuntamiento cedió a USA unos 450 millones de pesetas, si el precio de venta señalado en el registro fue el real.

Por otro lado, la calificación urbanística de estos terrenos era de ensanche semiintensivo. La Comisión Municipal Ejecutiva, en 22-I-1971, a petición de Transportes de Barcelona, S. A., cambió la calificación a ordenación de supermanzana singular. De los tres edificios singulares de 19 plantas previstos en el proyecto de Bonet Castellana se ha pasado a un solo edificio singular y 500 viviendas de superlujo en el proyecto del arquitecto Coderch.

Se venden estos pisos entre 3 y 5 millones de pesetas, lo que significa un beneficio mínimo en la operación del orden de mil millones de pesetas. (*Sábado Gráfico*, 23-9-72.)

Composición de la sociedad USA: Jesús Huarte Baumont en representación de Huarte y Cía, S. A.; Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Barcelona, Jaime de Semir y Carroz. Fue constituida el 19 de agosto de 1969 con un capital social inicial de 50 millones de pesetas, con domicilio en la calle Balmes, 163. El capital se amplió en enero de 1971 en 25 millones de pesetas. Actualmente, en la cartera de valores de la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Barcelona constan 17.750.000 pesetas en acciones de USA. El periodista del referido artículo se preguntaba, ¿podrán ser adjudicatarios de algunos de los pisos los modestos impositores barceloneses de dicha Caja de Ahorros? Vale la pena observar que tres días después del cambio de calificación urbanística por la Comisión Municipal Ejecutiva se produjo esta importante transacción inmobiliaria en que es mayoritaria la empresa Huarte.

Mientras que para la formación del Parque de los Tres Turons el Ayuntamiento quiere expropiar 3.000 familias obreras, en cambio en una zona como ésta de Carretera de Sarrià donde se hubiese podido crear un espacio verde de uso público, puesto que la propiedad del solar era municipal, se cede a la iniciativa privada en muy buenas condiciones económicas para que se construyan viviendas de lujo.

COLEGIOS PROFESIONALES

A partir de 1966, se revitalizan los colegios profesionales, tomando postura delante de aquellos problemas ciudadanos más acuciantes, creando una verdadera corriente de opinión ciudadana y provocando numerosos debates sobre las actuaciones públicas. Actualmente, se ven amenazadas en su independencia y en su posibilidad de actuación por el proyecto de Ley de Colegios Profesionales.

ABOGADOS. Actuaciones profesionales interesantes durante los mandatos de los decanos Roda Ventura y Gisbert, sobre todo en el momento del proceso de Burgos; destacada intervención en el Congreso de la Abogacía de León, organización del II Congreso Jurídico Català, defensa de profesionales (Fina, Solé Barberá...), creación de la Comisión de Defensa de los Derechos del Hombre y el libre ejercicio de la profesión, de la Asociación de Abogados Jóvenes y numerosas declaraciones públicas en diferentes situaciones conflictivas. En 1972 fue elegido decano Casals Coldecarrera, que encabezaba la candidatura conservadora, y que ha proseguido las actuaciones más significativas de sus antecesores, destacándose en su oposición el proyecto de Ley de Colegios Profesionales.

ARQUITECTOS. Comienzos prometedores con el primer mandato de Moragas (actual decano), acento más crítico en las épocas de Subías y Fargas con intervención en numerosos planes y proyectos urbanísticos municipales (Parque de Montjuic, Pla de la Ribera, Torre Baró-Vallbona-Trinitat, etcétera. Brillante época de *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo* bajo la dirección de Emili Donato e intensa actividad de los departamentos de la Comisión de Cultura. En 1968 se creó el O.I.U. (Oficina de Información Urbanística), abierta al público y que trabaja en tres secciones: Acción pública, Archivo de prensa e Información urbanística y desde 1969 funciona el Arxiu Històric, destacando en la defensa del patrimonio artístico (Casa Serra, Puente Molins de Rei, Aparcamiento de la Catedral, Hotel Parque Güell, etc.), uno de los que desarrolla mayor actividad de todos los existentes en Barcelona. De gran trascendencia ha sido la posición adoptada a fin de hacer cumplir las incompatibilidades que pesan sobre los arquitectos-funcionarios; tal actuación ha encontrado la mayor resistencia en el Municipio de Barcelona, cuyo Ayuntamiento viene negando esta patente y grave incompatibilidad, amparando de hecho la actividad privada de los arquitectos municipales (*Bordoy*).

Se opuso igualmente al proyecto de Ley de Colegios Profesionales.

INGENIEROS. Con algo más de retraso que los anteriores, ha iniciado también numerosas actuaciones públicas entre las que cabe destacar la realizada con motivo de la demolición del puente de Carlos III en Molins de Rei y el *affaire* de las explosiones de gas natural. Se ha opuesto también al proyecto de Ley de Colegios Profesionales.

APAREJADORES. Edita la revista CAU, donde ha aparecido entre otros trabajos sobre Barcelona un número dedicado a *La Gran Barcelona*, que ocasionó el conflicto entre sus redactores y el Ayuntamiento, por haberse publicado datos técnicos elaborados en una oficina donde trabajaban algunos de sus autores, ocasionando su despido. A consecuencia de un conflicto interno del Colegio, el Consejo Superior de Aparejadores abrió un expediente a su Presidente Jordi Sabartés, iniciándose un período de gran polémica colegial catalizada en dos posturas. En mayo de 1973 fue elegido presidente José Miguel Abad, que representa la continuidad y ratificación de la línea progresista seguida por el anterior

presidente. Vale la pena destacar los numerosos actos relativos a problemática barcelonesa organizados por este Colegio. También se ha opuesto a la Ley de Colegios Profesionales.

LICENCIADOS. Presidido por Ramón Fuster Rabés, este Colegio ha destacado por sus numerosas tomas de postura ante problemas profesionales, Ley de Educación, Problemas de los asalariados, conflicto en la enseñanza, etc...; así como ante problemas ciudadanos (Lesseps, Torre Baró - Vallbona - Trinitat, Plan de la Ribera). Igualmente se ha pronunciado contra la Ley de Colegios Profesionales. A partir de la orden ministerial de 1970 fueron suspendidas las elecciones en este colegio. En reciente sentencia del Tribunal Supremo se declaró nulo el acto de suspensión. Han sido convocadas elecciones para el día 2 de diciembre del presente año.

De singular repercusión ciudadana ha sido la colaboración, asesoramiento y respaldo que estos Colegios, en mayor o menor grado, han venido prestando a las Asociaciones de Vecinos y demás entidades ciudadanas ante los problemas más acuciantes que se han presentado.

Otros Colegios Profesionales, como médicos, peritos, economistas, farmacéuticos, periodistas (que forman una asociación y no un colegio profesional), etc... siguen en una situación de apatía gremial, aunque se observan evidentes síntomas de renovación.

Toda esta importante *reactivación profesional*, una de cuyas principales causas proviene de la creciente asalarización y la masiva incorporación de promociones de jóvenes profesionales, se encuentra en este momento bajo la *espada de Damocles* del Proyecto de Ley de Colegios Profesionales.

COMISION DE URBANISMO (C. U.)

Los intentos de crear un organismo urbanístico de gestión comarcal que permitiera ordenar el crecimiento de Barcelona y los municipios vecinos arranca de 1930, si bien con el advenimiento de la República no prosperaron. Los arquitectos Adolfo Florensa y Nicolau M.^a Rubió, junto con el padre del actual gerente de la C. U., Vicente Martorell, fueron los técnicos encargados de preparar los estudios que no pasaron del papel.

Por Decreto de 25-5-1945, se crea la Comisión Superior de Ordenación Provincial de Barcelona que encarga al Ayuntamiento de Barcelona la redacción del Plan General de la Capital Catalana y los 23 municipios circundantes. Se trataba de crear la *Gran Barcelona* siguiendo el ejemplo del *Gran Madrid*, el *Gran Valencia*, el *Gran Bilbao*, etc., de aquellos años de posguerra, lo que de haberse conseguido hubiese sido como la versión pre-porcionista de los años de la autarquía económica recreada luego bajo el mismo nombre en la etapa del capital monopolista de municipio. El plan general bajo el nombre de Plan Comarcal de Barcelona y de 23 municipios se aprueba por ley el 3-12-53, al mismo tiempo que la C. U. de Barcelona que no se constituirá hasta el 31-1-55 en que se aprueba el reglamento que desarrolla la referida ley. Uno de los autores más destacados del Plan Comarcal del 53 es el arquitecto **Soteras Mauri**.

1. En los 10 primeros años de existencia de la C. U., como órgano dependiente del Estado (sus presupuestos anuales se nutren de la aportación de 25.000.000 ptas. del Estado, 600.000 ptas. del Ayuntamiento de Barcelona, y por una cantidad variable que empieza con 240.742 ptas. y termina siendo de 1.242.811 ptas. dadas por los municipios de la comarca), invirtió 418.688.755 ptas. en actuaciones urbanísticas, lo que representa sólo el 6% de lo invertido por el Estado en Madrid durante 5 años por el mismo concepto. La C. U. puede financiar la mayor parte de estas actuaciones urbanísticas gracias a los beneficios conseguidos por la revaloración de los terrenos que primero expropia y después vende a entidades semipúblicas (O. S. H.) o privadas (Cajas de Ahorro, Viviendas del Congreso, Cooperativas, Empresas, etc.), las cuales se aprovechan de la obtención de solares baratos ya urbanizados y de las garantías de concesión de ayuda estatal para las viviendas de protección oficial que vayan a construirse sobre estos solares (30.000 ptas. por vivienda a fondo perdido si son viviendas subvencionadas y exacción de impuestos y prioridad en la concesión de créditos por las Cajas de Ahorro si son viviendas de renta limitada las que se piensan construir). En este sentido, puede decirse que además de facilitar la rentabilidad de ciertas grandes empresas, la C. U. ha sido la maestra práctica que les ha enseñado a éstas la forma de multiplicar los beneficios, y a las entidades públicas (**Patronato Municipal de la Vivienda**, etc.) la posibilidad de financiar los propios programas de construcción de viviendas mediante el control de las plusvalías generadas al revalorizarse los terrenos. Como ejemplo, citemos el caso del polígono de La Guineueta. Estos terrenos pertenecientes, al parecer, en su mayor parte al **Instituto Mental de la Santa Cruz** (y por tanto al patrimonio del Hospital de San Pablo, por la dicha conversión, que en cierto modo preludia las opera-

ciones que se verificarán con el resto de los terrenos de este patrimonio años más tarde) se compraron a 80 ptas. el m.² por término medio mediante la aplicación del derecho de expropiación que faculta el Decreto de 18-X-57 y se vendieron a 346 ptas. m.² ya urbanizados. Los polígonos de actuación de la C. U. que en total suman unos 180 Ha. son el de Barón de Viver, Buen Pastor, La Guineueta, San Martín y Badalona. Asimismo, la C. U. ha financiado a fondo perdido el **Paseo Marítimo**, que costó unos 60.000.000 ptas., y que regaló a la ciudad por mandato de su primer presidente, Gobernador Civil de la Provincia, General Acedo Colunga.

La C. U. además de estar facultada por el Ministerio de la Vivienda para aprobar los planes parciales (facultad que le ha sido ampliada en el curso del presente año), ha redactado por propia iniciativa diversos planes de urbanismo, de los cuales el más importante es, sin duda, el **Esquema Director del Área Metropolitana**.

Pero la característica determinante de la C. U. se la ha dado su gerente Vicente Martorell Otzet (que tiene dedicada una plaza a su nombre al lado de las Ramblas), quien como buen ingeniero militar ha llevado una excelente administración y gestión de la misma, cuidando muy especialmente de controlar y planificar el problema de la vivienda (dado que durante muchos años era al mismo tiempo Delegado Provincial del Ministerio de la Vivienda) haciendo grandes esfuerzos por solucionarlo. Pero a causa de la complejidad del problema, éste ha escapado a la verificación de sus estadísticas.

2. Como consecuencia de la aprobación del Reglamento de la Carta Municipal de Barcelona en 1965, la C. U. se convirtió en la práctica en un organismo dependiente del municipio de Barcelona y pasó a denominarse Comisión de Urbanismo y de Servicios Comunes de Barcelona y otros municipios.

El Ayuntamiento barcelonés sin posibilidad de anexionarse los municipios periféricos a estas alturas, (puesto que la teoría municipalista aceptada en casi todos los países civilizados no admite ya esta fórmula centralista y propugna en cambio la descentralización y la participación democrática de los ciudadanos), no tiene otra vía operativa que la de crear un marco jurídico suficientemente elástico y difuso como para poder proyectarse prácticamente en la comarca de forma legal. (La *Comarca de Barcelona* fue una de las causas determinantes de nuestra petición de un régimen especial, explicará Porcioles al *Correo Catalán*, 1-XII-66, aclarando con ello el significado de la transformación de la C. U. de organismo estatal a municipal.) La exportación de barraquistas (*barracas*) y de las *basuras* serían los ejemplos más negativos de esta proyección.

De esta manera la C. U. inicia una nueva etapa de progresiva sujeción a los intereses municipales barceloneses, como vamos a explicar. En 1964 un equipo técnico había empezado, por encargo de la C. U., la revisión del Plan Comarcal del 53 del cual surgió el **Esquema Director del Área Metropolitana** que ampliaba el radio de acción de la C. U. de 23 a 179 municipios (prácticamente la mitad más sabrosa e importante de la provincia). En febrero de 1966, ya estaban terminados e impresos los 3 volúmenes de la Memoria y otros 30 conteniendo la información urbanística, pero hasta 1968 permanecieron guardados dentro de los armarios de la Comisión Urbanística.

La ampliación de la capacidad de gestión e influencia de la C. U. del organismo político que se crease (en Madrid existe una *Comisaría del Área Metropolitana*) para gobernar esta media provincia de Barcelona, suscitaba muchos recelos en la Diputación que veía mermado por este motivo sus ya escasas posibilidades. 1966 y 1967 son muy importantes a este respecto; son dos años en que se repiten discursos del **Marqués de Castellflorit**, presidente de la Diputación, lamentándose por la escasez de recursos (ver *Visita de López Rodó* a la Diputación en 14-II-1966 y discurso en el pleno de 19 de septiembre de 1966) y por la mermada facultad de actuación de la Diputación (demostrada ésta con el fracaso del proyecto de construcción del túnel del Tibidabo en que la Diputación estuvo empeñada). Precisamente en 1967 el Marqués de Castellflorit es designado Embajador de España en Viena.

¿Quién suscita esta desconfianza? Precisamente el vecino de enfrente de la Plaza de San Jaime (que con su presupuesto, más grande que el de algunos ministerios, 3,5 veces mayor que el de la Diputación en 1966, con un volumen de funcionarios diez veces más numeroso —7.665 el Ayuntamiento frente a 778 de la Diputación— y por el contrario con casi la misma población—, unos 1.655.603 habitantes en Barcelona ciudad frente a los 1.712.502 habitantes de la provincia sin contar Barcelona ciudad en 1965—, y una extensión superficial que sólo representa un 12% de la dependiente de la Diputación —91,41 Km.² el municipio de Barcelona frente a 7.733 Km.² la provincia—, todos estos factores hacen sentir un poco liliputiense a la Diputación). Se teme que ese vecino de enfrente utilice con provecho propio la plataforma legal

e institucional que una futura Comisaría del Área Metropolitana puede significar, en lo que ésta comportaría tanto de radio de acción como de canalización de todo tipo de recursos e impuestos. Esta desconfianza no se fundamenta en apprehensiones subjetivas, sino en hechos ciertos como lo demuestra, por ejemplo, la historia del Túnel del Tibidabo.

La instrumentalización de la propia C. U. por mediación de municipios políticamente dominantes en la comarca (y de mayor representatividad en el seno de los órganos político-decisionarios de la propia Comisión), la escasez de medios económicos suficientes que permitan efectuar una adecuada labor de control sobre el crecimiento urbanístico comarcal y las frecuentemente poco justificadas decisiones políticas, apoyadas únicamente en intereses municipales, carentes de una mínima óptica de realidad comarcal, han creado un muro de incongruencias político-económicas-administrativas, que hacen aparecer con frecuencia a la propia Comisión como el organismo responsable de los desacatos urbanísticos del Plan Comarcal del 53. (Cuadernos de Arquitectura, n.º 67, Enero-72, página 14.)

Los hechos más sobresalientes que han ido circunscribiendo cada vez más el radio de acción de la C. U. a la política barcelonesa y que puede llegar a mixtificar su función pública, ha sido la creación del **Consorcio de los Túneles del Tibidabo** y la reciente constitución de **Urbanizadora Comarcal Barcelona, Sociedad Anónima de Economía Mixta (URCOBASA)**.

El Consorcio surgió el 22-12-67 a consecuencia del concurso de construcción de varios túneles convocado por el Ayuntamiento de Barcelona el 17-3-67, cuando la entidad convocante cayó en la cuenta de que no tenía capacidad legal y jurídica para actuar en materia de carreteras fuera de su término municipal y para permitir, por tanto, aquella actuación con la colaboración de la Diputación y la C. U. (73 % del capital social aportado por el Ayuntamiento de Barcelona, 24 % la Diputación y 3 % la C. U.) Recuérdese que mientras la Diputación no fue autorizada para emprender la construcción de un solo túnel en 1965, en cambio el Ayuntamiento de Barcelona consigue hacer pasar tres a través de otros municipios gracias en parte a... la buena voluntad del presidente de la Diputación Provincial, don José M.ª de Muller, que ha sabido aunar perfectamente los intereses de la provincia con los de la capital. (Declaraciones de Porcioles al Correo Catalán, 22-12-68.)

URCOBASA fue creada el 30-12-72 por la C. U. con un objetivo muy contradictorio, esto es, como sociedad de economía mixta ha de permitir por su naturaleza mercantil sin ánimo de lucro, la difícil conjugación de la rentabilidad interesada por el sector privado y el control urbanístico público de las operaciones que se le confían. Con un capital social de 150.000.000 ptas., la C. U. aporta 82.500.000 ptas. en efectivo o en terrenos y el resto por las corporaciones y particulares.

Lo que no se comprende es cómo la C. U., con una larga experiencia en este tipo de actuaciones urbanísticas de compra de suelo y, previa urbanización de los mismos, su oferta a entidades y empresas a bajo precio lo cual la permitió invertir en sólo 10 años unos 400.000.000 ptas. con un presupuesto anual de unos 26 millones de pesetas, no se comprende, repetimos, la necesidad de crear una empresa mercantil mixta dado el riesgo que se corre de perder la independencia de actuación, independencia que tendría que ser la condición de existencia irreconciliable de todo organismo público. La clara ejecutoria de sus primeros 10 años en este campo es un ejemplo magnífico que no tendría que ser olvidado por los nuevos directivos de la C. U.

¿Quién controlará las plusvalías de las 24.000 Ha. del Vallés Occidental que entrarán dentro de la zona de expansión urbana de Barcelona una vez abiertos los túneles del Tibidabo y que ya en 1963 (Ver LUE 21-12-63) se calculaba que requerirían la inversión astronómica de 400.000.000.000 ptas para urbanizar el suelo y construir a mansalva?

CONDOMINES VALLS, Francisco de A.

Ex Decano del Colegio de Abogados de Barcelona. Presidente de la Academia de Jurisprudencia y Legislación. Presidente del Patronato Ribas (Orfelinato Ribas). Socio fundador de CALPISA Cataluña, S. A. Presidente del Consejo de Administración de CALPISA Barcelona, S. A. (En 23-3-72 pasó a llamarse CALINOVASA).

Estas empresas se han dedicado a la compra de los terrenos del Instituto Mental de la Santa Creu y a la construcción de los edificios de Barcelona. SADIS, S. A. de Inmuebles Sociales —promotora de planes parciales en terrenos de instituciones benéficas (Orfelinato Ribas, Instituto Mental de la Santa Creu)— tiene la sede social en la misma dirección (Entenza, 94, 4.ª) que CALPISA Barcelona, S. A., quien promueve el plan Batlloria-Montigalá en Badalona. (Sábado Gráfico, 13-1-73, Cuadernos de Arquitectura n.º 87).



CONSORCIO DE LOS TUNELES DEL TIBIDABO (CTT)

El CTT es un organismo de carácter político-administrativo cuyo objeto es: la construcción y conservación de túneles y otras vías de enlace a través del Collserola entre Barcelona y las poblaciones integradas en el Vallés Occidental y otras comarcas; la formación de planes y proyectos de urbanización del área de influencia de los túneles y las vías de acceso; y gestionar su ejecución a través de cualquiera de los sistemas de actuación previstos, financiando las obras mediante las expropiaciones y otros sistemas adecuados.

El 29-11-67 se aprueban los estatutos del Consorcio y el 22-12-67 queda constituido con una aportación del capital municipal barcelonés del 73 %, 24 % por la Diputación y un 3 % por la Comisión de Urbanismo. Porcioles (Correo Catalán, 22-11-68) justificaba así la creación del CTT: Y aunque el Municipio de Barcelona hubiera podido, tal vez, intentar la ejecución más o menos total de la obra (se refiere a los túneles del Tibidabo, recuérdese que la Diputación también había pretendido construir en 1960 un solo túnel pero el MOP le retiró el permiso y perdió el recurso ante el Supremo, Comisión de Urbanismo, Marqués de Castellflorite); en el deseo de buscar una solución más comprensiva, y de mayor alcance, se creó el Consorcio integrado por la Diputación Provincial, la Comisión Comarcal de Urbanismo y el Ayuntamiento de Barcelona, hecho trascendente, posible gracias a la sensibilidad, claridad de criterio e identificación con los problemas de Barcelona, de nuestro Gobernador Civil y Presidente de la Comisión de Urbanismo, don Tomás Garicano, y de la buena voluntad del Presidente de la Diputación Provincial, don José María de Muller, que ha sabido aunar perfectamente los intereses de la provincia con los de la capital. Por el contrario, según A. Barricart (Sábado Gráfico, 30 marzo de 1973) los motivos eran otros: Pero el Ayuntamiento de Barcelona, aunque había convocado concurso para la construcción y conservación de varios túneles y otras vías de enlace a través de la sierra de Collserola, Carmelo y Rubira, bien pronto se dio cuenta de que la empresa quedaba desbordada por razones de competencias municipales, por penetrar en otro marco municipal de la provincia, circunstancia que impedía su actuación urbanística. Así se constituye finalmente el CTT, para poder penetrar en otros ámbitos municipales... Ciertamente debía de tener esta aseveración cuando varios grupos de barceloneses, según cuenta el mismo periodista, presentaron diversas impugnaciones contra la personalidad jurídica de la CTT, por entender que dicho organismo no tiene ninguna competencia sobre las carreteras que se ubiquen en el término de Sant Cugat del Vallés y Cerdanyola, por ejemplo. Hasta 1973 el Ayuntamiento de Sant Cugat no había recibido ninguna invitación para formar parte del Consorcio, y no sabemos si la invitación finalmente presentada responde a las alegaciones de los ciudadanos antes referidos.

El coste evaluado del proyecto de los tres túneles presentado por TABASA era de 12 a 14.000.000.000 ptas., había que ser financiado por el Ayuntamiento de Barcelona con 3.800.000.000 ptas., los municipios del Vallés con las plusvalías de los terrenos que revalorizarán los túneles (se prevén unas 5.500 Ha.) y el resto con la recaudación del peaje.

Donde han surgido las más graves dudas ha sido en la cuestión de la financiación y sobre todo en lo referente al control de las plusvalías.

El hecho de que TABASA pueda acudir a las fórmulas de actuación urbanística que acordase el CTT (esto es, que este organismo expropie los terrenos y los ceda en muy buenas condiciones a TABASA para que los urbanice y los revenda con pingües beneficios), cuando las cláusulas del contrato entre ambos organismos se desconocen, es lo que suscita los recelos de los vecinos afectados de Vallvidrera-Vallidoreix, recelos expresados en la rueda de prensa celebrada el día 3-5-73 y en la que dichos vecinos solicitaron que se hicieran públicos estos pormenores. Por otro lado, aunque se piensa en principio que los terrenos revalorizados por los tres túneles y las autopistas de enlace representarán,

según se dice, solamente unas 5.500 Ha., hay que tener en cuenta que según el proyecto de un solo túnel hecho anteriormente por la Diputación, la superficie en juego era de 24.000 Ha. Todo lo cual permite concluir que el control de estos enormes incrementos de plusvalías que se formarán al pasar unos terrenos calificados de suelo rústico o parque urbano en suelo urbanizado, será la operación de política urbanística más importante que nunca se haya realizado en nuestro país. Las suspicacias, las dudas, los primeros ejemplos desafortunados de especulación denunciados por los vecinos de Vallldoreix únicamente podrán ser eliminados de una manera: mediante actuaciones públicas y privadas, transparentes y justas.

Por último, el que la financiación de la obra de los túneles haya de resolverse acudiendo también a las recaudaciones del peaje ha despertado grandes reservas. *La Vanguardia*, en su editorial del 15-12-69 expresaba que frente a la infrautilización de las autopistas de Mataró y Granollers *el barcelonés está inquieto sobre la rentabilidad de los túneles del Tibidabo. Esta prevención se acrecienta ante la posible existencia de una cláusula en el contrato de adjudicación en méritos de la cual si la intensidad media diaria de la circulación de los túneles no llega a las tasas señaladas por la empresa concesionaria, el resto deberá ser pagado por la ciudad, a través de su Ayuntamiento.*

Para terminar, conviene señalar que todas las justificaciones y actuaciones referentes, tanto a la construcción de los túneles del Tibidabo como a la implantación de nuevos centros direccionales en Sant Cugat, Expo del 82, Universidad Autónoma, la ACTUR de la Riera de Caldas, etc., se basan en la teoría urbanística de que Barcelona está congestionada, de que la capacidad de extensión del término municipal está ya saturada, etc. y que la única salida o zona de expansión natural es el Vallés Occidental. Tales ideas repetidas hasta la saciedad, se basan en supuestos que nadie discute, y que precisamente por no ser discutidos y razonados adquieren esta categoría de naturales y espontáneos, lo que equivale a decir que son prejuicios erróneos. Desde otros supuestos más racionales y contando con las remodelaciones adecuadas que eviten la propagación del caos en que actualmente se halla Barcelona, se puede dar habitación a la misma población del término municipal que hoy habita en toda el Área Metropolitana sin ninguna necesidad de perforar el Tibidabo y potenciar en cambio las salidas naturales de nuestra ciudad al Vallés a través de los cauces del Llobregat y del Besós.

CONTAMINACION

Problema que ha pasado de ser una preocupación sólo de especialistas a convertirse en cuestión del dominio público y tema habitual de revistas y diarios. Hay dos, *Tele/Expres* y *La Vanguardia*, que llevan a cabo en una sección diaria, un informe de la contaminación por barrios, a imitación del que se realiza en el diario madrileño *Informaciones*. La preocupación por este problema está relacionado con toda la problemática general de la degradación del medio ambiente, que los estudios ecológicos han popularizado últimamente: **Basuras, Inundaciones, Garraf, Playas, Llobregat.**

Las zonas más contaminadas de Barcelona son: Poble Nou (290 microgramos de dióxido de azufre por metro cúbico de aire), zona central (230), zona de Sants (180). Puntos concretos de mayor contaminación: Urgell-París, Aragón, Granvía, Diputación, Plaza Cataluña... en 1970.

Del 8 al 9 de septiembre de 1970 se registró una contaminación superior a los 750 microgramos debido a un escape de humos industriales en una fábrica de Badalona, que produjeron molestias y vómitos entre la población.

El índice de contaminación no es preocupante, hablando en términos generales; sin embargo, sí es importante. (Doctor Hernández, director del Laboratorio Municipal, en noviembre de 1971.)

En septiembre de 1972 se afirma que la polución de nuestra atmósfera rebasa el nivel peligroso y se agravará con el polígono de la Zona Franca a pleno rendimiento y la Térmica del Besós. Como ejemplo de evolución, está el barrio de Montbau, que ha pasado de 10 mic. en 1970 a 125 mic. en 1971.

Otros problemas de contaminación los causan el vertido de residuos industriales en los ríos, los vertederos de basuras situados cerca de zonas pobladas, la presencia de industrias peligrosas en barrios donde predomina la vivienda (conflicto del Guinardó en 1971 por el incendio de una fábrica de bolígrafos cercana a otra donde se fabrican encendedores de gas, Sants, Poble Nou, St. Andreu, etc.).

La actuación municipal dimana de la ordenanza de 25-4-1967 sobre actividades molestas, insalubres, nocivas y peligrosas, que en realidad son de poco efecto. En 12-8-1970 un bando de la alcaldía establecía la obligatoriedad de controlar los escapes de los automóviles en unos plazos que no se han cumplido. Las industrias actúan según su criterio: algunas prefieren pagar las multas, no demasiado elevadas,

antes que instalar un filtro a sus chimeneas. La Seda de Barcelona, situada al lado de la autovía de Castelldefels, en el término de El Prat, que expande desde hace muchos años malos olores, insoportables, sigue sin evitar su producción a pesar del fallo de un recurso presentado que le obligaba a eliminarlos.

CORNELLA

Ciudad situada a seis kilómetros de Barcelona, con un carácter notablemente conflictivo en los aspectos laboral y urbanístico. De 11.000 habitantes en 1950 ha pasado a 80.000 en 1973. En la actualidad cuenta con 2.000 matriculas industriales. Tanto un crecimiento como otro han sido motivados por la saturación demográfica e industrial de Barcelona causada por la inmigración. Sin plan previo de ordenación y sin ordenanzas de edificación, el posterior desarrollo de planes parciales ha causado numerosos problemas y malestar entre la población.

PLAN PARCIAL ALMEDA. Afecta a un pequeño barrio de 3.000 habitantes y a grandes extensiones de terreno que en buena parte ya están ocupadas por industrias antes de la aprobación del Plan. Debido a diversas presiones ejercidas en el seno de la **Comisión de Urbanismo y Servicios Comunes** de Barcelona, organismo redactor del Plan, se elaboraron tres redacciones desde 1960 a 1969. A finales del 1971 el Plan Parcial Almeda fue aprobado exceptuando de la aprobación un polígono interior que contiene las viviendas y que recoge la zona conflictiva del Plan. Las protestas de los vecinos —asambleas, cartas con firmas, entrevista con el alcalde, marcha sobre el Ayuntamiento dispersada por la fuerza pública— constituyeron el primer conflicto a nivel urbano del Baix Llobregat y uno de los más destacados de la Gran Barcelona. En la actualidad, y tras la aprobación del plan, hay calma por parte de los vecinos, cuyos intereses están contenidos en el polígono segregado, mientras esperan nuevo Plan Parcial para este sector; el Ayuntamiento se enfrenta con la oposición de empresarios y dueños de terrenos a la reparcelación por que éstos consideran excesivas las cuotas para las indemnizaciones.

La Fundación Belloch-Pozzali posee en Almeda una finca de 13 Ha. (2 % de todo el término municipal), destinada en principio a zona verde según el Plan Comarcal de 1953. Se pretendió, después, convertirla parcialmente en zona edificable para ceder el resto al Ayuntamiento gratuitamente. Tras muchas discusiones y protestas del vecindario, la finca y el palacio han sido adquiridas en sesenta millones por la Comisión de Urbanismo y regalados posteriormente al Ayuntamiento para uso de parque urbano.

PLAN CENTRO RIERA. En 1972 el Ayuntamiento presentó a información pública un Plan de remodelación del casco antiguo de Cornellá, al que se opuso masivamente la población y el Colegio de Arquitectos, siendo finalmente archivado. En la redacción del nuevo Plan Comarcal se recogen varias de las propuestas de este plan, que se proponía en su momento ordenar el casco antiguo mediante la creación de las vías y servicios necesarios para una población de 35.000 habitantes (había en este momento en esa zona 17.000). Otra propuesta consistía en construir una manzana comercial para revitalizar el centro de la ciudad y evitar la suburbanización, también en este aspecto, frente a Barcelona.

El hecho de que un año antes, en 1971, la población hubiese padecido las **inundaciones del Llobregat** y no se hubiese solucionado aún el problema de la canalización del río, influyó para que la población deseara antes la canalización que la remodelación del casco antiguo. Se consideró que el plan favorecía a los constructores de tipo pequeño y medio, que no pueden emprender grandes operaciones urbanísticas. **(SAN ILDEFONSO.)**

COSTES DE URBANIZACION

En 1965 la Comisión para la Revisión del Plan Comarcal del 53, autora del Esquema Director del **Área Metropolitana**, calculó que las necesidades de suelo urbanizado para aquella demarcación durante los primeros 15 años que se fijaban hasta 1985 serían de 3.000 Ha. Al mismo tiempo, gracias a las fotografías aéreas obtenidas por aquellas fechas, pudo deducirse que una superficie igual había sido urbanizada por la iniciativa privada mediante la venta de parcelas situadas normalmente en la montaña. En esta última superficie se contaban tanto las urbanizaciones que tenían plan parcial legalmente aprobadas, como las clandestinas.

Este primer contraste obtenido entre las necesidades de suelo urbanizado que tenían que financiar las entidades públicas y la existencia de un mismo suelo urbanizado en la montaña y financiado por la iniciativa privada, era un testimonio muy claro explicativo de nuestra situación urbanística y social. Añadamos, solamente, dos cosas: la primera que de estas 3.000 Ha. sólo un máximo de un 30 % de dicha

superficie llega a construirse y a utilizarse como segunda residencia, el resto tiene una función puramente especulativa. La segunda contradicción la constituye el que la expansión de las zonas edificadas se realiza de forma caótica y desordenada, extendiéndose en todas direcciones sobre una superficie 10 ó 15 veces superior a la racionalmente necesaria si esta expansión se produjese de forma ordenada y continua, obedeciendo a un plan de conjunto y sin dejar grandes zonas intermedias por edificar. A causa de la dispersión en la construcción de la ciudad, es imposible que los Ayuntamientos puedan subvertir a la financiación de los costes de urbanización, dado que los mismos serían prohibitivos para los habitantes de las primeras edificaciones. La acumulación de las necesidades de pavimentación, iluminación, aceras y de urbanización en general es siempre mucho más rápida que las posibilidades reales de satisfacción de dichas necesidades; por este motivo las administraciones locales siempre llegarán tarde y de forma incompleta a resolverlas. En este sentido vemos cómo va creciendo el déficit funcional acumulado en infraestructuras: en 1965 éste se calculaba en 34.000.000.000 ptas.; en 1968 había crecido dos mil millones más y en 1970 alcanza los 47.306.000.000 ptas. Es decir, ocurre lo contrario de lo previsto: en 1965 se determinó que una vez cumplido el Plan de Actuación Trienal, es decir, en 1968, sólo tendrían que invertirse 17.000.000.000 ptas. cuando, como hemos visto, en dicha fecha faltaba por invertir 36.000 millones de ptas. Si a esto añadimos la estructura centralista de la ciudad, de forma que por su conformación histórica, urbanística y social, sólo el centro está superequipado y es superaccesible en relación a la periferia, se comprende que los valores del suelo (fundamentales en una estructura de propiedad privada del mismo), determinen el que toda la vida urbana y todo su proceso de crecimiento refuerce cada vez más esta centralidad y segregue a su vez a la periferia, cada vez más lejana, inaccesible y abandonada. Una representación urbanística de ello lo constituye el I Cinturón de Ronda que delimita en parte el centro, reforzando el crecimiento radiocéntrico de Barcelona, concentrando los servicios en su interior y suburbanizando la periferia.

Un aspecto particular de los costes de urbanización lo constituye el suelo industrial. En el estudio del Círculo de Economía *Area Metropolitana: Gestión o Caos*, se explica que mientras en Francia el coste de los terrenos repercute en las inversiones industriales en un 3%, en Barcelona y su cinturón industrial alcanza del 20 al 30 %.



CUBIERTAS Y TEJADOS S. A.

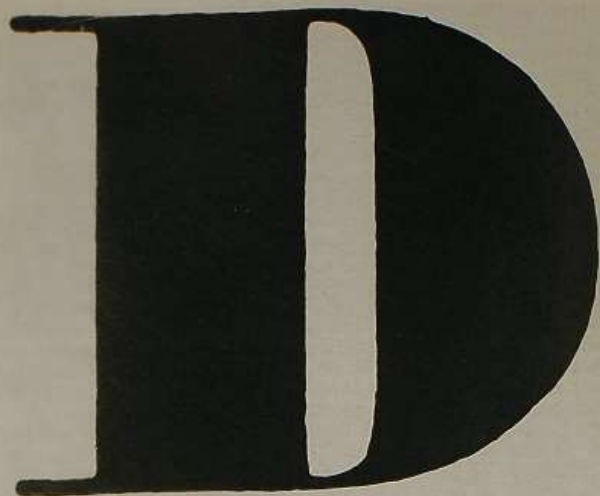
Una de las empresas de obras públicas que más ha trabajado para el Ayuntamiento, tanto en la construcción de obras de infraestructura, como en el mantenimiento de determinados servicios (conservación de determinados parques antes de crearse el Servicio Municipal de Parques y Jardines, servicio que ha trabajado desde su creación casi en exclusiva con la empresa Jardinería Mitjans, S. A., la cual tuvo un modesto origen en una floristería de la calle Garrofers, 20 y empezó en parte a crecer gracias a los encargos del Ayuntamiento). J. M. S. A. se ha cuidado asimismo de la creación de los magníficos jardines de la mansión que posee Porciles en la urbanización de San Sebastián en Sant Genís de Vilasar.

La composición del Consejo de Administración es la siguiente:

Presidente: Víctor Messa Arnau.

Vicepresidente-Delegado: Antonio Messa Buvareu, Secretario de Sociedad Inmobiliaria Diagonal.
Claudio Gamazo Arnús, Inmobiliaria Diagonal.

Vocales: Carlos Montoliu y Durán (Barón de Albi), Francisco Crexell Pons, Luis Ferrer Vidal y Llauredó, Manuel Sanllehi Girona (Conde de Caldes de Montbut).



DEFENSA DEL PATRIMONIO

Existe desde 1962 un Catálogo de Edificios y Monumentos de Interés Artístico, Histórico, Arqueológico, Típico o Tradicional de Barcelona, al que la Ley del Suelo otorga categoría de Plan Parcial (aprobado en sesión plenaria del Ayuntamiento del 26-4-62). El catálogo, pese a notables omisiones, incluye los principales edificios de la ciudad a pesar de que su inclusión en el mismo no es suficiente garantía de salvaguarda. Las obras de Gaudí fueron declaradas de protección municipal en 1952, lo que no fue obstáculo para que se acentuase el proceso de destrucción del patrimonio del gran arquitecto: jardines de la Casa Vicens de la calle Carolinas; obras interiores en la casa Batlló que malbarataron la obra maestra del arquitecto municipal; ático, bajos y tiendas de la Pedrera; penoso deterioro paulatino del Parque Güell (**Sagrada Familia**).

Ejemplos graves de pérdidas irreparables del patrimonio artístico e histórico de Barcelona han sido las destrucciones de la Casa Trinxet de Puig i Cadafalch; la de Can Cumella de Pericas; la Torre del Baró del siglo XVII, derribada al construirse la Autopista de Granollers, así como la amenaza que se cierne sobre muchísimos valores arquitectónicos. Estos han sido los ejemplos más recientes y al mismo tiempo los que más han sensibilizado a la opinión pública sobre un tema hasta hace poco no respetado. Fue esa opinión pública la que impidió que la Casa Fuster de Domènech i Muntaner, en el 132 del Paseo de Gracia, propiedad de la Enher, fuese derribada para levantar en 1966 un edificio singular.

CASA SERRA. Los intereses municipales en sacar del Catálogo el edificio de la Casa Serra, obra de Puig i Cadafalch, enclavada en la parte más alta de la Rambla Cataluña (acuerdo del Pleno Municipal 6-11-1968), fueron frenados por el acuerdo de la Comisión de Urbanismo, que decidió devolver el expediente al Ayuntamiento dando la razón de que para tomar una decisión al respecto debía revisarse el Catálogo de Edificios y estudiar si esta revisión justificaba la exclusión solicitada.



El Archivo Histórico del Colegio de Arquitectos, en 1-7-71, pidió se declarase monumento de interés provincial la Casa Serra y se incoó expediente el 15 de ese mismo mes. Por esta razón, el fallo del Tribunal Supremo de mayo de 1973 no supone, por el momento, peligro alguno. Aunque dicho fallo dio la razón a la propiedad de dicho inmueble para poder excluir el edificio del catálogo municipal, esta decisión quedaría anulada por la mencionada incoación de un expediente de rango superior.

Existe un estudio de los arquitectos Oriol Bohigas y J. Bassegoda Nonell, encargado por la Caja de Ahorros de la Diputación, entidad interesada en dicho inmueble, para adaptar el edificio actual, respetando sus principales características, con vistas a instalar sus oficinas centrales. El proyecto de reforma que al parecer supondría la edificación del solar contiguo, obra de J. Bassegoda, ha sido aprobado por la Dirección General de Bellas Artes el 11 de mayo de 1973.

DEFICIT ESCUELAS

1966. Faltan 45.000 puestos escolares en enseñanza primaria.

1968. Más de 43.000 niños sin escolarizar o mal escolarizados en la provincia de Barcelona en enseñanza primaria.

1970. Según un estudio sociológico del ISPA, 44.116 niños no estaban escolarizados dentro del Área Metropolitana; y 38.411 estaban mal escolarizados. El estudio comprendía enseñanza primaria y media.

1972. 27.823 niños sin escolarizar en Barcelona y provincia, teniendo en cuenta únicamente el déficit físico. (Informe de Eduardo Tarragona a las Cortes.)

El propio Ayuntamiento daba a conocer estas cifras en un estudio titulado *La Enseñanza en Barcelona (1968-69)*, al referirse al déficit de plazas escolares:

	Deficit físico	D. funcional	D. obsolescencia	Necesidades nuevas hasta 1974	Totales
Parvulario	13.877	—	—	3.793	17.670
Enseñanza Primaria	16.980	25.993	9.588	50.567	103.128
Enseñanza Media	27.350	—	—	22.819	50.169
Totales	93.788		+	77.179	170.967

La población en edad escolar es, según el mismo informe, la siguiente:

Parvulario	61.477
Enseñanza Primaria	202.125
Enseñanza Media	76.516
Total	340.118

De estas cifras se deduce que en 1968 el 27,5 por ciento de la población escolar barcelonesa o no tiene plazas para estudiar o estudia en malas condiciones. Si aceptamos estas cifras municipales, resulta que desde 1968 a 1974 se tenían que construir un total de 170.967 plazas para cubrir totalmente los déficits de enseñanza.

En el plan de actuación 1969-74, se preveía construir edificios con capacidad para 46.000 nuevas plazas escolares, casi el doble de las construidas en el período 1960-71, en que según las propias fuentes municipales (*Barcelona Informa*, número 1) se habían levantado 38 escuelas nacionales con un total de 25.640 plazas).

Las repetidas quejas de falta de escuelas por parte de asociaciones de vecinos y otros estamentos deben encontrarse en la base del *Plan Especial de Emplazamientos Escolares dentro del Término Municipal*, en el que se prevén 38 nuevos colegios nacionales a realizar con la máxima urgencia. El plan fue aprobado a mediados de 1972 y presupone, para su financiación, 80 millones de pesetas (30 para los terrenos y 50 para la construcción de los edificios). Como se sabe, en la construcción de colegios nacionales el Ayuntamiento debe poner el terreno y el 25 % del importe de la obra; el 75 % restante corre a cargo del Ministerio de Educación y Ciencia.

A partir del 4 de mayo de 1972, y por un año, se suspendieron las concesiones de licencias de parcelación en las calles que deben ubicar esos centros escolares. La urgencia que declara el Plan debe ponerse en duda a tenor de varios ejemplos: de los seis colegios que han de construirse en Poble Nou, sólo dos están comenzados, y en los otros cuatro emplazamientos no se observa obra alguna. En Sants, de 12 colegios aprobados y presupuestados, sólo en uno se realiza una ampliación y en otro se reconstruye la escuela. La situación concreta es la siguiente:

Colegio Nacional	N.º alumnos	Enclavamiento	Situación actual solar
Barcelona	600	Carlos III-Madrid	Libre, sin construir.
Bordeta (reconstrucción)	400	Constitución	Ningún indicio de obras.
Hostafranchs	800	NI el Ayuntamiento sabe dar razón.	
España Industrial	800	España Industrial	Libre, sin obras.
Rosés-Tenor Massini-Melchor de Palau-Torrente Perales.			Fábrica en funcionamiento.
Juan Güell-Evaristo Arnús.			Ocupado por barracas.
Juan Güell-La Saleta-Gallieo-Violante de Hungría.	480	Gayarre	Se construyen viviendas.
Gayarre (reconstrucción)	1.200	Witardo	Ningún indicio de obras.
Jaime I (ampliación)		Vallespir-Travesera	Actualmente en construcc.
Durán y Bas (reconstrucción).		Plaza Comas (Les Corts)	Trabajos en curso.
Ausias March (reconstrucción).		Moyanés-Pedro Abanto	No hay obras.
Moyanés.			Obras de viviendas.

Porcentaje, en cada Distrito, de alumnos de cada sector	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Sector Público	34,8	34,4	11,4	22,6	50,7	20,8	37,9	20,9	37,8	44,4	26,8	23,3
Sector Privado	35,5	38,1	41,4	25,9	18,--	39,3	42,3	46,1	43,4	45,3	23,9	40,1
Iglesia	29,7	26,5	47,2	51,5	31,3	39,9	19,8	33,--	18,8	10,3	49,3	36,5

En Barcelona-Ciudad el nivel de privatización de la enseñanza es de un 70 %, frente al 25 % en España (*J. Bas en España Económica*). En 1972 la diferencia entre centros privados y públicos que impartían el Bachillerato era de 205 a 53.

Mientras los distritos de las clases altas tienen superávit de plazas escolares (III, 10.276; IV, 5.661), los de las clases populares detentan déficits impresionantes (IX, 10.268; II, 5.700; XII, 5.173).

DELEGACION

DE RELACIONES PUBLICAS Y TURISMO

Dicha Delegación ha conocido una gran actividad durante el mandato de Porcioles y ha sido uno de sus más eficaces instrumentos para la promoción turística de Barcelona. Esteban Bassols fue el que la imprimió tal dinamismo, pasando a desempeñar el cargo después de Director General de Promoción del Turismo hasta 1973. Su continuador fue Luis Miravittles, que todavía sigue ocupando la Delegación.

Esta oficina ha sido la responsable de las campañas publicitarias emprendidas por el Ayuntamiento, con las mismas técnicas publicitarias de las empresas privadas, para presentar una imagen pública de la ciudad con vistas a la promoción turística especializada, de cara al extranjero. Así, el slogan *Barcelona, Ciudad de Ferias y Congresos* tiene como objetivo hacer atractiva la convocatoria de los grandes

certámenes (y del turismo con ellos relacionados) de managers, profesionales, científicos, etc. Por otro lado, cara al interior, se ha pretendido ganar la confianza de los administrados con slogans como: *Sonría, por favor, Para una Barcelona mejor, Correspondamos a la cortesía ajena con la cortesía propia*, todos ellos de un estilo bastante ingenuo y que se complementaban perfectamente con aquellos otros slogans de: *Nuestro futuro está en nuestras manos, Compre productos españoles, Vista bien y compre español, etc.*, promovidos, tiempo atrás, por la Cámara de Industria de Barcelona.

Acerca de un reciente slogan lanzado con motivo de la exposición de urbanismo de *Barcelona 74* que decía: *La ciudad que todos estamos construyendo*, apostilla irónicamente Carles Lladó en su *Barcelona, adeu!*: *¿Todos o només uns quants? ¿LA CIUDAD QUE HACEN Y DEJAMOS HACER? o ¿LA CIUDAD QUE HACEN Y DESTROZAN?*, y terminaba: *¿Es que, a més de no estar d'acord amb la forma en què és tractada Barcelona, ens en faran responsables?*

Uno de los medios más directos de que dispone dicha Delegación para obtener sus objetivos es la *Oficina de Información, Iniciativas y Reclamaciones*, cuya misión es responder a las críticas de que es objeto la política municipal en la prensa diaria o por otros medios.

Según un estudio realizado por *La Vanguardia* y publicado el 20-IX-69, esta *Oficina municipal de Palmetazos a la prensa* (como la bautizó un conocido periodista a través de los micrófonos de Radio Barcelona) solamente respondió a 4 de las 46 demandas formuladas por la prensa en el mes de agosto de aquel año. Son numerosas las críticas formuladas a esta oficina. Así, por ejemplo, *Diario de Barcelona* escribía el 8-VIII-1969: *Recibimos con mucha frecuencia misivas de la citada Oficina. Redactadas con corrección y estilo grave, con apartados numerados como para dar mayor precisión clarificadora a los distintos puntos que tratan, hacen buena impresión en su conjunto. Pero leídas, se caen de las manos en la mayoría de las ocasiones. Pretenden en su texto desvirtuar lo dicho por nosotros sobre temas municipales y lo único que consiguen es darnos la razón. Y es que casi nunca contestan a los temas concretos que pretende rebatir, sino que se van por unos acreditados cerros, que no es necesario mencionar. Sus explicaciones parecen un intento de producir confusión en la mente de los lectores del periódico, que quizá no recuerden exactamente los términos del asunto planteado y supongan que el diario estaba mal informado y no conocía el caso. Más adelante añadía el periodista: Todos estamos de acuerdo en aceptar rectificaciones y aclaraciones cuando nos hemos equivocado o hemos sufrido un error de expresión. Pero no nos complace en absoluto que nos quieran envolver en argumentos sofisticados y que quieran encubrir fallos reales que han sido señalados ante la opinión pública para que se enmienden y no para recibir una carta con cuño municipal. Por sólo recordar una de las controversias más recientes ahí está el ejemplo de los aparcamientos previstos para la **Plaza Lesseps**, en el *Programa de Actuación Municipal de 1969-74*, así como la inexistencia de la proyectada vía 0 en la *Revisión del Plan General* publicada en la revista *Mundo* de 13-II-71, en la portada y a todo color (todo ello aportado, como argumentos de peso, por los vecinos para denunciar el interés del paso elevado que el Ayuntamiento pretende construir). Pues bien, dichas informaciones eran sistemáticamente desmentidas por los portavoces municipales aún ante la evidencia de los documentos. Debía de tratarse, al parecer, de un caso parecido al ocurrido con el asunto del **Campo del Europa**: eran errores tipográficos.*

A pesar de que al principio parecía que la *Oficina de Palmetazos* intentaba responder, aunque fuese con cuentagotas, a las críticas municipales, frente a la avalancha progresiva de las mismas expresadas a través de mil formas (recogida de firmas, notas a la prensa, instancias, cartas, visitas a las autoridades, impugnaciones, acciones legales, contraexposiciones, convocatorias de concursos para plantear alternativas, concursos de caza de ratas, sentadas, reuniones, etc.), y constatadas de una forma masiva con ocasión de las 8.000 impugnaciones al **Plan de la Ribera**, las 3.000 al **Plan Parcial de Torre Baró-Vallbona-Trinidad**, las 15.000 firmas recogidas en oposición al paso elevado por la **Plaza Lesseps**, y aquellas que sin haber sido manifestadas no dejan de ser menos reales como las angustias de los 32.000 primeramente afectados por la construcción del **I Cinturón de Ronda**, o los 45.000 de **García Morato**, etc.; frente a esta avalancha, repetimos, parece que dicha Oficina enmudeció, limitándose a facilitar información de los cambios de dirección, de las calles cerradas por otras, etc.

DURAN FARELL, Pedro

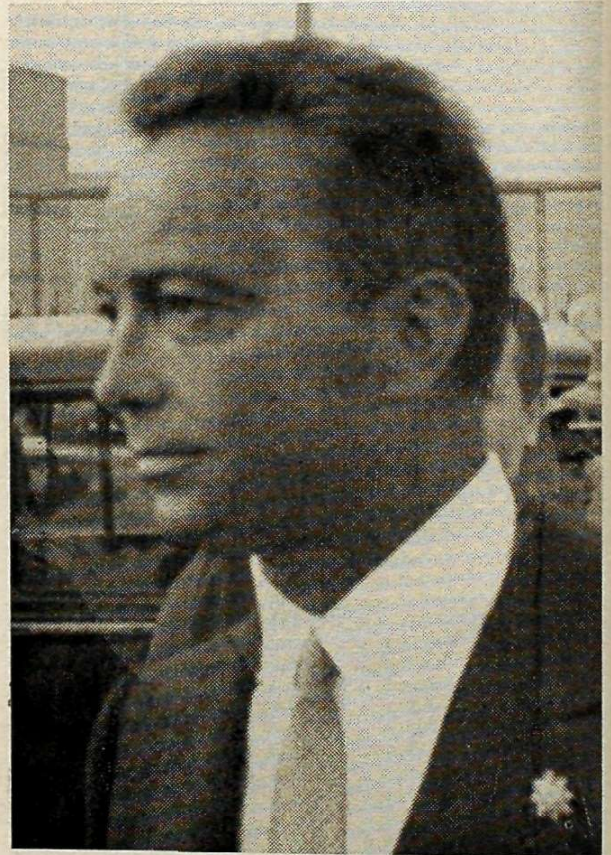
Nació en Caldes de Montbui en 1921. Acabó la carrera de ingeniero de caminos en 1947. En 1948, como ingeniero jefe de *Hidroeléctrica de Cataluña*, trabajaba en el aprovechamiento hidroeléctrico de los ríos Noguera Pallaresa y Esera. Autor del sistema de pantanos Sau-Susqueda-El Pastoral. (Primer contacto importante con Porcioles a través del proyecto de traída de aguas del Ter a Barcelona). Autor de los proyectos de las presas de Cherta y García, en el Ebro.

En 1956 fue nombrado consejero-delegado de *Hidroeléctrica de Cataluña*, S. A. Cinco años después fue nombrado consejero-delegado de *Catalana de Gas y Electricidad*, y en 1967 pasó a ser el presidente de esta misma sociedad. Es también presidente de **Gas Natural, S. A.** y de *Hispano Francesa de Energía Nuclear* (HIFRENSA), realizadora de la central nuclear de Vandellós. En 1963 pasó también a ser presidente-delegado de *Maquinista Terrestre y Marítima, S. A.* El 19 de julio de 1962 había sido nombrado consejero de la RENFE por Decreto del Jefe del Estado. Promotor del **Plan de la Ribera**.

Miembro del Patronato de Estudios del Banco Urquijo; consejero de **SOFEMASA**, entidad de estudios de mercado del grupo **METRA**; consejero de la Junta de Energía Nuclear, de *Compañía de Fluido Eléctrico, S. A.*, *Tecnatom, S. A.*, *Entrepase Española, S. A.*, *Cia. de Contadores, S. A.*, *Gas de Madrid, S. A.*, etc.

Gerente de la Comisión Promotora de Autopistas, nombrado por el ministro de OP, de la que dimitió por disconformidad con la privatización de las autopistas.

Coleccionista de cactus en su finca de Premià de Dalt, el más importante seguramente de España. Aficionado a la arqueología, financió diversas excavaciones, en una de las cuales fue descubierta la Dama de Baza.

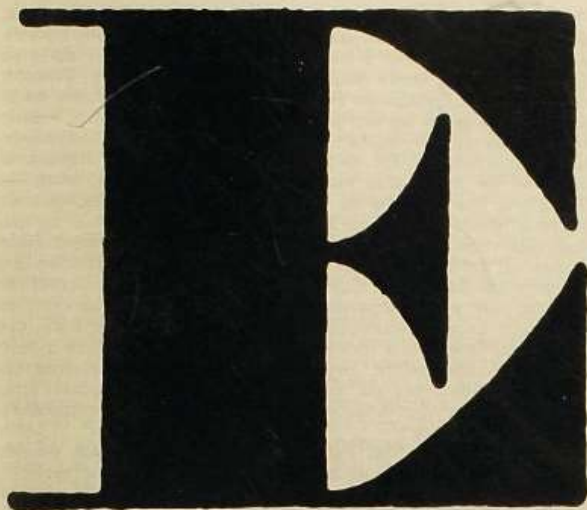


Según dice Sempronio en *Tele/eXpres*, Pedro Durán Farell es la revelación de estos recientes años. *Industria que se tambalea, negocio que está en crisis, se lanza un SOS y no hay más que confiar en Durán para que resucite la industria, suspiren de alivio los accionistas, renazca la confianza en la clientela.*

Su «imagen» se ha visto afectada seguramente tanto por los escritos publicados en *Sábado Gráfico* sobre sus relaciones con la Caja de Ahorros y Monte de Piedad, como por las explosiones de gas natural (**STA. AMELIA, LADRILLEROS**).



Localización edificio	Núm. plantas	Inmobiliaria promotora	Uso	Año	Arquitecto Nombre y apellidos	Cargos
1. Urquinaona-Junqueras	19	Banco Banco Banco CAMPB	C	1935	Gutiérrez Soto	
2. P. ^a Gracia-Gran Vía			C	1952	Bonet-Garí	
3. P. ^a Gracia-Gran Vía			C	1954	Borrell-Sensat	
4. Pl. Salvador Anglada			V	1955/58	Romaní	
4. bis Escorial, 50			CPVA/V	1955/62	Alemany Bohigas Martorell Mitjans Puig Ribot Ribas Casas Ribas Piera Balcells	
5. Banco Comercial Trasatlántico (Plaza Victoria)	18	Banco	C	1957/60		
6. Nuevo Ayuntamiento Pza. S. Miguel, 14		Administración Local	Of.	1962/68	Lorenzo García Barbón Fernández de Henestrosa José María Aixelá	Arq. Jefe del Servicio de Acción Urbanística
7. Hotel Presidente (Diagonal-Muntaner)	19	Hotel Presidente	H	1959		
8. c. Astillero-Paseo Nacional		Privado Inmuebles en Renta, S. A	V	1962	Emilio Bordoy Alcántara	Ar. Jefe de la Subunidad de Pla- nificación Urbana y catedrático Estructura ETSAB
9. Infanta Carlota-Sarriá	19	Caja Pensiones VA	V	1963	García Barbón	Ar. Jefe del Servicio de Acción Urbanística
10. Edif. Autopistas (Pl. Gala Placidia)	20	Privado	V + C	1963/67	Claudio Carmona	Profesor Escuela Superior de Arquitectura
11. Diputación-Urgel	15	Privado	V	1963	Bona Puig	
12. Pl. Urquinaona, 6		Financiera Plaza «Llave de Oro»	C	1970/73	Antonio Bonet Castellana Emilio Bordoy	
13. Pl. Calvo Sotelo (Diagonal, 477)	24	Banco Madrid Evaristo Segur	C	1964/70		Arq. Jefe de la Subunidad de Planificación Urbana y Catedrá- tico Estructura ETSAB
14. Aragón-Casanova	24	Caja PVA	V	1964/70	Juan Bassegoda Nonell - Ruiz Vallés	Arq. municipal de Igualada. Ca- brera de Igualada, Capellanes, Jorba, Oden, Torre de Clara- munt, Vallbona. Además, cate- drático de Hria. de Arquitecto- tura en ETSAB. Arquitecto de la Catedral.
15. García Morato-Santa Matrona «Atarazanas»		Edif. Singulares, S. A	C	1965/71	Emilio Bordoy	Arq. Jefe de la Subunidad de Planificación Urbana y catedrá- tico Estructura ETSAB
16. Ganduxer-Diagonal (Manzana singular)		Caja PVA	V	1965/70	Javier Subías Fages, Pedro López, Iñigo Giráldez Mitjans Balcells	Arq. Jefe del Servicio de Pro- gramación del Ayuntamiento. Patronato Municipal de la Vi- vienda.
17. Banco Atlántico (Balmes, 168-170)	23	Inmob. París	C	1967		
18. Calvo Sotelo (en construcción) Infanta Carlota		Inmob. Mar «Llave de Oro»	C	1966/73	José Soteras Mauri, Cavaller Soteras	Arq. Jefe de la Unidad Operativa de Urbanismo
19. Diagonal, 523 (Atalaya)	23	Atalaya de Barcelona, S. A.	V + C	1969/71	Correa Milá José L. Sanz Magullón y Hurtado de M. Subías	Arq. Jefe del Ministerio de Justicia
20. Comisión Urbanismo (Pl. Lesseps)	12	Inmob. Mar «Llave de Oro» Agrupación	C	1969/70		Arq. Jefe del Servicio de Pro- gramación del Ayuntamiento. Patronato Municipal de la Vi- vienda
21. Gran Vía- Lepanto, 188, 190		Privado	V	1967/70	Giráldez-López García Barbón	Arq. Jefe del Servicio de Progra- mación del Ayuntamiento. Pa- tronato Municipal de la Vi- vienda
22. Virrey-Binat, 13-14		Caja PVA	V	1963/67-?	Soteras	Arq. Jefe de la Unidad Operativa de Urbanismo
23. Pl. Tetuán, 38-40		SIVIS + Coop. Mixta de V.	V	en const. 1967/72	Piqué Masó Canosa M. Francés	Arq. de la Comisión Urbanismo
24. Rosellón, 216 Rbla. Cataluña, 117	16	Banco Sabadell	C	1969/72		
25. Wellington, 70		Administración Patronato Viv. para Funcionarios del Ayuntamiento	V	1972	Segú Monguió Vayreda	
26. Mallorca-Viladomat- Avda. Roma			CTNE			
27. Tarragona-Avenida Roma (Roma 2000) 3 edificios.						
28. Can Enseña						
29. P. ^a Manuel Girona- P. ^a S. Juan Bosco (Cocheras Sarriá)	19	Urbaniz. Sarriá S.A.		1972	Puig Ribot Coderch	Arq. municipal de Hospitalet.
30. Diagonal Center (?)	30			1973		
31. Tarragona Mallorca	30			1973		
32. Diagonal-Carlos III	50	El Corte Inglés (1)				



EDIFICIOS SINGULARES

A una pregunta formulada en las Cortes por el procurador Sr. Tarragona sobre la proliferación de los edificios singulares en Barcelona, el Gobierno respondió afirmando que el concepto de edificio singular está concebido con un carácter muy restrictivo y sólo se procede a la autorización de los mismos en casos realmente excepcionales y con criterios muy estrictos (La Vanguardia, 23-II-73).

Las Ordenanzas Municipales recogen con singular generosidad el concepto de estos edificios: con la finalidad de obtener una mejora en el aspecto urbanístico o arquitectónico, podrá autorizarse en casos concretos y especiales debidamente justificados... (Art. 168, 1).

Las diferencias que median entre estas declaraciones y normas, y la relación siguiente constituyen una de las muchas paradojas a que nos tiene ya habituados el municipio y que manifiestan de una forma monumental las graves contradicciones de la realidad barcelonesa de los últimos años.

Tengo alergia a los edificios singulares, ha expresado

ámbra) y que luego reintrodujo con las consiguientes modificaciones de las instalaciones, y lógica elevación de los costes.

El Consejo de Administración está formado por:

Presidente: Carlos Ferrer Salat (Laboratorios Ferrer, Ferrer Internacional, Vados, Banco Industrial de Cataluña, Banco de Europa).

Asesor Técnico: Gabriel A. Ferraté Pascual (Rector Universidad Politécnica de Barcelona).

Vocales: Joaquín Vericat Núñez, Enrique Salvia Sagrera, Carlos Salvia Sagrera, Isidro Cistarré.

Inicialmente fue una empresa muy ligada a altos cargos de los departamentos responsables del tráfico en el Ayuntamiento de Barcelona. Parte de las licencias que explota se obtuvieron en el laboratorio de automática de la Escuela de Ingenieros que regenta el profesor Ferraté.

EQUIPAMIENTO DEPORTIVO

El total de instalaciones deportivas en Barcelona y comarca es de 535 (150 públicas y 385 privadas), lo cual representa una dotación global de 1,3 metros cuadrados por habitante. Pero si se restan los campos de golf del Prat y Sant Cugat del Vallès, muy extensos por la propia naturaleza de este deporte, pero de uso privado y minoritario, se pasa a 0,8 m²/habitante, puesto que se suprimen del cálculo 150 hectáreas. Si quitásemos todas las instalaciones privadas, pasaríamos a 0,3 m²/habitante, lo cual supone importantes déficits a todos los niveles.

Luis Artal decía en CAU: A pesar de disponerse de cuantiosos recursos financieros procedentes de las quinielas, la asignación de los mismos es por un lado socialmente discriminatoria, mientras que por otro se tiende a fomentar el espíritu de competición de raíz rosenbergiana. También se da excesiva importancia al prestigio de nuestro deporte con la protección de una serie de profesionales encubiertos bajo la forma de aficionados, con lo cual se sustraen fondos que deberían ir destinados a la protección del deporte escolar y de clases más populares.

En efecto, las quinielas se distribuyen así:

22 % de la recaudación para la Delegación Nacional de Educación Física y Deportes.

11 % para la Diputación; la mitad de ese porcentaje debe destinarse a construir instalaciones deportivas.



en una reciente entrevista (Dossier-Mundo, febrero 73), Porcioles. Entendámonos, en los lugares en que, como Barcelona, lo fundamental, lo determinante es su historia. En esas poblaciones irrepetibles como nuestra ciudad, soy opuesto, al menos en grandes zonas de la misma, a esos edificios. La prueba es que durante mi mandato no creo que se haya concedido más de una docena de permisos y, por tres veces se ha modificado en sentido restrictivo, la ordenanza correspondiente. (Ver gráfico página 54.)

ENCLAVAMIENTOS Y SEÑALES, S. A.

Empresa barcelonesa dedicada a sistemas de regulación electrónica del tráfico, electromedicina, electrónica industrial, fuentes luminosas... Ha realizado en una primera etapa del gobierno de Porcioles, buena parte de las obras de embellecimiento de la ciudad: Fuentes de la Pza. de Cataluña, iluminaciones de fachadas... y en una segunda etapa ha sido la empresa responsable del montaje, funcionamiento y conservación del complicado dispositivo electrónico de regulación del tráfico. Ha introducido algunos cambios que fueron considerados como un tanto injustificados (supresión del

Como ejemplo de recaudación global de las quinielas en Cataluña, en 1970-71 se sumaron 2.128.913.000 pesetas. El 83,6 por ciento de esa importante cifra corresponde a la provincia de Barcelona. La Delegación de Deportes ingresó, pues, 468 millones procedentes de Cataluña. En cambio, y según un estudio del Banco Urquijo, de 11 proyectos municipales a corto plazo, sólo la mitad recibió ayuda de la Delegación.

De un total de 43 proyectos privados, un 33 % recibieron ayuda de la Delegación, un 12 % de las Federaciones, un 23 % de los Ayuntamientos y un 7 % de las Diputaciones.

Cabe destacar el hecho de que de cinco clubs de tenis registrados, uno recibe ayuda de la Delegación y otro de la Diputación; de 4 clubs náuticos, tres reciben ayuda de la Delegación, uno del Ayuntamiento y otro de la Diputación, y una única sociedad hipica recibe fondos de la Federación. Por el contrario, no reciben ayuda alguna el 49 % de los restantes proyectos privados para deportes más populares —pistas polideportivas, campo de fútbol, pistas de atletismo, gimnasios—. El clasismo que ofrecen estas cifras ahorra todo comentario. (ESPAÑOL.)

EQUIPAMIENTO DE ESPECTACULOS (Desaparición)

Estadística en 31 de diciembre de 1968:

Localidad	Cines	Habitantes	Habitantes por local
Barcelona	157	1.760.000	11.300
Seis municipios limítrofes a Barcelona (1)	45	567.880	12.600
Resto Comarca	64	264.280	4.100
Teatros			
Barcelona	30		59.200
Seis municipios	4		141.900
Resto Comarca	5		52.800
Salas de fiesta			
Barcelona	172		10.300
Seis municipios	13		20.600
Resto Comarca	10		25.500

(1) Son Espilugues, Cornellà, Sta. Coloma, L'Hospitalet, Sant Adrià, Badalona). Fuente: Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo - Julio y agosto 1971.

Estas cifras, cuatro años y medio después, deben ser contempladas con ciertas reservas, como por ejemplo el número de boîtes de los seis municipios que rodean a Barcelona, cuyo número se ha visto notablemente incrementado.

Con todo, de esos mismos datos se puede deducir que hay una fuerte concentración del equipamiento de espectáculos en las zonas más céntricas de Barcelona. Por otro lado, se experimenta una evolución continuada en la desaparición de cines de reestreno que dan lugar a bloques de viviendas o a boîtes, más rentables que los cines, con lo que se sigue un proceso similar al de hace años cuando, de acuerdo con el cambio de gustos del público, un buen número de teatros se convirtieron en cines.

En agosto de 1970 se contabilizaban 46 salas cerradas entre cines de estreno y, sobre todo, de reestreno.

Han desaparecido, también, algunas salas históricas (Iris y Price) sustituidas por edificios singulares (caso Price) o de viviendas (caso Iris). El Price ha servido como escenario de espectáculos deportivos, mítings políticos, conferencias cuasemaes y festivales musicales y poéticos. La inmobiliaria que ha adquirido ambos solares es Núñez y Navarro.

ESCUELAS MUNICIPALES

El Ayuntamiento de Barcelona creó en 1916 la Comisión de Cultura cuyo principal técnico era Manuel Ainaud, padre de Ainaud de Lasarte (MUSEOS). La comisión dirigía las escuelas municipales y colonias de vacaciones que habían recibido un fuerte impulso a raíz de la aprobación en 1908 del Presupuesto Extraordinario de Cultura.

En 1931 existían 29 grupos escolares municipales, cuyas características fueron el alto nivel pedagógico y la pedagogía activa, el libre reclutamiento del profesorado, la gratuidad... Escuelas modélicas fueron entre otras la del Bosc y la del Mar.



Escuela Barrio Peki.

En 1945 fue promulgada la Ley de Enseñanza Primaria, que abolía las escuelas municipales, porque en este tipo de escuelas de Cataluña y Vascongadas es donde más daño se hizo a la unidad de la Patria (Romualdo de la Torre, Director General de la Enseñanza Primaria a la sazón, publicado en el Boletín Oficial de las Cortes). Los preceptos de la Ley fueron rechazados por el alcalde de Barcelona en aquel entonces, barón de Terrades. En 1961 una orden ministerial dispuso la creación de patronatos municipales. En el Ayuntamiento de Barcelona era ponente de Cultura Maluquer Cuertos, que se declaró favorable a la desaparición de la autonomía de las escuelas municipales y nombró a José Manuel Alonso (jefe provincial del SEM) visitador de las mismas. La oposición del sucesor de Maluquer Cuertos, Pascual Granerí, dificultó el intento, pero en un segundo mandato de Maluquer se creó un Patronato Escolar Municipal. Porcioles, presidente nato del Patronato, delegó sus funciones en Jiménez de Anta, y a éste le sucedió Montserrat Tey en su calidad de presidente de la Junta Municipal de Enseñanza. (Excepto Pascual Granerí, todos los miembros mencionados, tenían un importante historial falangista.)

Tarea esencial del Patronato fue lograr el pase de las escuelas municipales al Estado. Como principales características se implantó el concurso libre entre maestros para el profesorado, el sometimiento a directrices pedagógicas únicas (previamente había sido trasladado al negociado de Cementerios Artur Martorell, que fue durante muchos años alma del Instituto Municipal de Educación) y la implantación de tasas.

Entre 1960 y 1971 se crearon, por iniciativa municipal, 25.640 plazas escolares (DEFICIT ESCUELAS) y 595 en parvularios. Los déficits fueron crecientes, y en 1967 se estimaba que existían unos 70.000 niños sin posibilidad de frecuentar la escuela. Fue en esos momentos cuando se pretendió paliar esa falta de aulas con los barracones escuela.

ESPAÑA Y MUNTADAS, Matías de

Alcalde de Hospitalet de Llobregat hasta abril de 1973. Miembro de la familia propietaria de La España Industrial, una de las últimas grandes industrias textiles enclavada en el interior de Barcelona. Se hizo cargo de la alcaldía de Hospitalet a principios de la década de los sesenta. Ex diputado provincial, ex procurador en Cortes en representación de los municipios de la provincia de Barcelona en la IV legislatura. Fueron tramitados durante su permanencia en las Cortes dos suplicatorios para su procesamiento, siendo ambos denegados. Al frente del Ayuntamiento de Hospitalet impulsó una gran campaña de publicidad de este municipio, atrayendo hacia el mismo un sinnúmero de celebraciones, concursos y premios patrocinados por el Ayuntamiento.

Il Marqués de Monsarra. Es ingeniero textil y está casado con María del Carmen Guerin.

Participa en la empresa propietaria de La Voz del Llobregat, periódico que aparece dos veces por semana en Hospitalet.

Se ha destacado siempre por su oposición a la supremacía de Barcelona sobre los municipios del entorno. Se sabe que ha rechazado peticiones-imposiciones del Ayuntamiento de Barcelona para instalar en Hospitalet determinados servicios o construcciones que Barcelona no aceptaba en su término municipal, por ejemplo, los polígonos de las UVAS de la O.S.H.

En sus intervenciones en la Diputación y en diversas conferencias sostiene que no debe existir un órgano director ejecutivo del Área Metropolitana de Barcelona, dada la supremacía del Ayuntamiento barcelonés en detrimento de los demás municipios.

Fue sustituido por Vicente Capdevila, ex ponente de Cultura del Ayuntamiento de Hospitalet y ayudante de cátedra de Derecho Administrativo del doctor Rafael Entrena Cuesta, teniente de alcalde en el Ayuntamiento de Barcelona. Es curiosa la circunstancia, meramente temporal supongo, de que en muy pocos días hayan cesado dos alcaldes de notable actuación polemista (oposicionista al Ayuntamiento de Barcelona, diríamos nosotros) en la configuración comarcal: el de Hospitalet, señor Matías de España, y el de Martorell, señor Bonastre. Es posible que además de circunstancias de pura coincidencia en el tiempo, la tengan en el espacio político (La Vanguardia, 19-IV-72).

ESPACIOS A RECUPERAR

Con ese nombre consignamos en este apartado los más importantes espacios ciudadanos, hoy ocupados por alguna instalación obsoleta o destinada a ser trasladada o demolida, susceptibles de dotar a Barcelona de nuevos espacios verdes o destinados a servicios públicos, dos aspectos en los cuales existen grandes déficits (ZONAS VERDES, DEFICIT ESCUELAS...)

CARCEL MODELO: En 1881 fue creada por real decreto la

Junta Gestora de la construcción de la Cárcel Modelo. Se adquirieron 24.753 metros cuadrados a un particular en una operación avalada por el Banco de Barcelona, en la cual participaron las cuatro provincias catalanas. No salió dinero alguno de las arcas estatales. En marzo de 1970 *Amics de la Ciutat* solicitó que el espacio libre de la Modelo revirtiese a Barcelona. La Administración había informado, también en ese año y a través del Ministerio de Justicia, de que el plan para el traslado de la cárcel tiene también la autorización del Ministerio de Hacienda, para cuya realización práctica es preciso iniciar la venta de algún terreno, puesto que el nuevo centro ha de construirse por el sistema de autofinanciación. Un portavoz de la Dirección General de Instituciones Penitenciarias señalaba: *no creo que exista otro medio que la subasta del solar actual.*

En diciembre de 1972 el Ministerio de Justicia respondía a un ruego del procurador Eduardo Tarragona diciendo que el antiguo edificio de la calle Entenza resulta *inadecuado para la finalidad a la que se destina, tanto por su emplazamiento como por su capacidad y condiciones.* Informa de que se han llevado a efecto conversaciones para construir un moderno centro penitenciario. El Ayuntamiento ha ofrecido varios terrenos alejados del centro urbano que resultan adecuados. La dificultad está en la financiación: el nuevo edificio costará 400 millones de pesetas y el III Plan de Desarrollo destina 100 en total, previendo la posibilidad de financiar el resto del programa —que no se limita al edificio— hasta 934 millones mediante enajenación de los inmuebles que resulten inadecuados a sus funciones. Se indica que *esa fórmula no puede aplicarse en Barcelona porque los terrenos de la actual cárcel están previstos para zona verde de utilidad pública.*

En enero de 1973 los procuradores **Samaranch** y Tarragona, y también el ex alcalde Porcioles fueron felicitados por sus gestiones al respecto, por parte de *Amics de la Ciutat.*

En las proximidades de la Cárcel Modelo se ha urbanizado como zona verde una manzana comprendida entre las calles Córcega, Rosellón, Rocafort y Calabria conocida como la *manzana Montserrat.* Este hecho ha motivado comentarios suspicaces en la prensa barcelonesa respecto a que esta cercana presencia no esté en el inicio de un intento de descalificar como zona verde o libre la doble manzana que hoy ocupa la cárcel Modelo.

MATADERO: Ha de trasladarse a **Mercabarna.** Podría constituir un pulmón de cuatro manzanas del Ensanche, en una zona altamente congestionada. Se beneficiarían el Ensanche, Sants y Hostafranchs.

BORN: Existe el proyecto de realizar en el antiguo edificio del mercado central de frutas y verduras un jardín botánico. El Born funcionó como tal de 1876 a 1971. Se considera una obra maestra de ingeniería y arquitectura en hierro al estilo Les Halles y de la Torre Eiffel de París. Fueron sus autores el maestro de obras Fontseré y el ingeniero Cornet i Mas. Resulta absurdo que desde agosto de 1971, mes de su cierre, no se haya iniciado el proceso que pueda permitir su habilitación y, en cambio, vaya prolongándose su abandono. Barcelona tiene que dar muestras de una civilidad y cultura como la demostrada por París en el momento de la demolición de *Les Halles* en 1970, evitando la destrucción del Born.



Foto: G. BERRA

TERRENOS DE LA RENFE: El Plan de Enlaces Ferroviarios, del que forma parte la actual construcción de la nueva estación central en Sants, prevé la desaparición de talleres como los de Sant Andreu (28 hectáreas), reclamados por los vecinos del barrio como posible centro terciario en carta reforestada por más de treinta entidades; Sagrera; Poble Nou (40 hectáreas), donde los vecinos reclaman su desaparición por ser una barrera que separa el barrio de su playa, hoy arruinada por los escombros y otrora famosa Marbella (*playas*) y, en cambio, se realizan proyectos que poco tienen que ver con las necesidades del Poble Nou, como el del Plan de la Ribera... Clot, donde la estación del mismo nombre ha estrangulado durante años parte de la vida de la barriada, y las obras de construcción de la nueva determinaron obras inacabables que han ido restando posibilidades de relación a los vecinos y provocando, en cambio, continuadas molestias. Como compensación, no estaría de más que los terrenos que quedaran libres fueran dejados a disposición de las muchas necesidades del Clot.

HOSPITAL CLÍNICO: Posibilidad de traslado, concretamente a Esplugues. Fue construido el actual edificio por Domènech i Estapé en 1904. Ha sido siempre inadecuado a las necesidades pedagógicas y sanitarias: grandes techos, difícil calefacción... Ocupa dos manzanas.

ESCUELA INDUSTRIAL: Fue creada por la Mancomunitat en terrenos de Can Batlló, en el período 1914-25. Ocupa más de 40.000 metros cuadrados (cuatro manzanas). Ha perdido buena parte de su carácter docente para albergar determinados servicios administrativos.

GRANDES INDUSTRIAS: Por la baratura del suelo en relación con el precio del suelo edificable, existe la posibilidad de que el Ayuntamiento pudiese adquirirlas con finalidades públicas. La posibilidad de construcción de viviendas previa recalificación urbanística en el solar que dejen libre compensa a las industrias que deseen trasladarse de los gastos de la operación e incluso les proporciona grandes beneficios. El Banco Industrial de Cataluña, en reciente campaña de la primavera de 1973, brinda a las industrias que quieran dejar Barcelona cuidarse de la operación. (**BANCOS**).

SEMINARIO: Edificio de Elías Rogent, autor de la Universidad de Barcelona. A propuesta de *Amics de la Ciutat*, se iniciaron conversaciones con el arzobispo en 1972 para discutir una posible cesión del seminario a la ciudad. El arzobispo estuvo de acuerdo, siempre y cuando se financiaran los terrenos y la construcción de un nuevo seminario. Pero el solar está valorado en 400.000.000 de ptas. La idea de *Amics de la Ciutat* era conectar seminario, universidad y plaza Letamendi, derruyendo los muros que rodean aquél, con vistas a disponer de un nuevo conjunto: parque y edificios para usos públicos en pleno centro de la ciudad.

PLAZA TUNEZ: Debía estar situada en Travessera de Les Corts-Numancia, más o menos donde caía el gol de dalt del campo de Les Corts. La idea de esta plaza nació a consecuencia del *jumelage* Barcelona-Túnez: dedicar una plaza a la ciudad hermanada, pero en la actualidad se están construyendo bloques en el lugar donde debiera estar dicha plaza.

ESPAÑOL, Real Club Deportivo

Admiro a los hombres que forman un club que tiene la valentía de llamarse Español estando radicado en Barcelona, declaró una vez a la prensa Santiago Bernabéu.

El problema del Español ha sido siempre la poca capacidad de su estadio (22.000 localidades y muchas de ellas de pie); en partidos importantes, gran parte del público queda fuera del campo con el consiguiente handicap económico para el club.

Su historia en los últimos años ha estado caracterizada por la busca de nuevos terrenos. Sin capital para emprender la construcción de un nuevo estadio, en la etapa de presidencia de Juan Vila Reyes, se tramitó en el Ayuntamiento el traslado del club desde Sarriá al estadio de Montjuïc. En los vestuarios de estas viejas instalaciones de la Exposición de 1929 vivían damnificados de las inundaciones y algunos ex barraquistas, por lo cual el Español pagó la entrada de nuevas viviendas con el fin de desalojar el estadio. Sin embargo, la operación traslado no prosperó por la deficiente visibilidad del terreno de juego y las quejas que habían iniciado quienes temían por la desaparición de las pistas de atletismo, y sobre todo, porque los terrenos del campo de Sarriá siguen calificados como *zona verde privada*.

Al parecer la tramitación en el Ayuntamiento para conseguir el cambio de zonificación que permitiese la revalorización de los terrenos para ser luego vendidos y poder construir un nuevo campo, no fue aprobada, al contrario de lo conseguido por el C. F. Barcelona con el campo de Les Corts. Por ello, el 12 de febrero de 1973, Manuel Meler, actual presidente y presidente también de Tabacos de Filipinas, firmó la escritura de permuta de terrenos con Piscinas y Deportes, por lo que el campo de Sarriá podrá ampliarse con 1.200 m².

para más localidades. Las obras de la nueva tribuna cara a esa ampliación costarán unos 100 millones.

EXPOSICION 1982

El más querido de los proyectos municipales de Porcioles en la última etapa de su mandato. El Consejo de Ministros celebrado en Pedralbes en junio de 1970 encargó al Ayuntamiento de Barcelona que hiciera un estudio con vistas a la posibilidad de una exposición universal en Barcelona para la década de los 80. Pocos días antes de su cese como alcalde de Barcelona, el 11-IV-73, Porcioles presentaba a Franco la memoria de la posible Expo-82.

La financiación supondría 22.640 millones, cifra que revertiría sobre los ciudadanos a la hora de la financiación como reconoce el propio concejal delegado de Deportes, Gonzalo Quesada en 14-7-1972 (ECC): *Es cierto que la Expo 1982 supondría unos desembolsos de algunas decenas de millones de pesetas, parte de los cuales habrían de recaer inevitablemente en la ciudad. La revista Mundo opinaba en 13-11-1971 que es una cifra excesiva para quienes creen que hay maneras más productivas de invertirla, entre otras, absorbiendo déficits. Porcioles ha repetido varias veces que esa inversión puede afrontarla Barcelona y que además serviría para unir la ciudad con el otro lado del Tibidabo.*

Tal es la óptica desde la que hay que ver las acciones municipales de la Universidad Autónoma donde el Ayuntamiento de Barcelona era mayoritario, los túneles del Tibidabo (Consortio de los Túneles del Tibidabo y Tabasa) y ahora esta exposición. Son las bases de una magna operación especuladora, como denunciaron los afectados de Vallvidrera-Vallldoreix el 3-V-73 en una rueda de prensa, que difícilmente haría otra cosa que extender la mancha de aceite urbana que es hoy el llano de Barcelona al otro lado del Tibidabo con idénticos problemas de caos, destrucción de zonas verdes, edificios singulares, etc. De ahí quizás también el escaso esfuerzo dedicado a combatir las urbanizaciones clandestinas del Tibidabo.

La Expo-82 se llevaría a cabo entre Montjuïc, en los lugares donde precisamente se alzan hoy dos barrios —Can Glos y Polvorín— y el Tibidabo, unidos por medio de la gran vía de las Exposiciones (calle Tarragona).

Un reciente ruego del procurador Eduardo Tarragona en la línea de considerar, como *Mundo*, que hay otras urgencias donde invertir tantos miles de millones, además de exigir que se hicieran públicos los nombres de los propietarios anteriores y transacciones efectuadas así como los de los propietarios actuales de los terrenos afectados por el emplazamiento de la Expo, fue contestado por el Gobierno confirmando que nada hay decidido por el momento. El procurador Samaranch se ha mostrado favorable a su celebración.

Si comparamos el folleto editado por el Ayuntamiento, *Exposición Universal, Barcelona 1982*, a finales de 1970, y el presentado el 11-IV-73, apreciamos grandes variaciones en el presupuesto, que conviene analizar. Mientras en el de 1970 el coste global de 25.000.000.000 ptas., tenía que ir completamente a costa del Ayuntamiento de Barcelona, en el de 1973, del total de 22.640.000.000 ptas. a que asciende, sólo 16.290 millones han de ir a cargo del Ayuntamiento, teniendo que financiarse el resto con medios específicos que se asignarán a este fin. Pero donde se aprecian grandes diferencias es en la distribución de dicho presupuesto: mientras que la creación y transformación de grandes plazas en 1970 requerían 1.896 millones de pesetas en 1973 se prevén 4.685 millones, ocurriendo lo mismo con los espacios libres para los cuales en 1970 se habían previsto 1.530 millones y en 1973 se les asignaban 4.305. Por el contrario, mientras que en 1970 se calculaba que el equipamiento y el recinto de la exposición costaría 11.271.000.000 ptas., tres años más tarde estos costes se han reducido casi a la mitad bajo la denominación de *conjunto de recintos feriales* con 6.850 millones de pesetas presupuestadas y aún éstas tenían que financiarse con recursos extramunicipales. El capítulo que en 1970 se denominaba *reforma interior* y que costaba 4.442 millones de pesetas, tres años más tarde ha desaparecido.

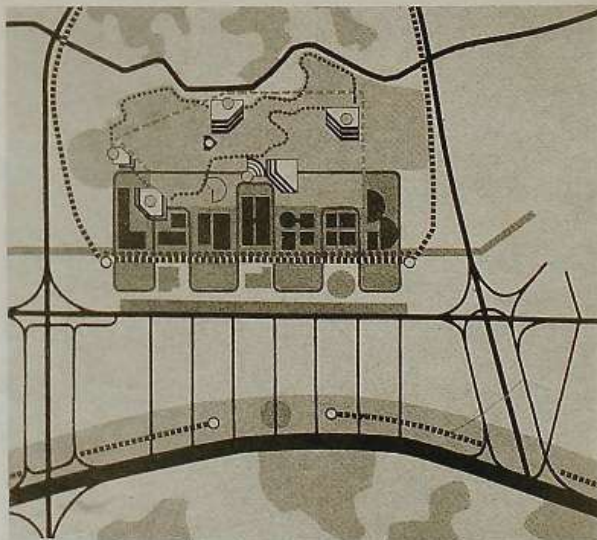
Es decir, que mientras globalmente se reduce en un 35 % la aportación municipal respecto al presupuesto de 1970, en el desglose se aprecia un incremento del 261 % en lo que podríamos llamar mejoras urbanas frente a una reducción del 60 % de los recintos feriales y su equipamiento. Este cambio de planteamiento de la Expo-82 en parte se justifica con argumentos como: *Consciente la Corporación de la conveniencia de que la Exposición coadyuve a la solución del déficit (urbanístico y de zonas verdes), ha cuidado, al analizar las opciones urbanísticas que aquella plantea, de elegir, en dicho orden, las que se adaptaran a las más básicas necesidades de la Ciudad, y cuya realización hubiera debido incluirse, en su mayor parte, en los próximos programas de actuación, lo que venía a decir que sin Expo-82 estas inversiones tendrían que hacerse a cargo de los programas de actuación municipales.*

De hecho, tanto los cambios de planteo y de presupuesto como los argumentos básicos de justificación no son más que un intento de respuesta a la oposición que la convocatoria ha encontrado en amplios sectores de la opinión pública y de la prensa. En efecto, se pretende justificar la exposición con los grandes programas de reforma urbana que sacaría a la celebración de dicho certamen, ignorando completamente los cuantiosos sacrificios económicos que se exigirían a la población para ello.

Pero en los presupuestos elaborados se han olvidado de contabilizar las grandes obras de infraestructura que sólo beneficiarían a los grupos económicos que apoyan el automóvil como medio de transporte individual (fabricantes de coches, autopistas, petróleo, etcétera), y que suma unos 40.000.000.000 ptas. de los cuales, sólo 8.000 millones han sido contados en el presupuesto presentado en 1973 (Transporte público). Es decir que teniendo esto en cuenta, la Exposición Universal sumaría unos 54.600.000.000 ptas. en vez de los 22.640 millones anunciados.

Se comprende que con la triste experiencia de que los déficits acumulados (47.306.000.000 ptas.) no se superan como pretende el municipio, sino que por el contrario (*Déficits de viviendas, Barraquismo, Realquilados, Zonas Verdes, Zonas degradadas, Déficit de escuelas, Basuras, Inundaciones, etc.*), éstos no hacen más que crecer o exportarse fuera del municipio como ocurre con las basuras y los barraquistas, se comprende que el argumento de que la Expo será un motor acelerador de la resolución de nuestros problemas urbanísticos y asistenciales no puede ser tomado en sus justos términos sino como *leit motiv* para la realización de un acontecimiento que sólo servirá para facilitar y acelerar la invasión y especulación de la otra cara del Tibidabo, donde las previstas 24.000 Ha a urbanizar, la creación de una ciudad de 170.000 habitantes y las 400.000.000.000 ptas. a invertir en infraestructura y construcción son elementos que constituyen un espejismo alucinante. En este sentido, la Expo sólo estaría encaminada a la financiación de la inversión pública de la infraestructura fundamental que después de celebrado el certamen los grandes grupos económicos tratarían de aprovechar en beneficio propio mediante la construcción de grandes zonas residenciales. (COMISION DE URBANISMO, MARQUES DE CASTELLFLORITE.)

E E L
EX VE AL
XP V SA
EXPO UNIVERSAL
P UN ER
OU RS
O S





FIGUERAS BASSOLS, José María

Cabeza visible de un numeroso grupo de sociedades inmobiliarias íntimamente ligadas al **Banco Catalán de Desarrollo** (filial del **Banco de Madrid**). El origen de las empresas de Figueras es familiar: su padre, profesor mercantil, intervino primero en un anuario financiero, después en una empresa dedicada a los sistemas de control y de contabilidad de las empresas y finalmente se dedicó a la construcción.

Entre las inmobiliarias de su grupo figuran las siguientes (ver cuadro 1).

Por lo que puede deducirse, existen tres grupos familiares que controlan las 40 empresas reseñadas (los Figueras, los Suñol y los Sentís) y entre ellos destaca un accionista individual, José M.^a Figueras Bassols. Por término medio el capital social escriturado de las empresas del grupo es de 2.000.000 ptas., siendo 1963 y 1967 los años que mayor número de empresas han creado. La constitución normal de la mitad de dichas empresas estudiadas es la formada por José Ildefonso Suñol Soler (Vocal del Banco Catalán de Desarrollo) como presidente, José M.^a Figueras Bassols como administrador, y Alberto Guerra Soldevila como secretario, apareciendo en algunas de ellas Francisco Enrich Cardona y José Luis Fons Álvarez, domiciliados en Madrid, como apoderados para obtener créditos oficiales con los cuales poder coadyuvar a la financiación de las grandes operaciones inmobiliarias.

Como procedimiento de financiación resulta claro el ejemplo de actuación de una de las empresas del grupo, *Alcarma*, S. A., que construye en los antiguos terrenos del Campo del Europa. El capital social fundacional era de 99.000 ptas. Posteriormente este capital fue aumentado hasta 20 millones por aportación de uno de sus socios en terrenos edificables, no existiendo escriturado en el registro mercantil otra aportación de los socios, excepción hecha de la concesión de poderes a uno de los señores antes señalado para gestionar créditos oficiales.

El reparto de los cargos entre los principales accionistas de estas empresas es el siguiente:

Familia Figueras, 51 (José M.^a Figueras Bassols, 36; Juan F. B., 5; José F. Navarro, 6; José F. Nicolau, 1; Ignacio Font F., 1; Mercedes Costa Rodríguez, esposa de J. M. F. B., 1, y María Pou Roquer, 1).

Familia Suñol, 25 (J. I. S. S., 20; José, Luis y Alfonso Noguera S., 2, 2 y 1, respectivamente).

Alberto Guerra Soldevila, 19.

Familia Sentís, 9 (José M.^a S. Sugrañes, 4; Ernesto y Alberto S. Roldán, 4 y 2, respectivamente).

Apoderados: José Soria Sabaté, 10.

Familia Enrich, 9.

José Ferreiro Puig, 6.

La mayoría de las sociedades anónimas han sido escrituradas en la notaría de **Porcioles**. Figura también el cuñado de **Bueno Hencke** como vocal del Consejo de Administración de **Edificios Pedralbes**, S. A.

Las actuaciones preferentes han sido las construcciones de grandes núcleos de viviendas como la **Ciudad Satélite de San Ildefonso de Cornellá**, con 10.000 viviendas, el antiguo **Campo de Les Corts**, con 1.100 viviendas; antiguo **Campo del Europa**, con 1.000 viviendas; barrios del Besós, Parque del Valle Hebrón, Santa Eulalia-2, en Hospitalet, y numerosas actuaciones menores en Barcelona y comarca. La mayoría de estas actuaciones importantes han presentado carácter conflictivo dado los cambios de zonificación de espacios verdes a edificables que han sido precisas para poder construir en ellas, así como por el incumplimiento de normas urbanísticas. La colaboración municipal en este tipo de incumplimientos ha sido patente en casos como el denunciado en los subterráneos de los **Edificios Trade** (Tele/eXpres, 29-1-73).

Respecto a su política general cabe repetir lo dicho para **SPAI**. Un aspecto de la política seguida la constituye el que después de finalizada la construcción de San Ildefonso (que por el tamaño de la operación era denominado *el Ministerio*), y a falta de un solar en la comarca suficientemente económico y grande como para repetir este tipo de operación, se ha fragmentado el tamaño de las operaciones inmobiliarias volviendo a construir principalmente edificios lujosos y en Barcelona. Al mismo tiempo se han utilizado los servicios de arquitectos de reconocido renombre profesional como Sert, Coderch, Soteras, etc., a fin de recomponer la imagen del grupo que se había desprestigiado mucho con actuaciones desafortunadas tanto arquitectónica como urbanísticamente.

Para el estudio del reparto de los encargos entre los arquitectos que han trabajado para el grupo Figueras tomaremos como referencia las inmobiliarias para las que han prestado sus servicios, habida cuenta de que la política general del grupo es constituir una empresa nueva para cada operación y de que por otro lado desconocemos el número de viviendas de cada edificio construido. Aunque se corre el riesgo de homologar una inmobiliaria que ha construido muchas viviendas con otra que sólo haya hecho unas pocas, conocemos suficientemente el volumen aproximado de las más grandes como para evitar dicho error.

La primera conclusión a que se llega es que el grupo Figueras ha utilizado en gran medida los servicios de los arquitectos municipales y en concreto de los que trabajan en el **Servicio de la Unidad Operativa de Urbanismo** (de 15 arquitectos adscritos a dicho servicio, 7 han trabajado particularmente para el grupo Figueras). La segunda es que de las operaciones inmobiliarias que se tiene información, el grupo de arquitectos que colabora con Bordoy es el que más encargos ha realizado al mismo tiempo que éstos parecen haber sido los más importantes en cuanto a tamaño. (**PARQUE DEL VALLE HEBRON, LA LLAVE DE ORO.**)

(Ver composición empresas del grupo Figueras en páginas 105, 106 y 107.)

FOMENTO DE OBRAS Y CONSTRUCCIONES (F. O. C.)

Primera empresa por el volumen de contratos que recibe del Ayuntamiento de Barcelona. Constituida en 1900 en Barcelona, se dedica a la construcción de *puertos, edificios urbanos e industriales, obras hidráulicas, carreteras, ferrocarriles, limpieza pública, riegos y recogida de basuras*. Siempre ha sido la primera industria de la construcción catalana (su colectivización en 1937 fue decisiva para la constitución del *Agrupament Col·lectiu de la Indústria de la Construcció de Barcelona*). Tiene 12.446 empleados, de los que 255 eran técnicos en 1967. Posee 275 millones de capital y los productos de explotación ascendieron a 5.853 millones en 1972. Su Consejo de Administración está formado por:

Presidente honorario: José M.^a Mas Sardá Sells (**Banca Mas-Sardá**).

Presidente: José M.^a Torra Martí (Banco Comercial Hispano-Americano).

Vocales: Antonio Piera Mas-Sardá (arquitecto); Ignacio Soler de la Riva (Banco de Santander); Ramón Serrano Suñer, Pablo Torrero Rivero, José Piera Salvadó (arquitecto), Salvador Piera Serra, Francisco Mas-Sardá Casanellas (**Banca Mas-Sardá**), Jorge Roselló Seitún (**SABA, Aguas Besós**), Arturo Mas-Sardá Laguna (**Banca Mas-Sardá**) y Antonio Piera Mas Llorens.

Posee oficinas regionales en Barcelona, Oviedo, Zaragoza, Tarragona, Valencia, Girona y Madrid; talleres mecánicos en Madrid, Barcelona, Zaragoza y Valencia; y talleres de carpintería en Barcelona, Madrid y Zaragoza. Explota las canteras *Sot* en Montjuic y *Ntra. Sra. del Remedio* en Caldes de Montbui y una gran bóveda en St. Just Desvern. Las antiguas canteras que explotaba en Montjuic fueron utilizadas para emplazar los pabellones de la Exposición Universal de 1929, como vertederos de *basuras* para construir una piscina (*Pi-cornell, Montjuic*), etc. Posee como entidades filiales: *Fomento Inmobiliario de España, Fomento de Piedras y Mármoles, Materiales Hidráulicos Griffi, Cantera Sot, S. A. E. B. B. R.*

(fábrica en Abrera), *Inmobiliaria Avenida del Mar* (Oviedo), *Alfonso Benítez, S. A.* (Cádiz), *Tratamientos Industriales de Residuos Sólidos, S. A.*

En los últimos años pone un especial interés en el sector inmobiliario. Es concesionaria de los servicios de limpieza pública, riego y recogida de basuras de Barcelona, Madrid, Hospitalet, Badalona, Valencia, Zaragoza, Oviedo, Málaga, Castellón, Tarragona, Reus, Las Palmas, Llerida, Cádiz, Mataró, Benidorm, Paterna, Santa Pola, Esplugas, Vilassar de Dalt, Gata, Ayamonte, Premiá de Mar, Fraga, Valls, Denia, Elda, Novelda, Puerto Real, Villarreal y Vinaroz. Posee un parque de 891 camiones y 44 máquinas especiales para estos menesteres; los camiones son acondicionados con cajas de la patente *Ochsner* en sus propios talleres.

Aparte de la realización de numerosas obras de nueva inversión por cuenta del Ayuntamiento de Barcelona, ha venido obteniendo anualmente las contrata de pavimentación, alcantarillado y aceras de alguna de las zonas a estos efectos programadas en Barcelona. Su política de forzar plazos cada vez más amplios para las concesiones ha culminado en 1970 al lograr el de 15 años para la concesión de la limpieza pública y riegos de la ciudad de Barcelona y suministro de instalaciones y material para la prestación del servicio y limpieza y conservación de la red de alcantarillado de la ciudad de Barcelona con suministro de todos los elementos para la prestación del servicio y en 1971 logró que se concediese la adjudicación de la contrata de recogida de basuras domiciliarias por un periodo de veinticinco años. Las construcciones de obra nueva realizadas entre 1958 y 1972 por cuenta del Ayuntamiento de Barcelona supusieron 1.009.781.381 ptas (ptas. 1972) siendo la tercera empresa colaboradora.



Ocupa, además, entre otros cargos, la presidencia de *Inmobiliaria Gallardo y Costa Canaria, S. A.* Es consejero del *Banco Condal*, de *Crédito y Docks*, *Turismo Insular* y *Penibérica*. Igualmente es presidente del patronato de Sant Cugat del Vallès.

Durante el año que precedió al relevo de Porcioles su nombre sonó insistentemente como posible sustituto. En el primer pleno municipal presidido por el nuevo alcalde, fue F. Gallardo el que propuso bautizar al I Cinturón de Ronda con el nombre de *J. M.º Porcioles*. Era el último acto de fidelidad y respeto rendido a su anterior alcalde.

GANDUXER RELATS, Mariano

Concejal del Ayuntamiento de Barcelona. Intendente mercantil y censor jurado de cuentas.

Mayorista de patatas en Mataró. Vicepresidente de la Unión Europea de Importadores y Exportadores de Productos Agrícolas. Vicepresidente de la Sociedad de Ferrocarriles de Montaña. Vicepresidente de Baños de Castelldefels, S. A.

Presidente del Colegio Oficial de Titulares Mercantiles de Barcelona. Presidente de *Urbanizaciones Torre Baró, S. A.*, desde diciembre de 1972. Consejero de *Ciudad Meridiana, Sociedad Anónima* (Urbanizaciones Torre Baró actúa precisamente en *Ciudad Meridiana*), consejero de *CINESA* (Cinerama), vocal de *Comercial Mobba*.

A través de *Urbanizaciones Torre Baró, S. A.*, está relacionado con *Juan Antonio Samaranch*, consejero del *Banco de Madrid*. A través de *CINESA* está relacionado con *Jaime Castells Lastortras*, presidente de dicho banco.

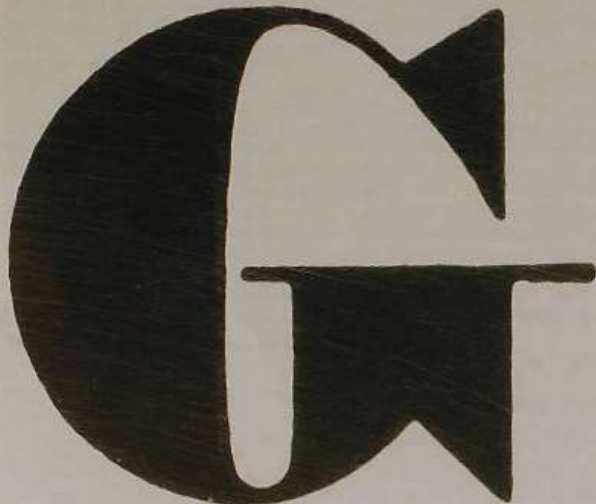
Esta en marcha un expediente sancionador contra *Urbanizaciones Torre Baró* por infracciones en la construcción de viviendas.

Casado con María Dolores Floriach Gamundi.

GARCIA MORATO, Avenida de

Proyecto de remodelación cuya primera idea fue dada por Cerdá en 1860 y que «debe» unir Colón con el inicio de la calle Muntaner. Pertenece a la política de apertura de grandes vías, muy del siglo XIX, al estilo de la Layetana, que habían de partir la ciudad vieja en una visión bastante errónea del urbanismo. Contrariamente a estos propósitos, el GATC-PAC propuso la regeneración del Distrito V (el afectado por la futura vía de García Morato), mediante la creación de zonas verdes, culturales, recreativas y de servicios, aprovechando para ello solares como el de la Casa de Caridad —recientemente cedida por la Diputación al Ayuntamiento para zona verde, pero en la que se piensa construir algunos edificios—, la Casa de Misericordia, y aquellas manzanas que se obtuvieron del derribo de las casas que presentaban en su época un elevado índice de mortalidad por infección, principalmente por tuberculosis (había casas con un índice del 20 % anual).

Los distintos proyectos que desde 1860 se han venido realizando para la reforma del Casco Antiguo han ido abandonando progresivamente la idea de apertura de grandes vías de tráfico bordeadas de edificios-pantalla aptos sólo para la especulación, sustituyéndose, primero, por una adaptación al trazado tortuoso y curvo de las calles existentes (plan Vilaseca 1930), y después por actuaciones puntuales, creando plazas que ahora sólo se las utiliza como aparcamientos. Únicamente persiste de la idea primitiva la apertura de la Avenida García Morato y la calle Girona hasta la estación de Francia, cuyo proyecto en su versión actual fue redactado por el arquitecto municipal Bordoy en el plan parcial del Casco Antiguo aprobado el 24-4-1959.



GALLARDO CARRERA, Félix

Primer teniente de alcalde en la última etapa del periodo de Porcioles. Presidente de la Comisión Presupuestaria y Crediticia Municipal. Miembro de la *Comisión de Urbanismo*, Consejero de la *Zona Franca*, del Patronato Escolar Municipal, del Consejo Coordinador de los Servicios Municipales de Transporte de Barcelona, del Consejo Directivo de la Feria Oficial e Internacional de Muestras de Barcelona.

Es presidente de «Hubber Farmacéutica Portuguesa» y de «Laboratorios Hubber», que en 1971 estaba situado en los primeros puestos del «ranking» farmacéutico español. Su hermano Antonio es presidente de otro importantísimo laboratorio: Laboratorios Almirall. Por su vertiente farmacéutica Félix Gallardo es también consejero de la Junta Consultiva de Laboratorios Farmacéuticos.

Según se asegura («El Correo Catalán» de 12-6-71 se refería al presidente de unos importantes laboratorios, sin citar el nombre) el señor Gallardo se introdujo en el mundo de la industria farmacéutica después de haber sido impresor que trabajaba en realizaciones de publicidad de grandes laboratorios farmacéuticos, decidiendo introducirse en la industria farmacéutica por su gran rentabilidad, signo claro de la cual era el enorme presupuesto destinado a publicidad. En la actualidad es también director de la «Editorial de la Real Academia de Medicina de Barcelona», de la «Editorial de Publicaciones Médicas F. Gallardo», de la «Editorial de la Cátedra de Pediatría de la Facultad de Medicina», cargos todos ellos relacionados con las Artes Gráficas. Es vicepresidente de «Graphispac» —Salón monográfico de artes gráficas, embalaje, etc.— y presidente del Consejo de Administración de «Nuevo Diario» de Madrid.

Los vecinos se oponen a ese proyecto, que hasta ahora ha conseguido llegar únicamente hasta Conde del Asalto, por considerar que no les garantiza vivienda económica y en la misma zona. Hay, además, multitud de pequeños negocios que tienen allí toda su clientela y no quieren verse trasladados a barrios lejanos. Los afectados son unos 45.000 y están unidos en una asociación de vecinos. El Ayuntamiento actúa muy lentamente, de forma escalonada, casi casa por casa, para evitar al máximo el enfrentamiento con los afectados. Uno de los portavoces de los propietarios, Rosell, de Fincas Rosell, llegó a ser concejal del Distrito, habiendo cesado recientemente.

Para superar las dificultades se había pensado en aplicar el sistema de actuación de expropiación forzosa, previsto en el Plan Parcial del Casco Antiguo y adoptar la forma de gestión pública mediante la concesión para la urbanización de la Avenida García Morato... (Pleno del 22-12-1964). La verdad es que no se entiende la gestión pública si luego se concede la ejecución a la iniciativa privada. Pero estos intentos, si bien muy lentamente aplicados, no han obtenido los objetivos propuestos a causa de la presión de los afectados por un lado, y por otro a causa de la falta de un grupo privado que realizase la operación (las plusvalías no eran lo suficientemente importantes para correr el riesgo implícito del enfrentamiento con los numerosos vecinos afectados).

En la parte abierta de García Morato se han levantado nuevos edificios de prestigio, entre ellos un edificio singular del arquitecto Bordoy.

GARRAF, Vertedero de

El proyecto que más ha cuajado de cuantos ha ideado el Ayuntamiento barcelonés para desprenderse de sus basuras ha sido el de la Vall d'en Joan-Fons de les Terradellas, en Garraf.

Consiste ese proyecto, todavía en curso de realización, en el vertido de basuras en el valle previa impermeabilización del fondo. Según el Ayuntamiento de Barcelona:

a) El sistema de vertido controlado cumple todas las exigencias de la higiene moderna.

b) La previa trituración de las basuras asegura el perfecto funcionamiento de los vertidos controlados y dificulta, si no impide, la penetración de las aguas pluviales, evita malos olores, insectos, roedores y ahorra superficie.

c) El sistema de vertido controlado es el más empleado en todo el mundo.

d) El vertedero de Garraf ocupará el 1 por mil de superficie del macizo y es compatible con las exigencias de la higiene pública.

e) No tendrá repercusiones ecológicas apreciables.

f) Las posibilidades de contaminación del sistema de aguas son prácticamente inapreciables, dadas las características actuales.

Contra ese proyecto se han pronunciado diversos cate-dráticos y técnicos cualificados: 34 botánicos en una carta colectiva, la Delegación de Sindicatos de la Comarca, el Ayuntamiento de Sitges, la Agrupación de Exportadores de Barcelona, la del Delta del Llobregat y especialmente la Escuela Catalana de Espeleología que en un documentado informe publicado el 20-10-72 argumentaba:

a) Las aguas absorbidas en el macizo de Garraf donde se piensa poner el vertedero siguen la dirección sudoeste hacia Sitges, Vilanova, etc.

b) Aun en el caso de observación rigurosa de las normas prescritas para vertederos controlados (difícil por las especiales características geomorfológicas del lugar), las lluvias que cayesen sobre la zona del vertedero arrastrarían sin filtrar ni depurar materia orgánica en descomposición y sustancias químicas que contaminarían las aguas subterráneas de Garraf y un amplio sector costero afectando a la fauna marina. La zona teóricamente afectada reúne una población de cerca de 100.000 habitantes, a cuya cifra hay que añadir la población flotante y el turismo, muy intenso en Castelldefels, Sitges y Vilanova i la Geltrú.

c) Ello representaría la llegada a las aguas profundas, a través del aparato cárstico local, de una serie de bacterias y virus altamente patógenos con peligro de infecciones hídricas en las zonas de surgencia de las aguas; dichas infecciones son básicamente colibacilares y salmonelíticas, pero surge el peligro de epidemias de tifoidea, cólera y disentería, además de favorecer la transmisión de parasitosis intestinales.

d) El proyecto de vertedero controlado de basuras en Garraf imposibilitará la utilización de aguas cásticas del macizo que en gran medida drenan en el mar, perdiéndose totalmente para suministro urbano.

e) Dicho vertedero causaría además un daño irreparable al paisaje cástico y a los ecosistemas de Garraf. La zona del proyectado vertedero se halla enclavada en pleno corazón de una región que ha merecido ser considerada por el Plan Director del Área Metropolitana de Barcelona, como Parque Comarcal.

No obstante, el Ayuntamiento anuncia una serie de precauciones complementarias: impermeabilización de las zonas que presenten características permeables, instalación de un colector que discurrirá por el fondo, establecimiento completo de una red de drenaje para recoger al máximo las aguas que puedan penetrar, estación depuradora de las aguas recogidas por dicha red para evitar cualquier riesgo de posible contaminación.

La última palabra la ha dado el catedrático de Geología de la Universidad de Barcelona quien ha expresado en el *Diario de Barcelona* del 9-12-72: Es rigurosamente imposible recoger el agua contaminada por el previsto vertedero de Garraf para depurarla luego en Barcelona. (CAN CLOS, LA CATALANA.)

GAS NATURAL

28-11-64: Catalana de Gas y Electricidad, S. A. solicita la concesión del Gas Natural.

Accionistas de Gas Natural, S. A.: 53,5 %, Catalana de Gas; 32,5 %, bancos (Urquijo, Hípo. Americano, Popular Español); 14 %, ahorro particular.

Vicepresidente de la compañía es Eusebio Bertrand y Mata; consejeros, Pedro Giró Minguella, Manuel Vallés Santamaría, José A. Vicens Tortosa; y secretario, Jesús Lladó F. Urrutia.

El 91 % del Gas Natural se destina a las industrias, y es distribuido por Gas Natural, S. A. El 9 % restante se utiliza para usos domésticos, y lo distribuye Catalana de Gas. Hasta el 31 de marzo de 1973 la compañía llevaba a cabo los cambios de gas ciudad por gas natural sin consultar al interesado. La resistencia popular (*Mi familia no quiere gas natural*, dicen algunos adhesivos en los coches) a causa de las trágicas explosiones de Ladrilleros, Sta. Amelia, etc., y el eco del descontento motivado por las tragedias han variado las condiciones. Con todo, y dentro de este panorama, el Ayuntamiento de Sant Just Desvern acaba de autorizar el suministro a la población.

22-1-65: CAMPSA recuerda al Ministerio de Industria que el gas natural es un producto monopolizado.

11-8-65: El BOE publica la solicitud de Catalana de concesión de distribución de gas natural. Butano se opone por irregularidades en el expediente y la razón del monopolio.

28-12-65: Se constituye Gas Natural, S. A. con dos mil acciones por valor de dos mil millones de pesetas. De ellas están suscritas 1.980 por Durán Farell en nombre de Catalana. Sábado Gráfico, en un artículo famoso del 15-1-72 explicó las ventajosas condiciones de reparto de un importante paquete de estas acciones que había realizado la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Barcelona, así como las relaciones entre Durán Farell y el Marqués de Alfarrás (Cocheras de Sarrià).

Acaba siendo Gas Natural quien gana la partida y quien distribuye esta importante fuente de energía. Aunque en un principio entró a participar la compañía norteamericana Esso, se retiró más tarde.

En 31 de marzo de 1973 se pone en marcha la orden ministerial de medidas de seguridad respecto al gas natural: aquellos que no lo deseen en sus casas tienen derecho a que se les suprima. La incertidumbre del combustible que van a poder usar en su sustitución provoca retrasos en la actuación de Gas Natural, que procura recuperar la confianza perdida tras una larga etapa de silencios que siguieron a las explosiones (cartas a los usuarios, notas en la prensa, encuentros personales de la dirección con los periodistas más críticos, pago de indemnizaciones a los supervivientes de Ladrilleros y renuncia de las acciones de defensa por la vía legal).

Los errores en el aspecto de la Seguridad cometidos por Gas Natural en la distribución de esta nueva fuente de energía al aprovechar viejas redes de distribución del gas ciudad, no privan para que en el fondo haya habido una guerra sorda de intereses en favor de Butano, S. A., iniciada antes de las explosiones con una polémica entre Valero Bermejo (entonces presidente de REPESA, propietaria del 50 % de Butano) y Maluquer Sostres en *El Correo Catalán*, y alimentada, entre otros, por Emilio Romero desde *Pueblo* (editorial Basta ya) y los diarios barceloneses del Movimiento, que iban publicando incluso las oscilaciones bursátiles de Catalana de Gas. Las pintadas en las sucursales de Catalana iban firmadas por FE y fueron publicadas dichas fotografías en *Cambio 16*.

Hubo, pues, una doble problemática en el caso del gas natural: unas explosiones provocadas, hasta donde se ha podido comprobar, por la falta de medidas de seguridad de las que fueron víctimas los indefensos usuarios; y un aprovechamiento de dichas explosiones con el propósito de llevar a la práctica el refrán a río revuelto, ganancia de pescadores por parte de unos competidores en una doble vertiente político-comercial.

GASPART BONET, Juan

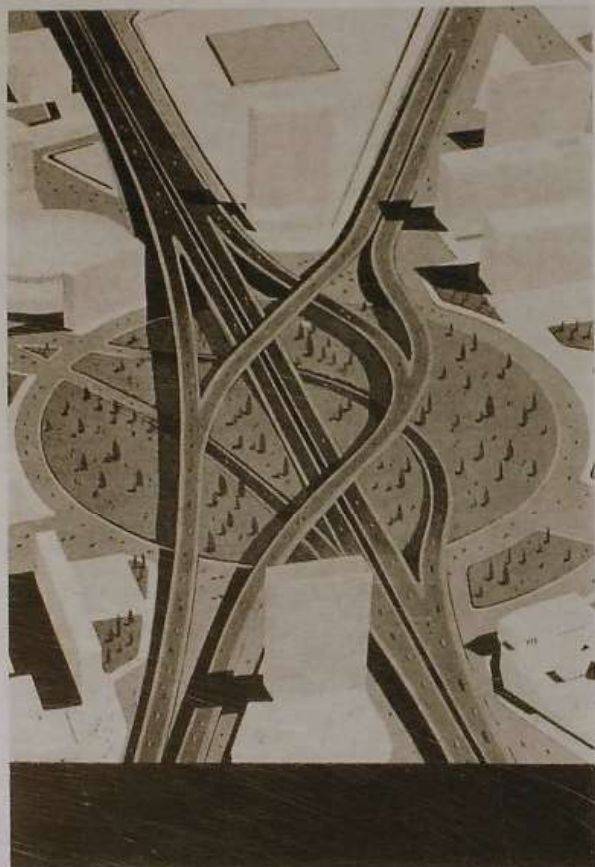
Propietario hasta 1947 de una de las cadenas de hoteles más importantes de España después de la guerra: HUSA (Hoteles Unidos, S. A.). Después de 1947 crea LIHSA (La Industria Hotelera, S. A.), cadena de la que forman parte los hoteles Oriente, Avenida Palace y España (Barcelona), Terramar (Sitges), Victoria (Palma de Mallorca), uno en Tarragona y otro en S'Agaró... También fue propietario de El Cortijo hasta que se demolió para construir viviendas.

Había de ser gerente del Park Hotel Güell, a construir en el Parque del mismo nombre, proyecto que no ha prosperado. El hotel Avenida Palace es el encargado de servir las comidas en el Palacete Albéniz.

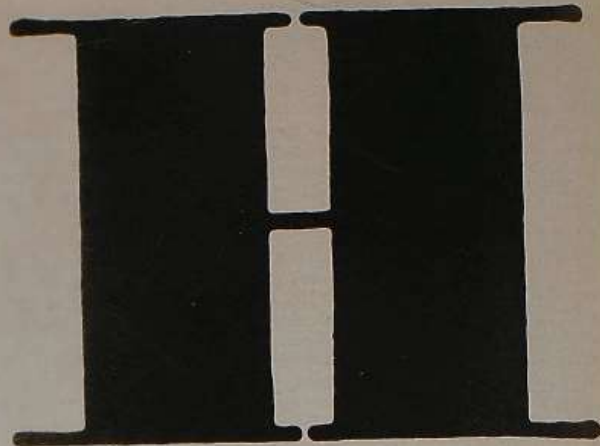
Es además presidente de Inmobiliaria Inversiones y Financiaciones, S. A., de la que es vicepresidente Juan Bautista Beltrán Flórez, consejero del Banco Condal, gerente del Consorcio de los Túneles del Tibidabo y ex-teniente de alcalde del Ayuntamiento de Barcelona; y consejero delegado, Pedro García Tarrida, también consejero del Banco Condal.

GLORIAS CATALANAS, Plaza de las

La Plaza de las Glorias es otra de las muestras de improvisación a que nos tienen acostumbrados tanto el Ministerio de Obras Públicas (MOP) como el Ayuntamiento: la Meridiana, la Plaza de las Glorias, el I y el II Cinturón de Ronda, los túneles del Tibidabo, son todos ellos ejemplos, entre otros, de los errores urbanísticos de planteamiento, en este caso, de tráfico.



La Plaza de las Glorias es, de hecho, el cruce de las tres vías de tráfico más importantes de Barcelona: la Granvia, la Meridiana y la Diagonal, cuando éstas se prolonguen. Es un nudo de circulación de primer orden, que con el tiempo será el más importante de Barcelona. Para darle solución, se concibió un gran anillo distribuidor que rodeaba la plaza. De este anillo sólo se construyó un cuarto de circunferencia en forma de paso elevado. Todavía no se había concluido su construcción cuando los técnicos del MOP advirtieron su error e hicieron un proyecto de enlaces que suponía la destrucción del primero. El nuevo proyecto, que se dio a conocer el 21-1-66, con un presupuesto de 33.897.601 pesetas y con tres niveles diferentes de circulación, no se ha llevado a cabo en su primera fase hasta 1972, seguramente para evitar las críticas y comentarios irónicos de los barceloneses a tanta improvisación (El Correo Catalán del 17-12-68 proponía levantar un monumento a la improvisación de los que construyen nuestra ciudad).



HOTELES DE LUJO

El Ayuntamiento de Barcelona aprobó la modificación del artículo 173 de las Ordenanzas Municipales de Edificación por la cual se permite un incremento del 40 % del volumen edificable para los edificios destinados a hoteles de cuatro y cinco estrellas.

La argumentación municipal para la modificación era la urgente necesidad que tiene Barcelona de hoteles de lujo con vistas a la Exposición de 1982. Con este 40 % de incremento de volumen pretendía el Ayuntamiento disminuir la repercusión del coste del suelo, hecho que no se ha producido, ya que esta expectativa de una mayor edificabilidad ha producido inmediatamente un aumento proporcional del precio del suelo.

Hoteles de 4 y 5 estrellas en construcción y proyecto
BARCELONA SHERATON (Diagonal, 599). Promotor: PINORD, S. A. Aprobación definitiva: 3-11-1972.

IFA-BARCELONA (Loreto-Avda. Sarriá-Fray Luis de Granada-Diagonal). Promotor: Valora, S. A. Aprobación definitiva: 3-11-1972.

BARCELONA HILTON (Diagonal-Numancia-Carlos III). Promotor: Catalonia Hoteles, S. A. El más avanzado en construcción.

PARK GÜELL: no pasó de proyecto por la oposición popular y de entidades públicas al desaguado de un rascacielos junto al Parque Güell.

INTERNACIONAL: Proyecto de un hotel a construir en Montjuïc cuando se trasladen de Miramar los estudios de TVE.

MELIA (Diagonal-Numancia-Deu i Mata-Entenza). La aprobación definitiva quedó sobre la mesa en el último pleno municipal presidido por Porcioles.

CITY HOTEL (Plaza Pío XII, Dr. Salvador Cardenal, Avenida Juan XXIII, Roberto Basas). Promotor: City Grand Hotels, Sociedad Anónima. Aprobación definitiva: 2-2-1973. El perímetro incluye una masía con elementos góticos que los promotores prevén convertir en una marisquería. Se han pedido desde la prensa garantías de conservación.

EXPO-HOTEL (Paseo Bonanova-Escuelas Pías). Promotor: Empresas Asociadas de Turismo y Servicios, S. A. Nombre significativo con vistas a la Expo-82. No se ha presentado aún el proyecto.

Además, se rumorea el proyecto de construcción de hoteles en otros sectores de la ciudad, como uno a construir en donde hoy se alza la parroquia de Santa Mónica, en la parte baja de las Ramblas.

HUARTE Y CIA. S. A.

Primera empresa beneficiaria de los contratos por obras nuevas del Ayuntamiento de Barcelona; entre 1958 y 1972 el volumen de obras realizado ha supuesto 2.186 millones de pesetas (pesetas 1972). De entre las obras adjudicadas destacan el I Cinturón de Ronda, nuevo edificio del Ayuntamiento de Barcelona, paso subterráneo de la Plaza de España, pasos elevados de la Plaza de las Glorias... En algunas obras ha participado con el Fomento de Obras y Construcciones en régimen de agrupación temporal con el nombre de Construcciones Asociadas, Huarte y Cia., S. A., se presentó al concurso de los túneles del Tibidabo (Consorcio de los Túneles del Tibidabo), pero se retiró al obtener la promesa de que se le concederían las obras del I Cinturón de Ronda (Sábado Gráfico, 30-11-73); los túneles fueron adjudicados a TABASA. Participa directamente en la construcción sobre el solar de las cocheras de Sarriá.

Huarte y Cia., S. A. es la empresa número 30 del ranking español de grandes empresas. Posee centros de trabajo en treinta capitales. Su plantilla es de 1.300 obreros fijos y unos 10.000 eventuales (Fomento de la producción, X-72). Su cifra

de negocios fue en 1971: 6.241.900.000 ptas. Las condiciones financieras bajo las que actúa son muy afinadas; al obtener el 20-8-69 la contrata por valor de 1.500 millones de pesetas para la terminación del I Cinturón de Ronda especificaba que sería bajo precio aplazado por un periodo de 10 años y derecho a percibir intereses, en su caso, al 6,80 %. Ha realizado obras de tanto volumen como el Valle de los Caídos, los Nuevos Ministerios de Madrid, la Universidad Católica de Pamplona, la Ciudad sanitaria La Paz...

Huarte y Cia, S. A. es la columna central de un importante imperio familiar. Fundada en 1930 en Pamplona por Félix Huarte Goñi y Emilio Malumbre López la razón *Huarte Malumbre, S. L.*, más tarde pasó a ser *Huarte y Cia, S. L.* y en 1957 *Huarte y Cia, S. A.* Félix Huarte, fallecido en 1971, formó el consejo con sus hijos Jesús Huarte Beaumont, Juan, María Josefa y Felipe (secuestrado por la ETA en febrero 1973 para forzar una solución a un conflicto social en una empresa del grupo, TORFINASA, y liberado tras entregar un rescate de 50 millones de pesetas), y Enrique Romano Núñez como Director Gerente, Emilio Malumbre López y Jesús Malumbre Oteiza. El reino Huarte está a punto de convertirse en un imperio dentro de la construcción y la industria de España. Han sido suficientes cuarenta años para que una familia escalara las cimas más altas dentro de la economía nacional española. Lo que resta es cuestión de ampliación, de expansión, pero ya desde la cima (*Estructura*, n.º 2). Forman parte de este grupo de empresas radicadas en su mayoría en Navarra, como la más firme garantía de la industrialización patrocinada por Félix Huarte desde la vicepresidencia de la Diputación Foral:

Huarte y Cia, S. A., Huarte Inmobiliaria, Huarte Beaumont, S. R. C., Prekart Ibérica, Promotora General Inmobiliaria, Urbanizaciones Industriales, Viales y Estacionamientos, Sociedad Anónima, Estacionamientos Subterráneos, S. A., Estacionamientos Gulpuzcoanos, S. A., Estacionamientos Palma, Sociedad Anónima, Urbanizadora Hispano Belga, S. A., Urbanizadora Villaviciosa, S. A., Dos Mares, S. A., Nueva Menorca, Inmobiliaria Alcudia, S. A., Prebetong Canarias, Promotora y Urbanizadora del Noroeste, S. A., Crédito Navarro, Inversiones Españolas, S. A., Valores Vasconia, S. A., Industrias Metálicas de Navarra, S. A., Perfil en Frio, S. A., Tornillería Fina de Navarra, S. A., (TORFINASA), Construcciones Metálicas Ligeras, S. A., Industria Navarra del Aluminio, S. A., Industrias Asam, S. A., TACARDASA, Traviesas Armadas con Acero de Altísima Resistencia, Aceros Calibrados de Navarra, S. A., Forjados Bautista Omnia, S. A., Perfiles de Precisión Hoesch, Sociedad Anónima, Aceros y Calibrados, S. A., Industrias del Motor, S. A., Moto Iruña, Mecanizados Industria Auxiliari, S. A., Comercio e Industrias del Automóvil, Material Auxiliari del Petróleo, S. A., Iniciativas Comerciales Navarras, S. A., Industrias Grasas de Navarra, Nueva Empresa de Jabones, Interlimen, S. A., Alimentos y Conservas, S. A., Chocolates Trapa, S. A., Muebles H, Nueva Forma, DIPENFA, EDIFESA, Filmayer, HALESA, Técnicas del Agua, S. A., Teno, S. A., Papelera Navarra, S. A., Comercial del Papel y el Embalaje, S. A., Compañía Anónima del Embalaje, Abonos Orgánicos Madrid, Sociedad Anónima, Abonos Orgánicos Sevilla, S. A., Promotora Compost, S. A., Abonos Orgánicos Fermentados, Estudio y Dirección de Fermentaciones, Aprovechamiento de Residuos Urbanos, S. A., Frontón Euskal-Jai.

Participaron en los primeros años de MATESA, junto a los Vila-Reyes.

HUNDIMIENTOS

Frente a la avalancha de accidentes provocados por la construcción del Metro que minan el subsuelo y la seguridad de las construcciones, existen otras causas impulsadas o toleradas, cuanto menos por el Ayuntamiento, que colaboran a la destrucción sistemática de este bien primario que es la tierra que pisamos.

El Ayuntamiento concede permisos de edificación para la realización de sótanos sin considerar la geología de la zona, ni el estado de las fincas vecinas, ni los sistemas de ejecución, todo lo cual provoca lesiones sobre las fincas próximas. Los casos más importantes donde ha habido accidentes son en la calle Descartes-Plaza Castelló, Escorial, 30-32, Valencia, 85 y gran cantidad de casos que sin haber llegado a producir accidentes han planteado numerosas querrelas por los atentados a la seguridad de los vecinos.

Por otro lado, existiendo, como existe, un plano de rieras confeccionado por el Ayuntamiento, el permiso municipal de edificación no condiciona la construcción a la justificación de la solución adoptada en cimentación, produciendo dicha falta de control municipal lesiones sistemáticas en edificios construidos en la proximidad de dichos cauces, sobre todo cuando son edificios económicos entre los que no se hacen ningún estudio ni sondeos del subsuelo previos para su construcción. Los casos más graves han ocurrido en la calle Novell, Travesera de Les Corts, Avda. del Torrente, en Esplugas... (JUAN GÜELL, METRO.)



INAUGURACIONES

Con motivo de conmemoraciones anuales importantes, tales como la onomástica del ex alcalde (19 de marzo) y las fiestas de la Merced, durante la época del equipo Porcioles, se aceleraban extraordinariamente las obras públicas para poder inaugurarlas por estas fechas.

La más importante fecha con vistas a estas inauguraciones era la de San José, por el carácter personalísimo que el ex-alcalde Porcioles quiso darle. Se establecían horarios nocturnos que suponían tres turnos de trabajo continuado e intensivo para acelerar las obras y tenerlas acabadas en esos días señalados. Como es lógico suponer, se han dado casos de durísimas condiciones de trabajo y se ha corrido el riesgo de cometer errores debidos a la precipitación.

Ejemplos recientes han sido el paso elevado de la Plaza Cerdá (cuyo monumento al urbanista que da nombre al lugar fue destruido por la imprudencia de quienes tuvieron que desmontarlo), I Cinturón de Ronda y pasos elevados de General Mitre-Muntaner. En Lesseps, al parecer, estaba previsto inaugurar el paso elevado el 19-3-1973 y no se pudo hacer por las dificultades surgidas...

INSTITUTO MENTAL DE LA STA. CREU

Los terrenos del Instituto Mental de la Santa Creu corresponden a una institución sanitaria para enfermos mentales creada en 1889 por el doctor Pi i Molist. Tanto esos terrenos como sus alrededores son propiedad del Hospital de Sant Pau, cuya administración corre a cargo de dos miembros del Ayuntamiento (en 1973 Esteban Negre Valls, concejal; José María Dot Bosch, concejal) y dos representantes de la Iglesia (Juan M.ª Cascante, canónigo; y José María Capmany, obispo auxiliar), que constituyen la MIA (Muy Ilustre Administración), anacrónico organismo que se mantiene desde hace siglos.

El 16-7-1963 se aprueba el Plan Parcial promovido por SADIS (Orfelinato Ribas), denominado Can Enseña (I Fase), ocupando parte de los terrenos del Instituto Mental. El 23-7-68 se aprueba la II Fase del mismo, promovido por el Hospital de Sant Pau, que también había participado en la promoción de la primera.

La I Fase del Plan Parcial de Can Enseña alteró la calificación urbanística del suelo, pasando de sanitaria a residencial urbana semiintensiva de bloques aislados. El número de plazas del Mental pasó de 800 a 400 aproximadamente en 1965, a los dos años de aprobado el Plan Parcial. Se justifican tales proyectos, que suponen la desaparición total del Mental en breve plazo, primero con la construcción de un nuevo Mental en Can Masdeu, que también pertenece a Sant Pau; más tarde se deja de lado este proyecto y se habla de un pabellón en el mismo recinto de Sant Pau, de reducido número de camas, muy bien equipado, pero sólo para enfermos recuperables; el resto de los atendidos serían repartidos entre los diversos centros psiquiátricos de España o bien regresarían a sus domicilios. (Vale la pena tener en cuenta que el déficit de plazas para enfermos mentales es en Barcelona de 5.100.)

Han sido ya segregadas cuatro fincas con un total de 19.200 metros cuadrados y vendidas por un valor de 18.600.000 pesetas. El comprador de dos de ellas ha sido CALPISA Barcelona, S. A., y de la tercera CALPISA Cataluña, S. A. Presidente, Francisco de Asís Condomines Valls; vicepresidente, Mariano de Cabo. El capital es de 52 millones. La Provincia Agustiniiana del Santísimo Nombre de Jesús de Filipinas, de la Orden de San Agustín, suscribió acciones por el valor de nueve millones. Existe una participación de Banca Catalana. La zona donde se construyen estas viviendas ha sido dada a



Obsérvese, detrás de los pabellones en demolición del Instituto Mental de la Santa Creu, La Guineueta, barrio edificado sobre antiguos terrenos del Hospital de San Pablo Fue la primera etapa (1961) de este plan de edificación de terrenos que hubiesen podido tener un fin público.

conocer publicitariamente a todos los niveles como *Barcino-va*, anunciada como una *nueva manera de vivir*.

A partir de mediados de 1971 se han ido sucediendo una serie de protestas por parte del personal médico, enfermeras e internados, a causa de esta liquidación del patrimonio que no incluye seguridad alguna respecto al futuro de los enfermos. En septiembre de 1971 se dependía económicamente de las 120 pesetas diarias que la Diputación pagaba por cada enfermo. Los médicos cobraban 5.000 pesetas mensuales. En febrero de 1973, y mientras el futuro de los enfermos prosigue incierto, fueron despedidas tres personas, siendo sancionados posteriormente otros empleados. (ORFELINATO RIBAS. CONDOMINES VALLS, FRANCISCO DE A.)

INUNDACIONES

Las lluvias torrenciales que acostumbran a registrarse a finales de verano, ponen al descubierto la falta de infraestructura urbana de la mayor parte de poblaciones catalanas. Las antiguas rieras no han sido sustituidas por colectores apropiados de tal forma que las calles sirven de cauce para el agua de lluvia dada la insuficiencia o inexistencia de redes de alcantarillado. Por lo general, este tipo de inundaciones son corrientes en buena parte del litoral catalán y en los barrios de Barcelona próximos al mar, ya que la gran cantidad de agua recogida en la parte alta no puede ser engullida por los colectores, al menos en el último tramo generalmente de construcción muy antigua (parte baja del Paralelo, calle San Pablo, Conde del Asalto, Barrio del Taulat).

Los desastres y víctimas provocados por las inundaciones son debidos también a que la expansión urbana caótica ha inundado hasta los mismos cauces de las rieras, los cuales en vez de respetarse y canalizarse convenientemente se convierten en calles y avenidas. En gran parte esta fue precisamente la causa de las víctimas que se produjeron en 1962 en Terrassa y Rubí. Casi todas las poblaciones limítrofes con rieras o con la costa presentan este problema. En Barcelona el ejemplo típico lo constituye Sants y Poble Nou.

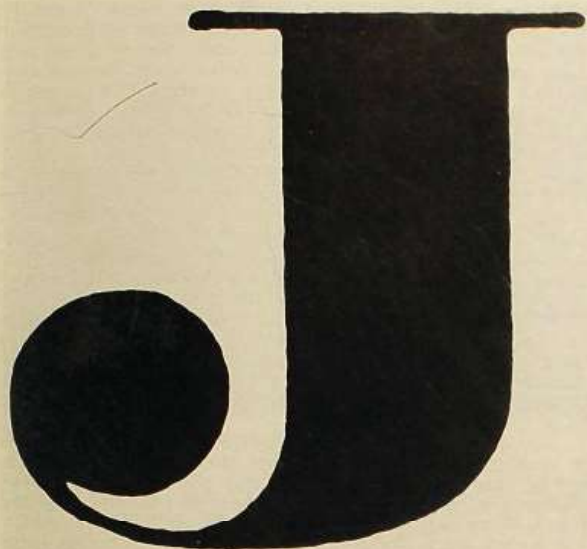
Otro tipo de inundaciones viene provocado por el desbordamiento de ríos y rieras de la comarca. La peligrosidad

viene determinada por la cantidad de lluvia que ha caído en la cuenca de las rieras, las obras de defensa o encauzamiento de las mismas, y por otro tipo de actuaciones que normalmente contribuyen a provocar los desbordamientos, como por ejemplo estrechar los cauces a base de arrojar escombros y basuras.

Las zonas de Barcelona que se inundan normalmente cada otoño son aquellas afectadas por las rieras que bajan de Sant Pere Màrtir, bien canalizadas en Sarrià, pero que se confunden con las calles al llegar a Sants, Parcerisas, Riera Blanca, Camino de la Cadena, etc. Según la importancia de las lluvias —1962-1971— las rieras llevan de medio metro a 1,20 metros de agua. La Riera Blanca, por ser además frontera entre Hospitalet y Barcelona —el eje de la calle es la participación de los dos términos municipales— es el ejemplo urbanístico más gráfico de una riera-calle en nuestros días. Otras zonas inundables son la Zona Franca (Mercabarna), Bellvitge (donde hay sótanos utilizados como viviendas) y, en general, todo el delta del Llobregat desde Castelldefels hasta Barcelona.

Las inundaciones más importantes fueron las de 1962 y las de 1971. El 25-9-62 y el 7-11-62, las lluvias torrenciales provocaron el desbordamiento de los ríos Besòs y Llobregat, a consecuencia de lo cual murieron 815 personas y 213 resultaron heridas. 860 casas fueron destruidas totalmente y 930 parcialmente. Las pérdidas sumaron 2.750 millones de pesetas, y la zona más afectada fue la del Vallés Occidental, Baix Llobregat y Barcelona. (Infraestructura de Previsión de Riesgos Catastróficos, Consejo Económico Sindical de Cataluña, Barcelona, junio de 1972.)

El 21-9-1971 y el 5-12-71 volvió a repetirse ese tipo de lluvias, siendo esta vez la zona más castigada la del Baix Llobregat y el barrio de Can Clos. Murieron 24 personas y 2.700 viviendas fueron afectadas de una u otra manera; de ellas 2.200 pudieron arreglarse. Las pérdidas globales en Cataluña a causa de las lluvias sumaron de 7.600 a 9.200 millones. (Oriflama, diciembre 1971, número especial dedicado a las inundaciones). Especialmente castigados por esas lluvias fueron el puente de Carlos III en Molins de Rei y la ciudad de Cornellà.



JUAN GÜELL, Calle de

Los hechos arrancan de la modificación del trazado de la línea VI del Metro, que tenía que cruzar por Carlos III, pero como también por este trayecto pasa la línea III, se rectificó haciendo pasar la línea VI por la calle Juan Güell, a propuesta del Ayuntamiento formulada en diciembre de 1969. Parece ser que debido a la falta de tiempo (vencimiento de los plazos fijados por Obras Públicas), no se tomaron las medidas técnicas necesarias, ni tampoco las medidas de seguridad pertinentes, ni por parte del Ayuntamiento, ni por parte de Obras Públicas a través de su constructora *Entrecanales y Tavora, S. A.*

Se trata de un terreno deficiente para una construcción de ese tipo, ya que sobre ellos estuvieron emplazados unos hornos, para cocer ladrillos, que extrajeron arcilla. Después, al utilizarse como terreno para construir fueron insuficientemente rellenados. Las cimentaciones de las casas tampoco estaban calculadas para prever esta eventualidad. Al parecer es inadecuado el sistema de ejecución del túnel.

Marzo 1972: Más grietas en los números 160 al 168 de Juan Güell. 80 familias afectadas.



Abril 1972: El C. S. de Sants pide información al Ayuntamiento, Colegios de Aparejadores, junto con los Arquitectos e Ingenieros.

15 de agosto 1975. El Ayuntamiento envía a los ocupantes de cinco inmuebles un aviso para que abandonen sus casas en el plazo de 15 días. Ofrece 150 pesetas por persona y día a cambio. El vecindario afectado —más de 35 familias— pide 200 pesetas por persona y día y garantías de volver a su casa o piso en la misma zona y en iguales condiciones, todo ello aceptado por escrito por el Ayuntamiento.

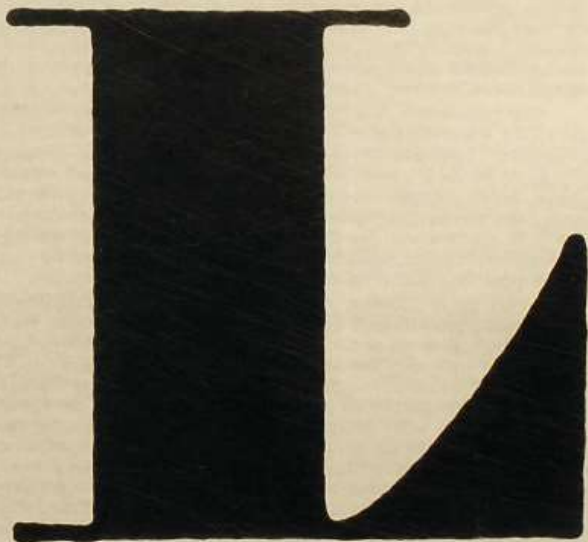
30 agosto 1972: Fecha del desalojo. Como no se había dado cumplimiento a las reivindicaciones planteadas, los vecinos se niegan a salir. Reunión con **Félix Gallardo**, primer teniente de alcalde, en la cual se decide hacer un informe por parte de los técnicos tanto del Ayuntamiento como del MOP, como también de aquellos que nombren los vecinos con objeto de determinar el estado actual de las casas y de las obras.

1 septiembre 1972: Se realiza la visita de inspección, y gracias a la presión popular se consigue que realmente este informe sea eficaz. El informe técnico de los colegios profesionales pide la paralización de las obras y el cambio de trazado, pues las casas no resistirían.

25 octubre 1972: Nueva entrevista con las autoridades y nuevo aviso de desalojo. Se les pagarán 200 pesetas por persona y por día, pero no se garantiza la vivienda.

Los vecinos de Can Bruixa y los de Juan Güell, las casas 164, 166 y 168 a través de un procedimiento administrativo, solicitan del MOP una cantidad de 20 millones de pesetas por daños en sus viviendas.

Finalmente en el verano de 1973 los vecinos han desalojado temporalmente sus casas después de la firma de un documento de compromiso con el Ayuntamiento, en el que éste recogía las aspiraciones más sustanciales de los afectados. (METRO. HUNDIMIENTOS.)



LADRILLEROS

El domingo día 29 de octubre de 1972 se produce una explosión de gas natural en la calle de Ladrilleros (**Sants**) que afecta los números 17, 19, 21 y 23. El balance es de 14 muertos y 19 heridos, afectando a 16 familias. Quedan 65 personas sin vivienda. **Catalana de Gas y Electricidad** niega, en los primeros momentos, que se trate de gas natural. El 31 de octubre la Alcaldía de Barcelona publica una nota poniendo a disposición de los perjudicados cuantos medios estén a su alcance para paliar los efectos y dirigiéndose a los organismos competentes para que en la forma procedente reiteren el cumplimiento de las medidas de precaución necesarias. Los supervivientes son alojados en la *Residencia Sants*, efectuando sus comidas en el *Bar González* con cargo a la Comisaría de Beneficencia. El 2 de noviembre se produce la primera entrevista de los damnificados con el **Patronato Municipal de la Vivienda** solicitando pisos en el barrio y en condiciones asequibles. El P. M. V. por su parte les ofrece viviendas en el Bon Pastor a razón de 3.500 ptas. mensuales durante 5 años y 4.188 durante 10 años. Los damnificados son representados legalmente por el abogado Máximo Godó, abogado de los concejales del distrito: Febrer, Tormo y Torres Muñoz.

El 2 de noviembre se hace pública la declaración del Centro Social de Sants exigiendo diversos puntos: 1) control democrático del gas y de los servicios públicos; 2) suspensión del suministro de gas natural hasta la revisión exhaustiva de las instalaciones, a cargo de la compañía; 3) esclareci-

miento de los hechos, penalización de las responsabilidades e indemnizaciones; 4) viviendas en Sants para los damnificados; 5) reposición del equipo perdido, y 6) que dichas medidas se hagan extensibles a los afectados por problemas urbanísticos.

El 3 de noviembre se celebra sesión del Pleno Municipal en el que se presenta una moción de la alcaldía para acelerar los trámites de la expropiación de las fincas dañadas por la explosión, afectadas a su vez por la apertura de la calle Juan Güell. El concejal Febrer pide viviendas para los afectados y el teniente de alcalde Entrena recuerda que según el decreto de 27-1-1965, el suministro del gas corresponde privativamente al Estado, pero que no obstante el municipio continúa ostentando la defensa de los intereses de la comunidad. Al día siguiente, 4, se produce una manifestación de más de 500 personas ante las oficinas de *Catalana* en Sants que exigen *Indemnizaciones, Seguridad y No más muertos*.

El 10 de noviembre los vecinos afectados convocan una rueda de prensa en el C. S. de Sants, denunciando la actuación del P. M. V.: los pisos que se les ofrece en el Bon Pastor son caros y señalan la existencia de viviendas de protección oficial en Sants. También se destaca la existencia de un *cuadrilátero* —limitado por las calles de Tenor Massini, Rosés, Galileo y carretera de Sants— donde habían venido produciéndose fugas de gas. El día 11 el alcalde de Barcelona —tras una primera negativa por parte de su secretario— recibe a una representación de 13 entidades santsenses que destacan las precarias condiciones de vida de los afectados, reivindicando viviendas en el barrio, refiriéndose también a la situación de inseguridad creada en torno al gas. El alcalde señor Porciles promete viviendas provisionales para los afectados en tanto se estudia la posibilidad de creación de pisos en Sants y anuncia la concesión de una ayuda de 100.000 ptas. por parte del Gobierno Civil. Tres días más tarde, el 14, el P. M. V. publica una nota oficial rebajando el precio de los pisos a 1.000 pesetas durante un año y 3.844 durante el resto como amortización. Los afectados venían pagando un promedio de unas 500 ptas. mensuales. Los damnificados se desplazan nuevamente al P. M. V. el 18 sin ningún resultado práctico: se les ofrecen pisos por valor de 500.000 ptas. al contado o 850.000 en 15 años.

Hay numerosas alarmas entre el vecindario de Sants a causa de diversas fugas de gas el 22 en Papín-Ladrilleros y el 23 en la calle Sardanyola.

El 25 se da a conocer el escrito de 12 entidades barcelonesas, especialmente centros sociales y asociaciones de vecinos, manifestándose sobre el problema en términos parecidos a la declaración del C. S. de Sants. Hasta el 20 de noviembre los damnificados no habían recibido otra ayuda que 50.000 ptas. por parte de las Mutualidades Laborales.

Amics de la Ciutat y 18 entidades sociales, culturales y recreativas, deportivas y religiosas de Sants, convocan para el 3 de diciembre en el Cine Gayarre un *acto informativo con especial referencia a los aspectos técnicos, económicos y jurídicos planteados por la introducción de las nuevas formas de energía y en particular el gas natural*. El acto es denegado por el Gobierno Civil de la Provincia, produciéndose una manifestación de más de un millar de vecinos que acuden a la concejalía, posteriormente a la zona de la catástrofe y finalmente terminan con una *sentada* ante las oficinas de *Catalana*. Hay gritos relativos a la seguridad y se pide la dimisión del concejal del distrito. La policía, fuertes contingentes de la cual acuden al barrio, informa que no ha habido *suspensión* sino tan sólo *aplazamiento* y que el Gobernador Civil recibirá a una comisión para acordar la nueva celebración del acto. A petición insistente de los reunidos, llega la confirmación por escrito de la afirmación anterior, mediante un telegrama de la Jefatura Superior de Policía. La sesión es definitivamente suspendida. El periódico *Tele/Expres* de 15 de diciembre afirma que una comisión relacionada con los afectados solicitó permiso para la celebración del acto, pero que éste no fue concedido.

El 11 de diciembre se produce una gran alarma en Collblanc por lo que se calificó oficialmente de un *olor parecido a gas*. Fueron desalojadas varias casas y escuelas, indicando los vecinos síntomas de dolores de cabeza y escozor en los ojos. Una muestra fue remitida al Instituto Químico de Sarriá, pero no se publicó nota oficial alguna.

Con fecha 20 de diciembre aparece un documento titulado *Una paraula cristiana* redactado por el Vicario Episcopal de la zona, arciprestes de Sants, Can Tunis, La Torrassa-Collblanc, Hospitalet y Cornellá y grupos de sacerdotes y laicos, con una serie de reflexiones sobre la catástrofe y las actuaciones posteriores, indicando que los derechos de estos hermanos nuestros deberían pasar por delante de los intereses en juego, que los que ostentan el poder han de actuar con rapidez y eficacia para resolver estos problemas ciudadanos con justicia y de forma humanitaria y que no podemos aprobar las prohibiciones y las limitaciones impuestas a los que, en esta ocasión, se han movido a impulsos de solidaridad con la desgracia de sus hermanos.

Nada nuevo ocurre hasta primeros de enero en que se anuncia la retirada de la ayuda de la Comisaría de Beneficencia del Ayuntamiento a los damnificados, que es prorrogada por las presiones de los propios afectados, de diversas entidades y de la prensa. Paralelamente se anuncia la concesión de un crédito de la C. P. V. A. de 400.000 ptas. a cada damnificado para la adquisición de piso, habiéndose desentendido ya totalmente del problema el P. M. V.

Finalmente, en marzo de 1973 *Catalana* indemniza a los damnificados, de acuerdo con un dramático baremo: 250.000 pesetas por niño fallecido, 500.000 por adulto activo fallecido, 200.000 por jubilado, 200.000 por vivienda y 100.000 por enseres domésticos. El total suma 11.000.000 de pesetas, realizándose una petición de los vecinos para que la cantidad sea elevada a 19.000.000. Al final la cantidad compensatoria será de 14 millones. *Catalana* deja bien claro en sus prodigadas notas de prensa que no se trata de indemnización, sino de ayuda humanitaria, pero a cambio de ella los vecinos afectados renuncian al ejercicio de acciones personales por la vía judicial. Según afirman los vecinos, el abogado de los afectados percibe un 5 % de la suma total.

Los días 10 y 24 de marzo de 1973 se celebran asambleas de vecinos en la Parroquia de Sant Medir, en Sants, con objeto de examinar el problema del gas a la luz de las nuevas disposiciones dictadas por el Ministerio de Industria, acordándose que los gastos de modificación de las instalaciones corran a cargo de la Compañía y que de ningún modo los usuarios aceptan ninguna responsabilidad por el uso del gas natural. La última de las reuniones termina con una manifestación ante las oficinas de *Catalana*. (DURAN FARRELL, GAS NATURAL.)

LESSEPS, Plaza

El conflicto creado por la decisión municipal de llevar a cabo un paso elevado sobre la Plaza Lesseps para el paso del I Cinturón de Ronda ha supuesto uno de los hitos de la resistencia de los ciudadanos a ver destruida Barcelona. Esta es la principal cronología del conflicto:

19-9-1969: Aprobación por la *Comisión de Urbanismo* del Plan Especial del I Cinturón de Ronda (hoy rebautizado con el nombre de José M.ª de Porciles), en el que se determina el paso del mismo por la Plaza Lesseps en forma de paso elevado de seis carriles. Los vecinos afectados presentaron recurso al Tribunal Contencioso-Administrativo contra la decisión municipal, sosteniendo la presunta ilegalidad del Plan Especial del I Cinturón de Ronda por tratarse de hecho de un proyecto de cambio de alineaciones, alineaciones que a su vez no habían sido legalizadas por ningún acuerdo municipal.

23-3-72: El Pleno Municipal aprueba inicialmente el Plan Especial de Enlace entre el I Cinturón, el II Cinturón y acceso al túnel central del Tibidabo. Este plan, proyectado a instancias de los vecinos, prevé la solución subterránea del paso del I Cinturón por la Plaza Lesseps. Principal autor del proyecto es el ingeniero Mendoza, de la Oficina de Vialidad del Ayuntamiento. En estas fechas el coste de los pasos elevado y subterráneo era de 103 y 117 millones, respectivamente.

3-8-72: El Pleno Municipal decide abandonar la solución subterránea por dificultades técnicas (constitución rocosa del subsuelo, existencia del metro, coste elevado, etc.). Esos argumentos serían posteriormente olvidados: el metro, por ejemplo, pasa a 20 metros de profundidad.

14-9-72: Ante esta decisión, los vecinos de la Plaza Lesseps envían una carta con 1.238 firmas oponiéndose a la solución del paso elevado. Más tarde se recibirían 500 firmas más.

21-9-72: Primera nota de *Amics de la Ciutat* a la prensa, mostrando su oposición al paso elevado.

23-9-72 (y también 4-10-72): Respuesta del Ayuntamiento, primero mediante una nota de la Oficina de Prensa, y después mediante una rueda de prensa del alcalde. Tras largos y detenidos estudios, los servicios técnicos municipales proponen una solución salomónica: resolver el nudo circular de la plaza mediante tres niveles, uno subterráneo, otro a nivel del suelo, y un tercero elevado. Se exige que el paso de la vía 0 sea en forma subterránea y que el I Cinturón tenga seis carriles. Las dificultades esgrimidas son: duración de la obra —un año y medio—, 900.000.000 pesetas de coste del paso subterráneo frente a 300 del elevado, grandes dificultades para la realización de las obras a causa de tener que cambiar casi todo el sistema de colectores de Gracia, etc.

Era evidente que se pretendía crear una imagen imponente de la solución subterránea por los inconvenientes que provocaría a los comerciantes y pequeños industriales al quedar Gracia incomunicada durante un año y medio. Por otro lado, vale la pena advertir cómo en menos de siete meses la diferencia de precio entre las dos soluciones pasa de 14 a 600 millones, mientras que la construcción de los dos pasos



Panorámica de la Plaza Lesseps desde el centro de los «elevados».

subterráneos bajo la Diagonal y Travessera de Les Corts ha costado 169 millones. Lo que quiere decir que los pasos subterráneos por Lesseps costarían el 75 % de lo que valían los 14 km. del I Cinturón.

4-10-72: Primera asamblea de vecinos de la Plaza Lesseps. Se leen los resultados de una encuesta realizada a 1.500 personas que habitan en la zona, de donde resulta que el 85 % es partidario de la solución subterránea. Se decide la creación de una Asociación de Vecinos.

26-9-72: *Amics de la Ciutat* y once asociaciones de Gracia toman acuerdos, resumidos en nueve puntos, de oposición y protesta al paso elevado. Se muestran por primera vez los fotomontajes de cómo quedaría de maltrata la plaza caso de realizarse el paso elevado.

13-11-72: Porcioles inaugura una exposición poco objetiva en el Hospital de la Santa Creu, a pesar de que había prometido realizarla en la Plaza Lesseps. Se exponen, con profusión de propaganda, nueve proyectos que intentan convencer de las ventajas del paso elevado (citan ocho razones) frente a los inconvenientes del paso subterráneo (que sólo tienen, según la exposición, una ventaja: la estética). Según Porcioles, esta exposición es un diálogo o modo de recoger ideas.

23-11-72: Segunda asamblea de vecinos con la asistencia de más de 400 en la que se acuerda enviar una carta que firmarán 4.844 personas (posteriormente se añadirán otras 300) en la que, como contestación al diálogo de la exposición, se insiste de nuevo en la oposición a los pasos elevados. Tampoco hay respuesta a este escrito.

25-11-72: Una comisión de vecinos se entrevista con el alcalde durante dos horas. Se mantienen las mismas posturas. Porcioles notifica el cambio de criterio municipal de que el I Cinturón tendrá en Lesseps sólo cuatro carriles para evitar expropiaciones, y que habrá nueva exposición, esta vez en Lesseps.

2-12-72: Tercera asamblea de vecinos. Se concretan las exigencias de los mismos: paso subterráneo de cuatro viales con salida en Travessera de Dalt a la altura de la calle La Granja; conservación de la escuela Rius i Taulet en su actual emplazamiento (son mil plazas escolares), y que los actuales terrenos ocupados por los talleres del Metro se dediquen a ampliación del patio de juego de la mencionada escuela. Los vecinos denuncian el proyecto municipal de un parking en la plaza, que figura en el Programa de Actuación Municipal 1969-74, indicando que en ese caso, si había solución subterránea: para un aparcamiento que después habría de ser arrendado a una empresa privada.

Se lanzan 4.000 etiquetas adhesivas con el slogan *Salvem la Plaça Lesseps. Pas elevat, no*. En enero serían retiradas algunas de ellas de los comercios de la plaza por la policía.

3-1-73: Otra instancia de los vecinos al Ayuntamiento. No hay respuesta.

6-1-73: Se inaugura la exposición del Ayuntamiento, esta vez en un barracón de la misma Plaza Lesseps, con gran simplicidad. Durante la semana que está abierta, el barracón es ocupado materialmente por los vecinos, que argumentan continuamente sobre la necesidad del paso subterráneo. Esta exposición oficial debía coincidir con una contraexposición presentada por los vecinos en la que se efectuaba un análisis y crítica del I Cinturón de Ronda y del problema de la Plaza Lesseps. La contraexposición debía celebrarse en el local parroquial de la iglesia dels Josepets y no fue posible celebrarla porque a última hora el vicario denegó el permiso.

7-1-73: Se reparten 15.000 hojas informativas sobre el problema, firmadas por la Cooperativa La Lealtad y els Lluïsos.

19-1-73: Once asociaciones de Gracia y *Amics de la*

Ciutat dirigen un escrito al Ayuntamiento, rebatiendo algunas de las dificultades presentadas por los técnicos municipales en la exposición de diciembre.

2-2-73: Tras la entrega de una nueva carta con 8.033 firmas que reiteran su petición de paso subterráneo, el Ayuntamiento publica una nota, en respuesta a la demanda de *Amics de la Ciutat* de una tribuna pública y abierta con representantes del Ayuntamiento y vecinos, donde se manifiesta dispuesto al diálogo, pero sin convertir estas gratas reuniones en masiva polémica que a nada conducen. Hasta ese momento iban entregadas más de 15.000 firmas de oposición a la solución de paso elevado.

16-2-73: Casi dos meses cuesta encontrar un local donde mostrar la contraexposición de los vecinos. La prohibición de reuniones de vecinos ha cortado toda posibilidad de acción, por lo que la inauguración en el Colegio de Aparejadores significa una posibilidad de una nueva proyección pública, que será ampliamente aprovechada en el coloquio de clausura de la exposición, hasta la suspensión del mismo por el delegado gubernativo.

A finales de febrero el delegado de Cultura, Luis Miravittles, visitó al presidente de *Amics de la Ciutat*, en su casa, para proponerle una lista de técnicos que el Ayuntamiento aceptaría para que dictaminase la viabilidad de construcción del paso subterráneo. Esta era la fórmula propuesta por el Ayuntamiento para concretar su propio ofrecimiento que había hecho ya anteriormente, sobre el mismo tema, a los vecinos. *Amics de la Ciutat* y varias asociaciones culturales de Gracia responden que están dispuestas a no polemizar mientras dure el trabajo de redacción del proyecto de paso subterráneo a cargo de los técnicos elegidos libremente por dichas asociaciones y pagados por el Ayuntamiento.

24-2-73: La Junta Municipal del distrito VIII (Gracia) sale de su pertinaz silencio, proponiendo a tres técnicos que supervisen los proyectos de Lesseps. Los técnicos propuestos coinciden con los de la lista ofrecida por Miravittles al presidente de *Amics de la Ciutat*.

2-3-73: La Comisión Municipal Ejecutiva designa una comisión que debe estudiar el problema: Félix Gallardo, Ganduxer Relats, Mariano Blasi, José María Tormo (Taxis), Bosch Estivill, José Calvo, José A. Sauqué.

El mismo día *Amics de la Ciutat* comunica que hay acuerdo con el Ayuntamiento para nombrar conjuntamente un equipo técnico. Al día siguiente, Porcioles desmiente, diciendo que el funcionario que dialogó con *Amics de la Ciutat* no estaba facultado para ello. Sin embargo, reitera que está dispuesto a recibir sugerencias.

(A la danza de diferencias de millones entre el coste de un paso u otro se sumó esta confusión entre propuestas de técnicos formuladas por *Amics de la Ciutat*, Junta Municipal del Distrito VIII, Comisión encargada por la propia Comisión Municipal Ejecutiva...).

4-3-73: Carta de los colegios profesionales pidiendo paso subterráneo, que se respete la superficie de la plaza y no suponga la desaparición de la zona verde más importante de Gracia, además del colegio nacional Rius i Taulet de 1.000 plazas.

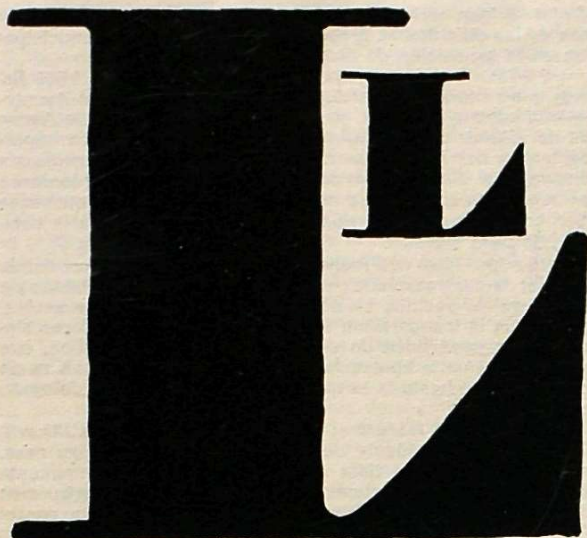
23-3-73: Nota municipal que comunica que el tramo del I Cinturón de Ronda entre Balmes y Lesseps se inaugurará antes del 15 de mayo, y que el paso por Lesseps se realizará provisionalmente por la superficie.

1-5-73: Trece entidades gracienses y *Amics de la Ciutat* se dirigen al príncipe de España, a Carrero Blanco y a ocho ministros. Piden una vez más el paso subterráneo, que daría satisfacción a este rotundo sentir ciudadano.

9-5-73: Se cierra el plazo para la propuesta de técnicos abierto por la comisión designada el 2 de marzo y se anuncia que la Comisión Municipal Ejecutiva decidirá el nombramiento de los técnicos que estudiarán la viabilidad de las soluciones propuestas.

Sobre la experiencia de la Plaza Lesseps se pueden sacar muchas conclusiones provechosas, tanto por parte de los administrados como por parte de los administradores. La defensa ciudadana de un patrimonio cultural y urbano de los barceloneses frente a la servidumbre impuesta por los nuevos mitos del siglo XX (sobre todo el coche en las ciudades) es una de ellas. Pero quedan también muchos interrogantes que habría que desvelar.

Por ejemplo, las verdaderas razones de la conducta municipal para oponerse al proyecto de paso subterráneo basándose en justificaciones contradictorias y erróneas. ¿Es que se pretendía en una primera etapa —hasta diciembre de 1972— hacer coincidir la terminación del paso elevado con el final del mandato del señor Porcioles para que pudiese ser inaugurado (inauguraciones) el día de S. José, como broche de oro a esta obra magna que el I Cinturón de Ronda representa? Y visto el fracaso de las dos exposiciones, que hacía inviable la anterior hipótesis, ¿se decidió traspasar la solución del problema al nuevo alcalde, para evitar tomar una medida tan impopular?



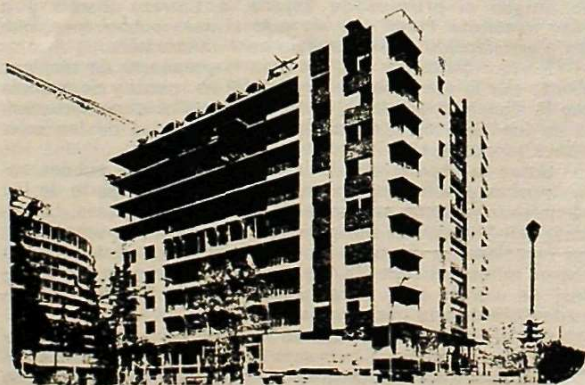
LLAVE DE ORO, La

Importante grupo inmobiliario que tiene como Presidente a Luis Marsá Abat (Vicepresidente de la Asociación Nacional Sindical de Promotores de Edificios Urbanos).

La Llave de Oro ha sido el grupo inmobiliario con mayor visión comercial de cuantos han actuado en Barcelona en los últimos años. A partir de una imagen publicitaria muy eficiente, la llave de un piso moderno en oro, cada actuación ha reforzado la expansión, el prestigio e importancia del grupo. Asimismo, ha sido uno de los grupos inmobiliarios que mejor ha definido cómo había de ser un edificio de viviendas para la burguesía media: cuidar mucho la fachada, gastar mucho dinero en el vestíbulo, parquet en el comedor.

Cuando ha llegado la hora de los edificios singulares, se ha lanzado a la construcción de los mismos con mucho ímpetu. Una vez terminados, los vende totalmente a una sola propiedad casi siempre: Plaza Urquinaona-Lauria, vendido recientemente a un grupo inglés, Plaza Calvo Sotelo, Infanta Carlota, Plaza Lesseps.

Las inmobiliarias principales del grupo son: *Mar, Marsa, Garymar, Satomar, Provenza, Pomeral, Cerdeña, Plaza, Ebro, Llobregat, Martín, García, Rosario, Olmar, Meridianmar, Montesión, Promotora Tibidabo...* Esta enumeración resulta incompleta, ya que este grupo, al igual que otros (*Figueras*) actúa con infinidad de sociedades que crea y disuelve según sus necesidades. Es normal que creen una sociedad para cada actuación, por lo que resulta realmente difícil controlar el verdadero volumen de su actividad. (**EDIFICIOS SINGULARES. FIGUERAS BASSOLS, José María, SPAI.**)



CALVO SOTELO (URGEL, 282-290) Conjunto Residencial 5ª Avenida

Bloque aislado de tres edificios, en un emplazamiento de rango internacional, 4 y 5 dormitorios. Gran salón con chimenea. Parquet. Terrazas, 2 baños y aseo. Cocina-office. Entrada servicio. Calefacción y agua caliente, 2 ascensores, Parking. Renta limitada.



LLOBREGAT (Extracción de áridos)

La extracción abusiva de gravas y áridos del Llobregat fue, al parecer, una de las causas que motivaron la caída del **Puente de Molins de Rei** en la noche de fuertes aguaceros de los días 5 y 6 de diciembre de 1971. También fue una de las causas de la destrucción de las presas de Capdevila y de Molins de Rei.

Los mejores áridos para la construcción son los procedentes de los ríos, y debido a que cerca del gran núcleo constructor que es Barcelona no existe otro tan grande como el del Llobregat, dicho río, sus márgenes y su delta, son el principal suministrador de gravas naturales para la construcción. La única zona del Llobregat que suministra gravas buenas es el tramo comprendido desde la desembocadura de la riera de Rubí hasta poco antes de llegar al Prat, dado que dicho tramo es el único que tiene la pendiente adecuada para retener las más cualificadas gravas. Cuando se sacan más áridos de los que arrastra el río normalmente, el perfil de equilibrio longitudinal del mismo baja, dejando al descubierto los cimientos de las presas y del puente que, por esta razón, están más amenazados.

Hay varias fotografías que demuestran que la extracción de las gravas se efectuaba con camiones cerca del puente. La empresa concesionaria para la extracción de gravas en el tramo del río a que nos referimos fue **Cubiertas y Tejados, Sociedad Anónima**, según escritura pública del 9-2-67, la cual encomendó la ejecución de los trabajos a **Ginés Navarro e Hijos, Construcciones**, y según publicó el Boletín Oficial de la Provincia el 25-5-70 a dicha empresa extractora se le impuso la multa de 1.000 pesetas por la extracción de áridos sin el debido permiso en marzo del mismo año.

El inicio de las obras de la autopista Barcelona-Molins de Rei dio paso a una desahogada explotación de las arenas del cauce del río. La magnitud de la extracción queda patentizada claramente en un hecho sin vuelta de hoja: los precios del metro cúbico de arena cayeron de 80 a 40 ptas. como consecuencia del «exceso» de la oferta (*El Noticiero Universal* 15-1-72).

Aparte de la grava de lecho del río también se extrae ésta de los márgenes, en tierras de regadío que las empresas adquieren y donde actúan del siguiente modo: compran un huerto, quitan el grueso de tierra vegetal (un metro o metro y medio) hasta que localizan la grava. Con la capa vegetal forman montañas de tierra de 7 y 10 metros de altura. Extraen grava hasta que a seis o siete metros, depende de la distancia a que se encuentre el nivel freático, encuentran las aguas subterráneas. Llenan entonces las grandes hondonadas con escombros o basuras, vuelven a extender las montañas de tierra vegetal y compran el huerto contiguo para repetir la misma operación. Con este procedimiento, se calcula que, en 1971, sólo utilizando las márgenes del río desde la riera de Rubí hasta **El Prat** y sin contar el delta, se habían extraído más de dos millones de metros cúbicos de gravas. En el extensísimo delta del Llobregat se utiliza el mismo procedimiento por lo que éste, tal como se ve desde el aire cuando se aterriza en **El Prat**, está totalmente excavado y agujereado.

Como consecuencia, el agua del manto freático que antes era potable en el delta se ha ido contaminando. Además, debido a su extracción abundante para usos industriales, se ha producido el descenso del nivel freático y la lógica infiltración del agua salada de mar, lo que acabará provocando la ruptura del equilibrio ecológico de una de las zonas naturales más importantes y que pagaremos entre todos más pronto o más tarde.

La pérdida de la mejor y más importante tierra de regadío de Cataluña por la ocupación caótica de la industria privada, está hipotecando el futuro de Barcelona.

Ginés Navarro e Hijos, Construcciones, es una empresa con sede en Madrid y un capital de 50.000.000 ptas., que lleva a cabo la ejecución de obras públicas y privadas. Tiene también talleres mecánicos de carpintería y pintura. Presidente de la empresa es José M.ª Navarro Oliva (presidente del consejo del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, presidente de la **Nueva Marbella, S. A.**, director general de **Uralita** que pertenece al grupo de empresas de la familia March, Consejero-Delegado de **Navarro Jorro, S. A.**, empresa constructora de obras públicas y vocal de **Eléctricas Leonesas, S. A.**) y consejero de la misma su hermano **Ginés Navarro Oliva**.

LLOBREGAT, Canalización del

Obra urbanística de gran envergadura, absolutamente necesaria para garantizar la seguridad de la población, de la industria y de la agricultura en la comarca del Baix Llobregat. La conveniencia de esta obra ha sido trágicamente señalada por las inundaciones de 1962 y 1971. A consecuencia de estas últimas se desarrollaron importantes conflictos a nivel urbano en **Cornellá**, insistiendo la población en que debía llevarse a cabo la canalización de este peligroso río.



Extracción de áridos en el cauce del Llobregat, entre el puente de Molins de Rei y la riera de Cervelló.

Una de las causas fundamentales del retraso de esta actuación pública se debe a las presiones del Consorcio de la Zona Franca, Junta de Obras del Puerto (RAMON GUARDANS), Cámara de Comercio, Industria y Navegación y Ayuntamiento de Barcelona, para que el río sea desviado a cuatro kilómetros de su desembocadura. El último proyecto de encauzamiento y desviación del MOP ha sido expuesto a información pública, encontrando fuertes protestas en las empresas: La Seda de Barcelona, Papelera Española, Cervezas de Barcelona y otras del Prat que utilizan la captación de aguas subterráneas y que temen la salinización de las mismas si se realiza el desvío propuesto. Es notoria asimismo la protesta de los agricultores del Prat, así como de su Ayuntamiento. (Para una exposición detallada del largo conflicto ver CAU, n.º 18, abril 1973.)

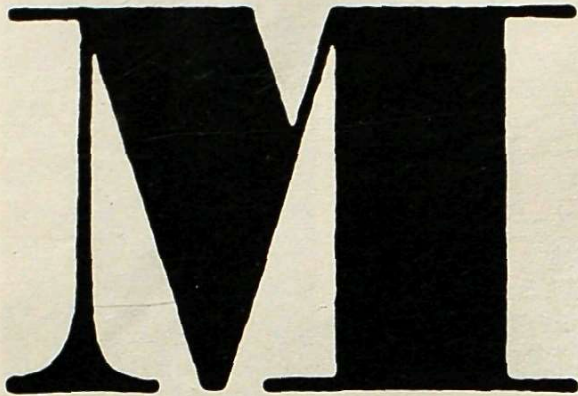
Los intereses de los partidarios de la desviación se centran en la expansión de la Zona Franca en busca de más terreno industrial. Por otro lado, y según se desprende de la exposición pública, parece ser que con la arena que podría extraerse del cauce que quedaría seco se podría financiar toda la obra de desvío y canalización.

El tiempo transcurrido desde las graves inundaciones de 1962 hasta las de 1971 sirvió únicamente para agravar las condiciones topográficas, al estrecharse el cauce del río con el vertido de basuras frente a los municipios de Sant Boi y Cornellá y ante la reducción del cauce del Llobregat en un tercio al

construirse la autopista de Barcelona a Molins de Rei. Otras causas que influyeron fueron la extracción de áridos. Entre todas ellas provocaron que en el Llobregat se produjese no una inundación, sino una riada violenta que devastó principalmente la parte baja de Cornellá, pues en este lugar la autopista da un giro para entrar en Barcelona abriéndose ampliamente el cauce.

Según un estudio del ingeniero López Bosch (*La Vanguardia*, 12-5-73), los principales inconvenientes de la desviación del río son: a) supone alargarlo unos 350 metros; b) significa un incremento de unos 500 millones de pesetas, por lo menos, sobre el coste del encauzamiento del río en su actual emplazamiento; c) no existe ninguna razón de tipo hidráulico que aconseje la desviación, y d) no mejorará la recarga del acuífero del delta.

El tema de las inundaciones del Baix Llobregat no debería limitarse a la canalización, sino que convendría tener en cuenta la regulación del río a base de un sistema de presas. A esta posible regulación se oponen principalmente los intereses de Ferrocarriles Catalanes, que quedarían afectados por la variación de los niveles del curso del río; las minas de potasa de Sallent y Cardona que utilizan esta vía ferroviaria para el transporte de su material; y la Compañía de Aguas de Barcelona, que actualmente es la principal beneficiaria del agua del Llobregat.



MANZANA DE LA DISCORDIA (Pl. Cataluña-Pelayo-Vergara)

El Plan de Reforma Interior de la Manzana de Plaza de Cataluña, Vergara y Pelayo fue aprobado en el pleno municipal de agosto de 1972.

El primer proyecto data de 1950, año en que se propuso solamente la edificación del solar municipal, actualmente utilizado como depósito de los automóviles retirados por la grúa municipal. En 1953, tras la calificación como *comercial* de la zona por el Plan Comarcal, los propietarios de la calle Vergara solicitaron la adjudicación a sus parcelas del solar recaen-te sobre Pelayo como sobrante de vial, comprometiéndose a la edificación. Se negó el Ayuntamiento, que en 1956, a través de la Comisión Técnica Especial de Urbanismo, estudió el proyecto presentado por el arquitecto J. M. Bosch Aymerich y otros. Bosch Aymerich fue más tarde miembro del Consejo de Administración del Banco de Madrid. Un año después se nombra una ponencia técnica para redactar las bases de un concurso público de anteproyectos, pero ante diversas presiones no llega a convocarse. El Pleno Municipal de 27 de septiembre de 1957 acuerda *acoger con satisfacción* el proyecto de Bosch Aymerich y pasarlo a trámite. Paralelamente se constituye *Iniciativas Barcelonesas, S. A.*, integrada por don Miguel Mateu Pla y otros, para la promoción del proyecto.

El Municipio aprueba el plan Bosch Aymerich en 1958, desestimándose las reclamaciones presentadas. Se indica que el plan de la manzana crea sus propias ordenanzas sin que sean de aplicación las Ordenanzas Municipales vigentes. Tras la aprobación provisional en 1960, el mismo año es aprobado por la Comisión de Urbanismo, acordándose que su ejecución se haga a través del sistema de gestión pública mediante concesión, con expropiación forzosa de los afectados.

En noviembre de 1960 el Pleno Municipal aprueba las bases del concurso público para la adjudicación. Al mismo tiempo es presentado un recurso contencioso-administrativo por diversos propietarios afectados. En 1964 *Iniciativas Barcelonesas, S. A.* es admitida a la 2.ª fase del concurso (se trata del único concursante), habiéndose fijado ya la valoración de las fincas afectadas, calculándose en 80.000.000 de ptas. la diferencia entre el justiprecio y el valor en el mercado. La Audiencia Territorial anula el acuerdo municipal considerando que el Plan es un proyecto privado de edificio singular a construir en terreno ajeno —el promotor no es propietario de los solares—, señalando la procedencia de redactar un *plan de reforma interior por iniciativa municipal* de acuerdo con el artículo 12 de la Ley del Suelo. El Tribunal Supremo ratifica esta sentencia en 1968, anulando todos los acuerdos municipales y de la Comisión de Urbanismo. El abogado de los propietarios es don Antonio María Simarro, alcalde de Barcelona antes de don José M.ª de Porcioles.

En 1971 la Delegación de Urbanismo del Ayuntamiento ordena la redacción del plan de reforma interior de la manzana mediante sistema de promoción municipal y formación de una Junta Mixta de compensación si hay acuerdo. El proyecto señala un techo de 34.500 m.² edificables, la construcción de un teatro municipal de 1.300 localidades y 170 plazas de aparcamiento. El coste se calcula en 227.000.000 de ptas., resultando cada m.² edificado a 33.385 y cada planta a 17.553.000 ptas. Se concede un plazo de 3 años para la construcción de la Junta Mixta e indemnizaciones, más 5 años para la ejecución. También es previsto convocar concurso de proyectos a fin de que la iniciativa privada promueva la urbanización. Esta cláusula, entre otras razones, ha producido la oposición de la Junta Municipal del Distrito VI, que no encuentra excesiva diferencia entre esta solución y el proyecto anulado por la Audiencia y el Supremo.



Durante el plazo de información al público, que terminó el 7 de diciembre de 1972, se recibieron más de 1.000 impugnaciones. Los propietarios están en contra del proyecto porque las inversiones a realizar son muy costosas y consideran que obtendrían mayor beneficio con una revalorización directa de su propiedad. Sólo los grandes propietarios —FECSA entre ellos— y el Ayuntamiento, son capaces de soportar las cargas inherentes a una operación de rentabilidad a largo plazo.

La superficie del solar es de 6.700 m.² de los que 1.990 son propiedad municipal. Hay 2.000 afectados, entre empleos y viviendas.

MARQUES DE ALFARRAS Luis Desvalls y Trias

Luis Desvalls y Trias, Presidente de la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Barcelona (llamada *la caixa dels marquesos* por la cantidad de títulos que reúnen sus consejeros), vicepresidente de *Urbanizadora Sarriá, S. A.*, constructora en las *COCHERAS SARRIA*, vocal de *Catalana de Gas*, vocal de *Propagadora del Gas*, vocal de *Sociedad Productora de Fuerzas Motrices, S. A.*, académico de honor de la Academia de Tastavins de Sant Humbert, caballero de la nobleza de Cataluña. Está casado con Margarita Maristany i Manén. Era el dueño del Laberinto de Horta, juntamente con sus hermanos. Esta finca, calificada de parque urbano y forestal de 433.833 m.², de valor 70.690.691 ptas., fue cambiada según acuerdo del Consejo del Pleno Municipal del 2-2-67 por la supermanzana de propiedad municipal de la Diagonal-Pío X-Doctor Ferrán y Paseo Manuel Girona, de 9.245 m.², de valor 70.649.000 ptas., con la condición de que fuesen a cargo de los nuevos propietarios las obras de urbanización de la misma. La valoración de la supermanzana era muy baja, casi a mitad de precio del valor de mercado. A pesar de ello, en opinión de sus nuevos propietarios *la diferencia de valor entre las dos fincas que se canjearon equivale a una donación a la ciudad*. En carta abierta dirigida al Alcalde éstos ofrecían volver a comprar 54.000 m.² por valor de 71.649 ptas. cinco años más tarde (*Sábado Gráfico*, 11-2-72).

La familia Desvalls vendió a su vez una tercera parte de la superficie de aquella supermanzana, 3.624 m.², a la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Barcelona de la que el marqués era presidente, por valor de 72.480.000 ptas. (30.000.000 pesetas por el solar y 42.480.000 ptas. en concepto de anticipo para urbanización del mismo), según consta en el acuerdo de la Comisión Permanente de dicha Caja habido el 31-7-69. Es decir, que mientras la familia Desvalls había adquirido los terrenos de la supermanzana a 307 ptas. el palmo cuadrado, venden una tercera parte de la misma a 800 pesetas el palmo cuadrado.

El canje entre el Ayuntamiento y la familia Desvalls se realizó en un momento oportuno, justo antes de que se revalorizasen enormemente estos terrenos con motivo de aprobarse y construirse el *I Cinturón de Ronda* y se proyectasen y se emprendiesen las construcciones de los hoteles de lujo en esta zona de la Diagonal que ha estado tantos años esperando. Por otro lado, la CAMPB es de las cajas que más directamente se ha beneficiado de la construcción del *I Cinturón (Cocheras de Sarriá)*.

Pero es de extrañar que a pesar del acuerdo municipal referido, según el cual tenía que ser la propiedad adquirente la que debía financiar las obras de urbanización, el 24-XI-71 la Comisión Ejecutiva Municipal tomó el acuerdo de adjudicar

las obras de urbanización de dicha supermanzana por valor de 44.337.687 ptas. ¿Quién pagó realmente dichas obras de urbanización de Sallent y Cardona que utilizan esta vía ferroviaria para el transporte de su material; y la Compañía de Aguas de Barcelona, que actualmente es la principal beneficiaria del agua del Llobregat.

Para comprender las relaciones entre la CAMPB y las empresas vinculadas con los principales miembros del Consejo de Administración de la misma, basta mirar la distribución que construye la mencionada Caja.

	millones ptas.	%
FECSA	393	42,5 %
Autopistas Concesionarias	236	25,3 %
Catalana de Gas y Electricidad	176	18,8 %
Maquinista Terrestre y Marítima	151	16,1 %
Gas Natural	45	4,8 %
Materiales y Construcciones, S. A.	41	4,3 %
Fomento de Obras y Construcciones	15	1,6 %
Total	937	100,0 %

Otro de los defectos de la CAMPB, señalados por el artículo de *Sábado Gráfico*, es la construcción de viviendas de lujo (Cocheras de Sarriá) del que se ofrece una larga lista, así como se señala el que se conceden viviendas de tipo social a personal de elevada condición económica en los edificios que construye la mencionada caja.

MARQUES DE CASTELL-FLORITE

Joaquín Buxó-Dulce de Abaigar

Joaquín Buxó-Dulce de Abaigar, ex-presidente de la Diputación Provincial de Barcelona durante 18 años, desde 1948 hasta 1967. Ex-embajador de España en Viena. Administrador-delegado y vocal de la Compañía Transmediterránea, consejero de Maquinista Terrestre y Marítima y vocal de Carbones de Berga, S. A. (filial de FECSA, del grupo March) en 1967. Consejero de Fecsa en 1973.

Años antes de la construcción de las autopistas, el único tramo de carreteras de Cataluña que merecía tal nombre era la de l'Ametlla del Vallès. Cerca de esta noblación tenía una finca el marqués.

La cuestión más polémica suscitada bajo su mandato en la Diputación lo constituyó el proyecto de construcción de un túnel bajo el Tibidabo que tenía que unir Barcelona con Terrassa y Sabadell mediante una autopista de 19 km. de longitud.

El origen de este proyecto se remonta al 31-6-57, cuando el Pleno provincial aprobó la moción presentada por el diputado José M.^a Marcet Coll (a la sazón alcalde de Sabadell), proponiendo la redacción de un anteproyecto. Dicho anteproyecto, fue presentado y aprobado en sesión plenaria de la Diputación, siguiendo el trámite subsiguiente hasta que en junio de 1960 se acuerda encargar a la Dirección de Vías y Obras de la Diputación la redacción del proyecto definitivo. En cumplimiento de tal acuerdo la Dirección de Obras Públicas presenta en octubre del mismo año el proyecto redactado por los ingenieros Leopoldo Pellón Díaz, Elvira y Serratos (que años

más tarde será nombrado subgerente de la Comisión de Urbanismo) (*Destino*, enero de 1961).

La autopista —que revalorizaba unas 24.000 Ha.— y el túnel tenían que ser financiados con las plusvalías de los terrenos y los beneficios obtenidos del peaje. El coste de los terrenos, se calculaba en 1960, sería de unos 632 millones de pesetas; la nueva ciudad de 750.000 habitantes que había de crearse aprovechando las obras de infraestructura, costaría la fabulosa cifra de 400.000.000.000 ptas. contando los costes de urbanización y de construcción de los edificios.

En febrero de 1961 empezaron las obras y se logró hacer la embocadura del túnel en la Avda. del Dr. Andreu a unos 500 metros del final de la calle Balmes. Un mes más tarde surgieron las primeras complicaciones que obligaron a parar los trabajos. Tiempo después el MOP retiró el permiso a la Diputación y ésta perdió el recurso ante el Supremo. (*La Vanguardia*, 16-2-66).

Mientras, el Ayuntamiento de Barcelona intentó hacer suyo el proyecto amparándose en su jurisdiccionalidad dentro de su término municipal (jurisdiccionalidad que no tenía la Diputación y que impidió el que lo llevara a término), y argumentando la existencia de un proyecto de la vía 0 que tenía que unir la salida del nuevo túnel con la plaza Lesseps (*La Vanguardia* 21-12-63 y 20-3-65). Con ello se cambiaba el emplazamiento de la boca del túnel situándolo en el barranco de los Penitentes en la zona denominada de Can Gomis.

Pero la Diputación no cesa en su empeño. En 1965 el Príncipe polaco M. Radziwill visita a la corporación provincial para hacer una oferta de construcción del túnel y la autopista, llevando técnicos y representación de grupos financieros ingleses y americanos, previéndose unos costos de construcción de aproximadamente 1.200.000 ptas. En la sesión plenaria del 21-2-66 el presidente declaraba: «...La Diputación sigue en la línea de que debe hacerse (el túnel), para lo cual se siente la necesidad de una ley especial que supere el actual arcaísmo legislativo (el MOP ya le había retirado el permiso) que frena la puesta en marcha de este tipo de realizaciones (*El Correo Catalán*, 22-2-66). Seis días antes había repetido durante la visita de López Rodó, a la sazón comisario general del Plan de Desarrollo y que había sido asesor jurídico del proyecto del túnel del Tibidabo, que el mismo *No constituye un derecho, sino un deber para la corporación provincial*. Expresó asimismo la esperanza en las posibilidades de una ley especial que adjudicara la obra a la Diputación en régimen de economía mixta, manifestando que ello había sido solicitado con el apoyo del Gobernador Civil, y terminaba diciendo: *No desistimos. No lo hemos hecho porque no nos han dejado. Asumo toda la responsabilidad del proyecto menos la del hecho de que no sea necesario* (*La Vanguardia*, 16-2-66). ¿Cuál era la causa de este estira y afloja entre la Diputación y el Ayuntamiento de Barcelona? ¿Quién controlaría los incrementos fabulosos de las plusvalías de las 24.000 Ha.?

El desenlace final de estas discusiones terminaron con la victoria del Ayuntamiento de Barcelona el cual como se sabe convocó un concurso para la construcción de varios túneles por debajo del Tibidabo que ganó TABASA y creó el **Consorcio de los Túneles del Tibidabo**, asociado ya al nuevo presidente de la Diputación José M.^a de Muller y Abadal, a fin de poder actuar legalmente dentro de las jurisdicciones de otros municipios.

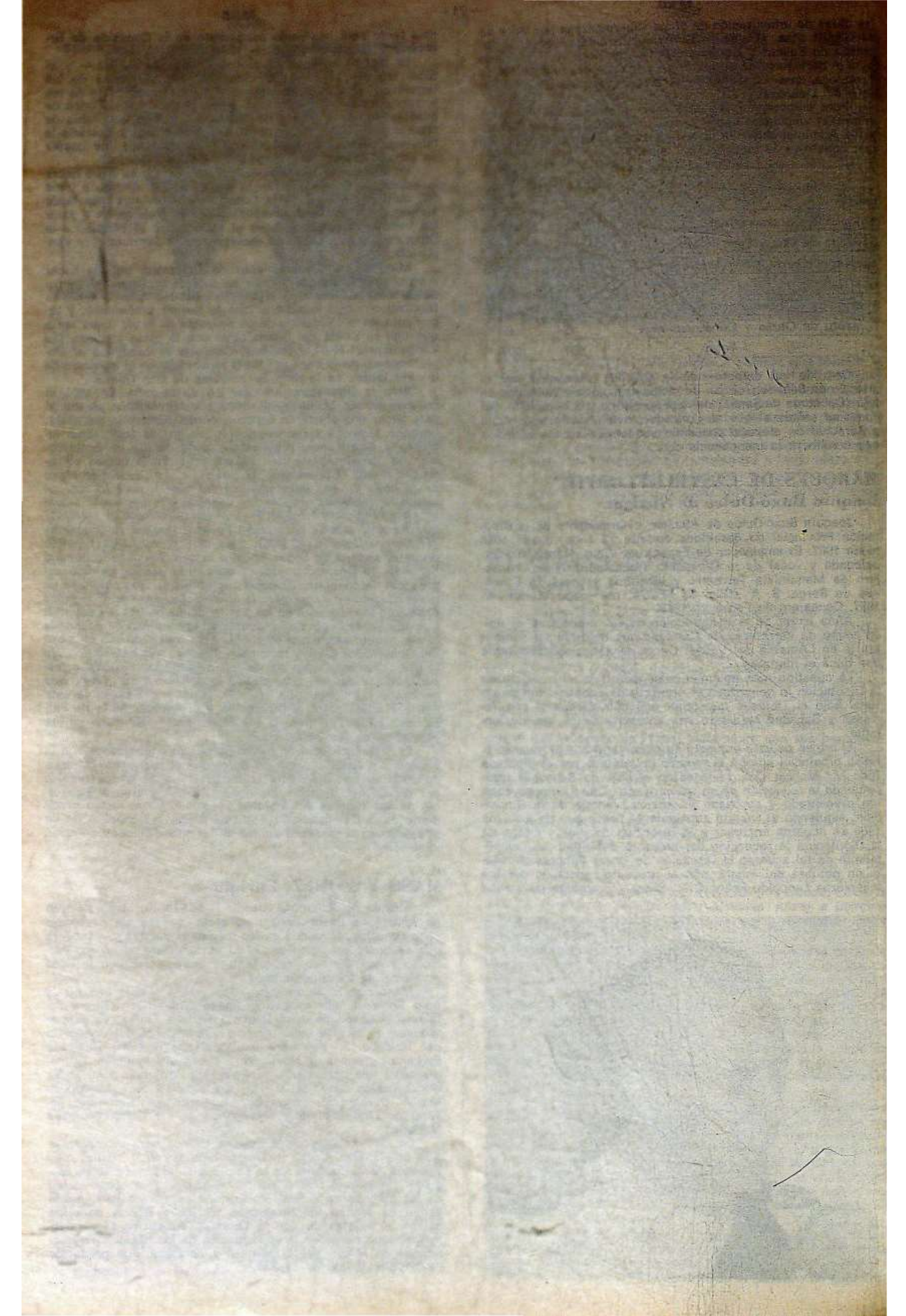
MASO VAZQUEZ, Enrique

Alcalde de Barcelona, desde 11-5-1973. Su nombramiento se rumoreaba desde unos días antes pese a ser personaje poco conocido, al menos en los medios populares. Se asegura que se buscó un hombre que no perteneciese al equipo Porcioles y que tampoco representara una ruptura con la línea municipal de los últimos años.

Masó cuenta 48 años de edad y está casado con María Rosa Rahola i Rahola, apellido ligado a diversos políticos catalanes. Cuñado de Juan Bautista Beltrán Flórez, ex primer teniente de alcalde con Porcioles y presidente del Consorcio del Tibidabo. Es ingeniero industrial por la Universidad de Barcelona y por la de Nueva York. De familia modesta, su madre tenía una perfumería en Travesera de Gracia y su padre era mecánico del P. M. M. Fue alumno del I. N. E. M. Ausias March. Durante su época de estudiante fue secretario general de Organización y Propaganda de las Congregaciones Marianas.

En 1949 se trasladó a Estados Unidos para incorporarse a la universidad. Cursó *Business Administration*, realizó muy variados *Jobs*, colabora en la empresa Emerson. En 1959, asociado con Miguel Mateu, realizó el proyecto de construcción de las antenas de la emisora norteamericana de Pals, desde donde se emiten los programas de *Radio Liberty* para los países socialistas de Europa Oriental. Su oficina técnica intervino igualmente en la construcción de las bases norteamericanas de Morón de la Frontera y Zaragoza. Fue productor de la película *Así es España*.





En 1962 se asentó definitivamente en España. En el momento de su nombramiento era presidente de *Infraestructuras*, S. A. (capital de Liga Financiera, uno de cuyos accionistas es la familia Rockefeller, Banca Catalana y Banco Industrial de Cataluña); vicepresidente de *Banco Industrial de Cataluña* (cargo que anunció que abandonaría al ser nombrado alcalde); presidente de *Kolster Ibérica* y *Emerson Electrónica*, de la *Compañía Electrónica* y de *Comunicaciones*, resultante de fusionar diversas compañías electrónicas; de *Bedaux Española*, de *Técnicas del Clima*, de *Construcciones Aeronáuticas*, S. A., *CASA*, empresa estatal destinada a la construcción de aviones; de *Airbus Industries* (compañía internacional aérea patrocinadora del Airbus en que participan Francia, España y Alemania); consejero de *Eurolplane Limited*, otra compañía aérea internacional que prepara el avión *Stol* para la década de los 80.

Participa también en el grupo de prospectiva del CESEDEN, Centro Superior de Estudios para la Defensa Nacional del Alto Estado Mayor del Ejército.

En la primera entrevista que se le realiza como alcalde (Pueblo 7-73), Masó ha declarado entre otras cosas:

...hay tantos intereses entremezclados en Barcelona que no es posible un dominio de un grupo determinado. Desde luego, los intereses son muy delicados y respetables. Si hay un señor que tiene unos terrenos, tiene que haber choques y, lógicamente, presiones de quien los tiene, de quienes quieren hacer en ellos una zona verde o unas escuelas.

...La (ciudad) más densa del mundo es Calcuta. Y luego viene Barcelona, que sólo tiene 54 metros por habitante.

...políticamente, yo no vengo de ningún sitio. Si vengo de alguna línea, sería la de mi padre, que no era hombre de partido, pero que votaba por las derechas. Vengo de una familia netamente católica y unida.

...me ofrecieron la nacionalidad americana. Y me la ofrecieron para firmar lo que sería el más importante contrato de mi vida: un contrato con una empresa de la Defensa Nacional. ¿Tú crees que yo podía renunciar a dejar de ser español por muchos dólares que me ofrecieran? ¿Es que con una firma me iba a sacudir mi ser de español?... Dije que no, claro. Y sigue el redactor de «Pueblo»: Dicen que el otro día en una calle alguien lanzó un grito como un cohete loco: «Alcalde yanqui», y dicen que al español Masó le estalló algo en la garganta.

¿Que económicamente no compensa la Alcaldía? Hombre, eso ya lo sé. No te puedo decir el sueldo exacto, pero ahora me lo dirá el secretario. Creo que son doce o trece mil pesetas al mes, más alguna dieta de no sé qué.

Ya que lo preguntas, si voy «a servir a la burguesía o a la social», sólo te digo una cosa: las dos cosas van entremezcladas, es un solo planteamiento.

...para mí la empresa se compone de capital, colaboradores y clientes: Las tres «ces».

MELIA, Hotel

En el pleno del 10-5-1973, último presidido por Porcioles, debía ser aprobado el estudio de remodelación del polígono comprendido entre Avda. Generalísimo Franco, y las calles de Numancia, Deu i Mata y Entenza, rectificado con una variante propuesta por los promotores de dicha remodelación *Inmobiliaria Diagonal Centro - INDICE* y desestimando las reclamaciones presentadas por la Asociación de Vecinos de Les Corts y la Asociación de Padres del Colegio Santa Teresita y filial número 2 del Instituto Maragall. Acto seguido, debía aprobarse el edificio singular con destino a hotel de cinco estrellas... conforme al anteproyecto presentado en 21-11-1972... El proyecto hotelero es de BAHOSA (Barcelonesa de Hoteles, S. A.). Ambos dictámenes quedaron sobre la mesa.

Este hotel está proyectado sobre una antigua zona hospitalaria (estaba allí instalado el Asilo de San Juan de Dios) y escolar (existe un colegio de enseñanza media para 700 niñas). Una sociedad mercantil adquirió el solar por 180 millones más un préstamo de 20 millones sin interés y la cesión a San Juan de Dios del 20 % de la edificabilidad que excediese de los 60.000 metros cuadrados. Prometió que sería construido otro colegio que sustituyese al amenazado, y así aplicó las posibles acciones de la Asociación de Vecinos y la de Padres del Colegio. Pero de la promesa verbal no hay nada y si de la venta del terreno por mil millones por parte de la entidad compradora INDICE, cuyo accionista mayoritario es Ramón Sanahuja, que aseguraba en *El Correo Catalán* que hay un gran interés por parte de Porcioles y Bueno en la aprobación de su hotel. Los terrenos están ahora revalorizados por la proximidad del I Cinturón de Ronda.

En el plan parcial de la zona la Comisión de Urbanismo determinaba que se podían edificar 6.240 metros cuadrados menos de los que calcula el nuevo plan. Otro aspecto curioso radica en que se cuentan como zonas verdes las aceras de la Diagonal. En una de las nuevas zonas verdes de ese proyecto hotelero estaba pensado edificar la nueva escuela, pero

el Ayuntamiento se opone a que se edifique una escuela en espacio destinado a zona verde. Nada dice, en cambio, del hecho de que desaparezca una escuela para dar paso a un hotel... (HOTELES.)

MENSA, Jaime

Responsable de la Comisaría de Acción Social del Ayuntamiento de Barcelona desde 1951 (antes Servicio de Represión del Barraquismo).

Encargado del derribo de las barracas una vez efectuado el traspaso de sus habitantes a pisos (Can Clos, Somorrostro, Campo de la Bota), o a nueva zona de barracas. Se le considera uno de los responsables del fracaso de la Cooperativa de Viviendas constituida por los barraquistas de Can Tunis (Jesús y María). Estos llevaban años recogiendo peseta a peseta (en la Caja de Ahorros —habiendo llegado a reunir hasta seis millones—) para ver algún día hecho realidad su sueño de viviendas decentes en el mismo lugar donde se hallaban sus barracas.

Parece ser que estuvo vinculado con la Cooperativa de Viviendas VIPES (Viviendas para el Suburbio) en sus inicios.

Sobre anomalías en la gestión del barraquismo en Barcelona, *El Correo Catalán* (16-1-69) cita una nota de la Asociación de Padres de Familia de *La Esperanza*, de Montjuïc, en la que afirman que se han realizado permutas de barracas con conocimiento de la Comisaría de Acción Social del siguiente modo: un barraquista recibe notificación de que le ha tocado un piso, pero carece de dinero para ir a él. Entonces, busca un barraquista de zona cercana al que todavía no le ha llegado esa suerte, le pide un traspaso —que oscila entre las 12.000 y las 17.000 pesetas— y cambian de barraca, todo ello arreglado de modo que, al pasar la lista de nombres no se descubra la sustitución.

Diario de Barcelona (6-5-73). De una entrevista al señor Mensa:

—¿Son peligrosos los barraquistas?

—Puedo asegurar que la gente que vive en chabolas son de la misma condición que muchas que viven en barrios obreros: personas con ganas de trabajar y promocionarse, pero que por diversas circunstancias no han conseguido encontrar piso.

El señor Mensa vive en Sarriá.

MERCABARNA

Mercado Central de Frutas y Verduras ubicado en terrenos de la Zona Franca. Tradicionalmente, este mercado se hallaba en el Born, que desapareció a los 95 años de existencia. El aumento de la población a abastecer, la esclerosis de los canales de comercialización, el insuficiente equipamiento de los mayoristas-asentadores, la congestión urbana y posiblemente las insinuaciones de la especulación, aconsejaron su traslado.

Se propusieron tres proyectos: a) El presentado por don Eusebio Santos (especialista en la construcción de mercados al amparo de concesiones municipales), cuyo coste superaba los 2.000 millones de pesetas; b) los mayoristas al oponerse a este proyecto constituyeron una cooperativa que presentó otra propuesta; c) el proyecto presentado por MERCASA, entidad de ámbito nacional destinada a la promoción de mercados centrales en las ciudades de más de 150.000 habitantes. Su coste, estimado inicialmente en 321 millones, al entrar en servicio había subido hasta 730 millones.

Previo expediente de municipalización del servicio, fue otorgada la concesión del nuevo mercado a MERCASA, que posteriormente cedió el 51 % al Ayuntamiento de Barcelona y el 22 % a diversos particulares y entidades: *Vege Barcelona*, SAGU, S. A., C. O. SINDICAL AGRARIA de Barcelona, Cooperativa de Abastecedores de Frutas y Hortalizas de Barcelona..., reservándose MERCASA el 23 % del capital de la nueva sociedad: MERCABARNA. MERCASA continúa ostentando el poder de decisión y gestión, y sus preocupaciones han sido especialmente las de conseguir una plena autorización del espacio —lo que le ha hecho preferir servicios que poco tienen que ver con la creación de una unidad alimentaria: *Cash and Carry*, *Almacenes*...—. El alquiler del suelo pagado al Consorcio de la Zona Franca, 60 pesetas/m.²/año, ha ascendido así a 300-400 en el *Cash and Carry*.

La financiación de MERCABARNA ha sido realizada por la aportación de un capital de 225 millones de pesetas y la emisión de obligaciones por 500 millones de pesetas, avalados por el Ayuntamiento de Barcelona. El representante del Ayuntamiento en el consejo de MERCABARNA fue Vicente Villar Palasi, luego rector de la Universidad Autónoma de Barcelona. Estas obligaciones reportan cargas financieras muy considerables.

MERCABARNA ha supuesto una mejora en la estructura del comercio mayorista al aumentar el número de operadores. Actualmente son 393; esto ha repercutido en unas mejores condiciones en cuanto a precios. Sin embargo, por su peculiar estructura, el abaratamiento no se ha notado en el de-

tañ. El volumen de mercancías manipulado por cada asentador es aún muy escaso, 3.500 kilos. El coste de la concesión y el incremento del alquiler son responsables en buena parte del descontento de los mismos. Al proponerse la creación de MERCABARNA se provocó la oposición de los asentadores del antiguo Born, a quienes se hicieron algunas promesas para obviar la reticencia al traslado. La principal fue la desaparición de los almacenes de mayoristas en otros puntos del término municipal. La imposibilidad legal de reducir a estos mayoristas provocó resistencias entre los asentadores al pago de sus tasas. Al sancionar a algunos el Ayuntamiento se produjo un paro de solidaridad en octubre de 1972, que terminó al conminar el gobernador civil al presidente de la Cooperativa de Frutas y Hortalizas para que garantizase el abastecimiento.

La exigencia de desaparición de mayoristas se hace extensiva últimamente a toda el área o cuando menos a la comarca. En especial se exige:

La desaparición del mercado mayorista de Hospitalet y de algunas centrales hortofrutícolas privadas. La competencia municipal en los problemas de abastecimientos, y por tanto la imposibilidad de que MERCABARNA e incluso MERCASA puedan asegurar estas competencias dificulta todos los esfuerzos en este sentido.

La cercanía del río ha provocado la aparición de miles de mosquitos y ratas con grave perjuicio para las mercancías y la sanidad de las instalaciones (Llobregat). La petición de los trabajadores, detallistas y asentadores para realizar jornada laboral de tarde en vez de la actual nocturna, no fue atendida, pese al conflicto creado en los últimos días del Born y los primeros de MERCABARNA. Se acusa al Ayuntamiento de desinterés en un problema, el de los abastecimientos, que le es conferido específicamente por ley entre sus competencias. Parece que este desinterés es extensible a todo el problema de los mercados y no sólo al mercado mayorista.

MERCADOS

Tradicionalmente la construcción de mercados es una de las actuaciones específicamente municipales. El Ayuntamiento de Barcelona estuvo durante muchos años inactivo frente a esta responsabilidad llegando a producir verdaderos colapsos en la política de abastos. Durante el mandato Porcioles esta política ha tendido a favorecer la privatización de este servicio público en forma de concesión administrativa para la gestión de pequeños mercados zonales. Los delegados de servicios municipales, entre ellos los mercados, han sido Nicolás Visiers y Juan Antonio Parpal, con los cuales colaboraron en esta política los constructores Eusebio Santos y Benito Solans Boixadós. La financiación corre a cargo de los compradores de los puestos subastando la mitad el Ayuntamiento y vendiendo la otra mitad el constructor. Esta política ha provocado numerosos incidentes.

Uno de los casos más típicos ha sido el del nuevo mercado del Carmen, donde se han observado supuestas irregularidades administrativas. La construcción del nuevo mercado estaba presupuestada en 12 millones (terrenos) y 18 millones (edificio). A la hora de la verdad el presupuesto ha sido de 9 millones más. Se ha acusado a la Junta Administrativa de Concesionarios de irregularidades y privilegios a la hora del reparto de los puestos. El presidente de la Junta Administrativa de Concesionarios prometió que habría una exposición pública de cuentas, pero no se permite el acceso a la prensa. El sorteo de los puestos lo presidió el delegado de servicios Parpal, delegado de Abastos: la polleería costaba 470.000 pesetas, la pesca salada 600.000, el bar 1.300.000 pesetas. Cada concesionario ha debido abonar cantidades suplementarias que oscilaban entre las 27.676 pesetas (mínimo) y las 67.213 (máximo) durante tres años.

La Junta Administrativa de Concesionarios se constituyó el 10 de enero de 1967 en la Junta Municipal del distrito II, bajo la presidencia de Vicente Villar Palasi, entonces teniente de alcalde del Ayuntamiento y poco después delegado de MERCABARNA. No hubo votaciones para elegir los miembros. El mercado del Carmen fue inaugurado en octubre de 1972. Los vendedores que han solicitado aclaraciones no las han obtenido. Contra lo que dicen los estatutos, el libro de actas se custodia en el Negociado de Mercados y Comercios del Ayuntamiento y se niega su consulta a los interesados.

Para 1972-73 estaba prevista, con la cooperación de la iniciativa privada, la construcción de mercados en régimen de concesión en Lesseps, Port, Entenza-Infanta Carlota, reconstrucción de los de Santa Catalina, Libertad, Sagrada Familia (Pl. Gaudí), Concepción y Sarriá.

MERIDIANA, Avenida

Las obras de transformación de la Avda. Meridiana en una autovía de entrada y salida rápida de la ciudad comenzaron el 20 de abril de 1964 y terminaron a finales de 1967. Los 5,9 kilómetros de longitud que tiene la Meridiana costaron 270 millones de pesetas.

El error de esta autovía consiste en que ha sido construida a ras de tierra, al mismo nivel en que se desarrolla la vida de los barrios que atraviesa, sobre todo El Clot y Sant Andreu. Para ser una autovía rápida no tendría que haber sido cortada, al menos en teoría, por ningún semáforo ni paso cebra, porque de otro modo para nada sirven ni la anchura de 50 metros ni los tres carriles en cada dirección para entrada y salida de la ciudad y los cuatro de servicio para el tráfico local de los barrios.

La circulación subterránea del tren de la RENFE y los metros impidieron el trazado de la Meridiana a nivel más bajo que el suelo. La solución obvia consistía en hacer pasos elevados. Pero, para ahorrarse dinero, el Ayuntamiento cometió un error: pidió al Ministerio de Obras Públicas (MOP) que la realizase (el 86 % del coste corrió a cargo del MOP, y el 14 % lo puso el Ayuntamiento), y el MOP optó por la solución barata. Consecuencia: se ha cortado la vida de los barrios. A esto contribuyó la escasez de pasos elevados, y las malas condiciones de los construidos: uno cayó antes de ser utilizado, otros vibraban cuando pasaba la gente y hubo que reforzarlos con viguetas metálicas. Los vecinos se resistían a usarlos y consideraban que las autoridades sólo se preocupaban de la circulación automovilística y poco de los peatones.

A pesar de que fueron valladas las isletas de división de los carriles centrales, en varias ocasiones fueron cortadas las redes metálicas dispuestas para evitar que la gente cruzase. La protesta por la falta de pasos culminó en una manifestación a la altura de los barrios de Trinitat Vella y Trinitat Nova, que consistió en una sentada en medio de la calzada cortando el tráfico. Esta protesta consiguió un paso elevado. Como ironía vale la pena recordar que en *La Vanguardia* (27-11-64) se leía: *...la obra y el reparto de los pasos se ha hecho de acuerdo con los estudios realizados por la Jefatura de Tráfico del Ayuntamiento de Barcelona y con la máxima tolerancia y respeto para el peatón.*

El clima de malestar se reflejó en una fuerte campaña de prensa por el retraso de las obras, por la falta de coordinación entre MOP y Ayuntamiento, por la existencia de la estación de Sant Andreu en medio de la Meridiana... Puede decirse en cierto modo que la construcción de la Meridiana fue uno de los primeros hitos dentro de las protestas a nivel de barrios que más tarde han experimentado tanto auge.

Con estas obras de infraestructura, autorizadas por un plan parcial de 30-9-58 y que cambiaron el uso del suelo de tolerancia de vivienda e industria a ensanche intensivo y residencial urbano intensivo, se pretendía aprovechar el aumento de las plusvalías derivadas de la construcción de una vía tan importante mediante la construcción de edificios-pantalla a lo largo de la Meridiana, de doce plantas de altura, que pudiesen además brindar una imagen algo más agradable a los que llegaban a Barcelona ocultando de paso el aspecto miserable de la mayor parte de edificaciones de estos barrios obreros.

Con los semáforos, pasos cebra y pasos de nivel, la Meridiana ha quedado convertida en una calle de tráfico interior que no evita los embotellamientos a quienes entran y salen de la ciudad y que ha cortado, definitivamente, la relación entre vecinos de un mismo barrio. (Caso de Sant Andreu y El Clot.)

METRO

Aunque durante muchos años no fue considerado como metro, puede decirse que Ferrocarriles de Cataluña fue propiamente el primer Metropolitano barcelonés.

El Metropolitano (línea Lesseps-Correes) se puso en marcha entre 1924 y 1926; el Transversal (línea Santa Eulalia-Fabra i Puig) se inauguró con la Exposición Universal de 1929, y fue ampliado en 1953-54 (Clot-Fabra i Puig), 1959 (Sagrera-Horta) y 1967 (Fabra i Puig-Torres i Bages).

En 1963, a causa del malestar de los usuarios y del caos circulatorio cada vez mayor, se formuló la necesidad de un plan de urgencias que, incluido en el II Plan de Desarrollo, prevé la construcción de 85 kilómetros de metro en 16 años, por un valor de 5.106 millones de ptas. El plan tuvo que elaborarse en el tiempo récord de seis meses, con evidente riesgo de graves errores (Juan Güell) y tomar decisiones sin suficiente base. Así, por ejemplo, el plan no tiene en cuenta la realidad de Barcelona-comarca (apenas llega a Pubilla Cases en l'Hospitalet y a Santa Coloma de Gramanet); satura todavía más el centro de la ciudad al colocar un 73 % de correspondencias en Plaza Cataluña, Diagonal-Paseo de Gracia y Diagonal-General Mola, y con su trazado enmarañado de líneas destruye la estructura lineal que urbanísticamente tiene Barcelona. Suburbializa aún más la periferia que queda desconectada y refuerza el centralismo de la ciudad.

El Metro Transversal se hallaba supersaturado en 1969: 10 millones de viajeros por kilómetro de línea al año, cuando en el mismo período en Londres viajaban dos millones y en París 6,9.

Según una reciente encuesta (otoño 1972) de Acción Sindi-

calista, el 52,4 % de los obreros consultados encontraban bien el precio del metro, y el 10,4 % caro; el 52,2 % incómodo y el 14 % cómodo.

La construcción de nuevas líneas, por las causas antes apuntadas, ha sido uno de los motivos que, juntamente con las explosiones de gas natural y las inundaciones, más ha contribuido a crear el pánico y la inseguridad entre los ciudadanos. En una relación no exhaustiva de los accidentes más importantes ocurridos, destacan además del de la calle Juan Güell los siguientes:

En las obras del Clot y la Meridiana hubo de interrumpirse el servicio durante meses (oficialmente se dijo que la suspensión sólo duraría tres, pero fueron varios más) en el tramo comprendido entre Glorias y Clot a causa del hundimiento de la bóveda. En Sant Andreu, con motivo de la prolongación de Fabra i Puig, diversas casas se agrietaron, habiéndose producido algún hundimiento tan espectacular como el del mostrador de un bar mientras los parroquianos estaban tomando sus consumiciones (*Destino*, 4-3-1967). Derumbamiento de un muro de contención en la Avda. de Roma frente a los números 103-109 donde hubo de desalojarse a los habitantes de las casas vecinas. Socavón en la Diagonal frente a la calle Fernando Primo de Rivera. En el Paralelo se produjeron dos accidentes en los que hubo que contar 4 víctimas en ambos. Uno ocurrió a causa del corrimiento de tierras en boca de entrada de la línea VI entre las calles de Teodoro Bonaplata y Ricart, y el otro a causa del gran socavón de más de 100 metros de longitud que se llevó un autobús entero y que al parecer se produjo a causa de un fallo en la estructura del túnel. Así como otros casos menos conocidos ocurridos en General Sanjurjo, Rosellón. El último caso ha ocurrido en la plaza Virrey Amat, donde están afectadas varias fincas.

Otras anomalías destacadas han sido las suspensiones del servicio, a causa de las inundaciones en la línea V cada vez que se producen fuertes aguaceros por no estar resuelta convenientemente la canalización de una riera que intercepta el túnel y por último el grave incendio en la estación de la Plaza España de los F. C. Catalanes en 1966, que produjo tres casos de muerte por asfixia y unos 150 accidentados.

Director General de Transportes de Barcelona y a la vez presidente del Salón del Automóvil es el ex-concejal del Ayuntamiento Miguel Cabré Llistosella (**HUNDIMIENTOS.**)

MONTJUÏC

Desde sus inicios como alcalde de Barcelona, Porcioles se sintió especialmente atraído por los encantos de la montaña de Montjuïc, que hasta bien entrados los años cuarenta tuvo como elemento más destacado la mole del castillo. Luego, éste iría perdiendo cada vez más su triste imagen hasta el momento de la cesión por parte del Ejército a la ciudad. Durante el mandato de Porcioles, éste prodigó sus actuaciones sobre Montjuïc, dedicación que había de quedar perpetuada con el Mirador del Alcalde.

Relacionaremos aquí los principales hitos urbanísticos de esta montaña que día a día va perdiendo su personalidad en aras de una mal entendida política de embellecimiento que no respeta las características propias de Montjuïc, al contrario de lo que sucede con el Bois de Boulogne en París, que no ha perdido su esencia de bosque y manteniendo al mismo tiempo el carácter de dominio público a rajatabla sin permitir su privatización.

CASTILLO. Cedido a la ciudad en el Consejo de Ministros del 6-5-1960. En 1963 se instaló el Museo Militar. La idea de cesión del Castillo a la ciudad data ya desde principios de siglo, siendo el alcalde Pich i Pon el que más gestiones llevó a cabo, en 1935, para conseguir ese objetivo, que figuraba también como uno de los básicos de Porcioles, resumidos en las tres C: Castillo, Carta Municipal y Compilación Código Civil Catalán. Precisamente a partir de la cesión del Castillo a la ciudad se desarrolla más intensamente la política de revalorización de la montaña.

PARQUE DE ATRACCIONES. Instalado en 1966 en el lugar conocido como Maricel, nombre que tuvo otro parque del mismo estilo que existió desde 1930 a 1936. Hasta la construcción de este nuevo parque, en la cual intervinieron de modo decisivo el ex gobernador de Barcelona Matías Vega Guerra e industriales venezolanos —Vega Guerra fue con posterioridad a su cargo de gobernador en Barcelona, embajador en Caracas—, los terrenos de Maricel estuvieron ocupados por barracas. *Hi ha qui diu que, atès el preu d'arrendament del Parc fixat per l'Ajuntament de Barcelona, la societat aquesta es forrarà de diners durant el temps que duri el contracte* (El Montjuïc del Segle XX, Editorial Pòrtic, 1969). Al parecer el material de las atracciones procede de las instalaciones que se montaron en Nueva York en la Feria Internacional de 1964 y que después se aprovecharon reinstalándolas en Barcelona.

MUSEO DE ARTE DE CATALUÑA (Museos). Se pretende trasladar las colecciones de pintura, escultura y cerámica al monasterio de Pedralbes para dejar libre para recepciones

y festejos el Palacio Nacional. Lo más sorprendente es que esto sucede después de haber gastado varios millones en acondicionar 34 salas de arte románico que pedían desde hacía lustros mejor trato para la más importante colección de arte románico del mundo.

BARRACAS (Barraquismo). Había en 1929, año de la Exposición Internacional, 6.478 barracas en Montjuïc. En 1966 Serra d'Or contabilizó 12.280 personas que vivían todavía en la montaña, justo cuando se iniciaba la política de supresión de barracas, que culminaría en 1972 con la marcha de los habitantes de la zona de Les Banderes, agrupados en torno a la Asociación de Padres de Familia *La Esperanza*. Según el boletín *Ahora*, autor del mejor estudio de barraquismo en los últimos tiempos (1972), quedan 732 barracas en Poble Sec y Can Tunis.

ESTUDIOS DE TVE. El Consejo Municipal en Pleno del 1-12-1967 decidió iniciar los pertinentes trámites para ceder terrenos del término municipal destinados a instalar el nuevo centro de producción y programación de TVE. El 6-11-1968, el Pleno acordó ceder al Ministerio de Información y Turismo, en régimen de derecho de superficie, 2,7 hectáreas de la montaña de Montjuïc. El Boletín Oficial de la Provincia de 28-7-1970 anuncia la apertura del período de información pública del expediente para alterar la calificación jurídica del terreno de dominio público municipal en Montjuïc con una superficie de 8 hectáreas para las finalidades de ulterior cesión gratuita al citado Ministerio. Presentan impugnaciones al expediente el Colegio de Arquitectos, Amics de la Ciutat, Amigos de los Jardines y algunos propietarios afectados. En el pleno municipal del 5-8-1971 se acordó estimar en parte las impugnaciones y dejar sin efecto el acuerdo anterior en el que cedían gratuitamente y en propiedad los citados terrenos, y se acordó en cambio otorgar la concesión al Estado del uso de los mismos por el plazo de 50 años. En este acuerdo se añadía que quedaba supeditada la efectividad de esa concesión a la aprobación definitiva del Plan Parcial de Ordenación de la Montaña de Montjuïc. El 22-2-1972, el procurador Samaranch dirigió un ruego al Gobierno pidiendo que se aclarase la ubicación de los terrenos de los nuevos estudios de TVE, al tiempo que solicitaba no fuesen empleados terrenos de Montjuïc. Al mes siguiente respondía el Gobierno diciendo que no había sido fijada aún la ubicación exacta de esos terrenos. En el Plan Parcial de Ordenación de la Montaña de Montjuïc, actualmente pendiente de aprobación por el Ministerio de la Vivienda, se califica una zona de 8 hectáreas situada frente al estadio como zona de reserva para instalaciones de TVE. El 22-3-1973 *El Noticiero Universal*, a través de su redactor Poch Soler, afirmaba que *El Ayuntamiento de Barcelona no está dispuesto a ceder un solo palmo de terreno en Montjuïc a favor de TVE, ya que ello no sería rentable ni para el Ayuntamiento ni para el Ministerio*. El ex alcalde Porcioles había declarado a favor de esos estudios: *La televisión es la expresión del pensamiento de un pueblo. Son muy pocas dos hectáreas (en realidad ocho) a cambio de lo que TV significa*.

PLAN PARCIAL DE MONTJUÏC. En julio de 1971 el servicio de Planeamiento del Ayuntamiento finaliza la redacción del Plan Parcial de la Montaña de Montjuïc y sus zonas colindantes, que comprende un total de 494 hectáreas. Según la memoria, el plan se apoya fundamentalmente y se contempla bajo el criterio de que en la futura Exposición Universal, Montjuïc ha de desempeñar un papel importante. Principales críticas al Plan:

1) Los sistemas de acceso y la interrelación entre el parque y la ciudad se resuelven en base al automóvil, con escasos accesos, y se da primacía a las funciones singulares en la montaña y no a la deseable función de solaz y esparcimiento para el pueblo de Barcelona.

2) Se condiciona el Parque de Montjuïc a la Exposición de 1982, incurriendo en un gravísimo error: la Exposición dura solamente un año y el Parque tiene una función continuada.

3) Se suprimen zonas edificables como Can Clos y el Polvorín (unos 6.000 habitantes), mientras se califican como zonas edificables manzanas inmediatas que estaban calificadas de parque urbano. El número de afectados por las expropiaciones del Plan alcanza a unas 1.800 familias.

4) No se tienen en cuenta ni los costes ni los beneficios sociales.

5) Falta de previsiones económicas: numerosos aspectos indefinidos, o bien tratados de manera contradictoria.

Durante su exposición al público en octubre de 1971, el plan fue impugnado masivamente por los vecinos afectados, por el Colegio de Arquitectos y por el de Ingenieros. En marzo de 1973 la Comisión de Urbanismo acordó informar favorablemente este plan parcial y someterlo a la definitiva aprobación ministerial, pero con algunas observaciones, entre las que hay que destacar la referente a la conversión en zona verde de los barrios de Can Clos y el Polvorín. La segunda observación dice: *No se llevará a cabo su conversión sin ga-*

rantizar viviendas a los ocupantes de los citados barrios en lugares próximos. Es la primera vez que la Comisión de Urbanismo introduce esta importante observación en un plan urbanístico.

PARADOR NACIONAL. El Boletín Oficial de la Provincia del 22-7-1972 anunciaba la exposición al público del expediente de la cesión al Ministerio de Información y Turismo del uso de una parcela anexa al Pueblo Español con destino a la instalación de un parador nacional. La superficie cedida es de 7.000 metros cuadrados. Se trata del solar que ocupaban los desaparecidos estudios cinematográficos Orpheu. Se habla de que el parador posiblemente se denominará *Parador de las Provincias* o *Parador del Buen Alcalde*. El BOE del 22-11-72 publicó la convocatoria del concurso de anteproyectos para la construcción de paradores nacionales, entre los que se cuenta el de Montjuïc, con una capacidad de unas 200 plazas.

RESIDENCIA DE ANCIANOS. Existe un proyecto del Patronato Municipal de la Vivienda para la construcción de una residencia de ancianos en la montaña.

CENTRE D'ESTUDIS D'ART CONTEMPORANI JOAN MIRO. El 30-9-1970 el delegado de servicios de Cultura, señor José Luis Sicart, el concejal Pich y otras autoridades presentaron a la prensa el proyecto del Centre d'Estudis d'Art Contemporani Joan Miró, ubicado en la plaza del Solsticio de Montjuïc. El proyecto es obra de Josep Lluís Sert. Su construcción fue urgida por el mismo Miró, cansado de tener almacenados en el antiguo Hospital de la Santa Creu los cuadros donados con motivo de la exposición-homenaje. Hubo oposición del Colegio de Arquitectos, que pedía un emplazamiento más cercano e idóneo.

HOTEL INTERNACIONAL (Hoteles). En el pleno municipal de abril de 1970 se acordó admitir a trámite la petición de Luce, S. A., en solicitud de la ocupación privativa del terreno de dominio público en la montaña de Montjuïc para la construcción y explotación de un complejo hotelero. Se trata de la cesión de los terrenos actualmente ocupados por los estudios de TVE en Miramar. Hasta el momento se ha paralizado el proyecto en espera de que TVE se traslade a los nuevos terrenos. Parece ser que el proyecto del hotel preveía una capacidad de 400 a 1.000 habitaciones con categoría de cinco estrellas. (CAN CLOS, BASURAS.)

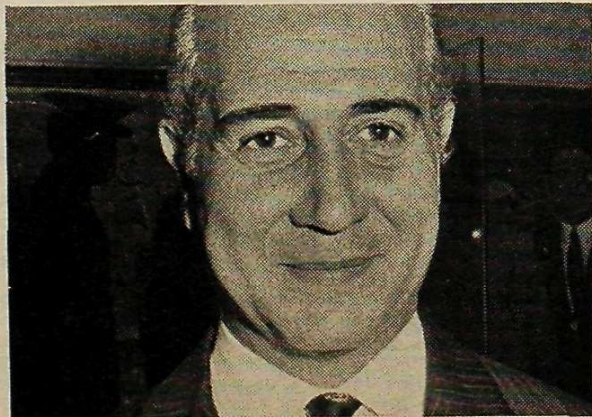
MULLER Y DE ABADAL, José María

Presidente de la Diputación de Barcelona desde 1967 a junio de 1973.

Nacido en 1919 en Barcelona, es abogado y doctor en Derecho. Casado con María Isabel de Dalmases y Olabarria, de la que tiene 10 hijos.

Cargos que ha ocupado: vicepresidente del Instituto de Estudios Europeos de Barcelona, vicepresidente del Patronato Nacional de la Montaña de Montserrat, presidente del Patronato del Instituto Químico de Sarriá, secretario de *Ibérica del Carbón*, *Neyrpic Española*, S. A., de *Intermedios Orgánicos*, *Banco Condal*, consejero de *Consignaciones y Representaciones Aéreas*, S. A., *Maquinista Terrestre y Marítima*, presidente de la *Caja de Ahorros Provincial de la Diputación de Barcelona*, vocal de *ENHER*, consejero de La Seda de Barcelona, vocal del Banco Comercial de Menorca (extinguido en 1966), vicepresidente del *Consorcio de Túneles del Tibidabo*, consejero de *Autopistas del Mediterráneo*, *Transacciones Urbanas*, S. A., (*SPAI*), secretario de Unión Condal de Seguros, secretario de *Servicios Informativos Condal*; interviene en *SECALIMEN*, empresa relacionada íntimamente con *Inmobiliaria Can Cortés*, a través del secretario de ésta Juan Trías Bertrán.

Títulos honoríficos: caballero del Real Cuerpo de la Nobleza de Cataluña, medalla de la campaña 1936-39 y gran cruz del Mérito Militar, gran cruz del Mérito Civil, gran cruz de Alfonso X el Sabio, medalla de oro de Cruz Roja Española.



Es además procurador en Cortes y Consejero Nacional del Movimiento.

Extraordinariamente vinculado, desde los comienzos de su presencia al frente de la Diputación, al ex alcalde José María de Porcioles. En el discurso de toma de posesión (1967) Muller repitió, haciendo suya, la misma propuesta que hiciera Porcioles diez años antes, también en su toma de posesión, sobre el plan integral de aguas de Cataluña y que por su encargo había estudiado el ingeniero Victoriano Muñoz Oms (ingeniero de Caminos, que había sido autor del Plan de Carreteras de Cataluña emprendido por la Generalitat en 1936, y que ocupó el cargo de director del *Area Metropolitana* de Barcelona desde septiembre del 1970 a diciembre de 1971, en que dimitió).

Ha impulsado una tímida catalanización de la Diputación durante su mandato, y ha promovido el nuevo mapa general de Cataluña. Habiendo ya dimitido, declaró que *Prat de la Riba había sido el más grande presidente que ha tenido la Diputación, cuyas creaciones sustentan todavía la Corporación Provincial* (*La Vanguardia*, 9-6-73). (MARQUES DE CASTELL-FLORITE, COMISION DE URBANISMO, TABASA.)

MUSEOS

La idea de organizar por primera vez un museo en Barcelona aparece durante la ocupación de la ciudad por las tropas napoleónicas (*El museo de arte, Joven Cámara*, 1972). Los primeros museos dignos de mención no aparecerían hasta después de la I Exposición Internacional de Barcelona, en 1888, cuando se planteó el destino de algunos pabellones una vez acabado el certamen.

Durante el mandato de Porcioles los museos conocieron una vida lánguida y mortecina, siendo ejemplos máximos de abandono el de Arte de Cataluña, el de Arte Moderno y el de Artes Decorativas, viviéndose de la renta de los trabajos realizados desde principios de siglo por la Junta de Museos, impulsados principalmente por Puig i Cadafalch, Joaquim Folch i Torres y Josep Pijoan. Sólo en los últimos tiempos, y después del boom propagandístico del museo Picasso, se inicia una cierta política de adecentamiento de los museos.

El número de visitantes ha evolucionado de la siguiente manera:

Museo	Número de visitantes en		
	1953	1963	1971
Arte de Cataluña	22.715	34.913	59.804
Arte Moderno	21.144	29.290	50.201
Picasso	—	16.010	153.809

Tomar el museo Picasso como ejemplo de la política museística del Ayuntamiento, sin embargo, no es válido, ya que además de la importancia de la obra de este pintor, el Ayuntamiento se comprometió a acondicionarla dignamente en un museo propio, habiendo sido por otro lado el único museo sobre el que se ha realizado una verdadera campaña de promoción.

El análisis crítico de la política municipal en materia de museos está aún por realizar, por lo cual sólo destacaremos los siguientes puntos:

1. Es interesante examinar el presupuesto municipal de 1971 en su apartado de conservación de edificios e instalaciones:

Museos diversos	2.500.000
Edificios de Montjuïc	809.000
Palacete Albéniz	2.000.000
Palacio Pedralbes	1.500.000
Mejora y ampliación de instalaciones y taller de restauración	250.000

Sigue el presupuesto con referencia de asignaciones concretas a cada museo, aparte de la conservación de edificios e instalaciones mencionada:

Museo Marés	200.000
Museo Etnológico	400.000
Museo de Geología	100.000
Museo de Música	100.000
Museo de Zoología	100.000
Museo de Historia de la Ciudad	500.000

Otros detalles del presupuesto nos informan de que para obras del *Palacete Albéniz* se destinan 3.500.000 pesetas y 10.500.000 para remodelación de las salas del Palacio Nacional (Museo de Arte de Cataluña). Para reparaciones extraordinarias del Museo de Arte Moderno se destinan 2.500.000 pesetas, y para la Galería de Catalanes Ilustres, 50.000.

De una simple suma se deduce que los *mimados* de ese año fueron el Palacete Albéniz, incluido en el apartado de museos de un modo un tanto curioso, con 5.500.000 pesetas en total, y las reformas del Palacio Nacional, donde apenas inauguradas las nuevas 34 salas de Arte Románico se piensa paradójicamente en trasladarlas al Monasterio de Pedralbes.

2. Los defectos que presentan en general los museos barceloneses son: la lejanía (la mayoría está en Montjuïc), el horario (coincide con el laboral para la mayor parte de posibles visitantes), los edificios inadecuados (son edificaciones aprovechadas en su mayor parte para museos sin que reúnan las mínimas condiciones ni que —salvo excepciones (Picasso, Teatro)— los edificios tengan valor arquitectónico por sí mismos), escasa documentación (es raro el museo que disponga de una guía puesta al día salvo el reciente esfuerzo del de Arte de Cataluña)... Las piezas están por lo general escasas o nulumamente identificadas (pese a las recientes renovaciones del de Arte de Cataluña y del de Arte Moderno); faltan paneles explicativos de la época que recoge el museo...

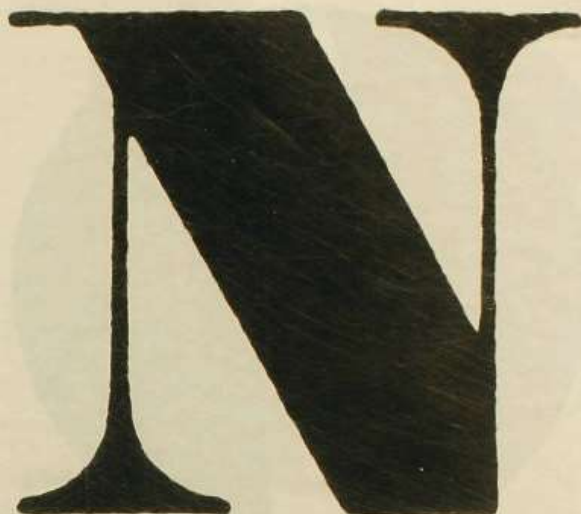
3. Otro fallo radica en que de los 13 museos municipales de arte sólo tres (Instituto Municipal de Historia, Historia de la Ciudad, Artes Decorativas) tienen director propio, mientras que para los restantes debe ejercer dichas funciones Juan Ainaud de Lasarte, Director General Técnico de los Museos Municipales de Arte. La multiplicidad de funciones a que debe atender dicho funcionario —por un lado es coordinador general de los museos de arte, y por otro cuenta con las obligaciones propias de la dirección de cada uno de los museos que carecen de director— podría ser una de las explicaciones del abandono y falta de vitalidad de la mayoría de museos municipales.

El nombramiento en los últimos días de Porcioles del señor Ainaud de Lasarte para el cargo de Jefe de la Unidad Operativa de Actividades Científicas y Culturales del Ayuntamiento, aumenta su responsabilidad y el volumen de trabajo. Quizá pudiera ser una *respuesta* a la carta que el 16-4-71, 304 intelectuales y artistas dirigieron a la opinión pública pidiendo la dimisión del director del de Arte Moderno por toda una serie de razones (falta de estructuración pedagógica del museo, falta de catálogo, falta de una oficina de divulgación y dejar por negligencia a la iniciativa privada, movida por intereses especulativos fundamentalmente, la muestra de actividades artísticas de vanguardia).

4. Un aspecto que no conviene olvidar al analizar la política municipal museística es la tremenda importancia comercial tanto de las antigüedades como de las obras de arte moderno. En una situación económica de inflación casi permanente, las obras artísticas son, junto con los solares urbanos, un seguro recaudo que absorben ingentes inversiones. Desde este punto de vista, y a causa de la inexistencia de museos privados o galerías de arte con suficiente categoría como para promover ellas solas la revalorización de artistas o épocas poco conocidos, cabe pensar que tal cometido lo desempeñan, si bien indirectamente, exposiciones monográficas emprendidas por los museos municipales. Tres ejemplos diversos de esta promoción serían la exposición de Arte Románico de 1961, la del modernismo en 1970 y la del pintor Mir en 1972.



Foto: G. SERRA



NOTICIERO UNIVERSAL, EL

Diario vespertino barcelonés, creado en 1883 por Francisco Peris Mencheta. Desde que ocupó el cargo de director José M.^a Hernández Pardos en 1966, la sección local del diario, dirigida por Antonio Figueruelo, había experimentado una agudización crítica que había sido importante factor en la subida de 60.000 ejemplares de tirada diaria a 90.000 en 1972.

En 1972 se produjo la venta del diario en 240 millones de pesetas a un grupo ligado al Banco Condal y al alcalde de Barcelona. Apareció entonces una nota insólita en la cual se decía que la totalidad de la plantilla de redacción, ante el cambio de propiedad de la casi totalidad de las acciones de la empresa propietaria de nuestro periódico, se encuentra plenamente solidarizada con la gallarda actitud de su director, don José María Hernández Pardos, en defensa de la independencia ideológica de su periódico.

EL NOTICIERO UNIVERSAL

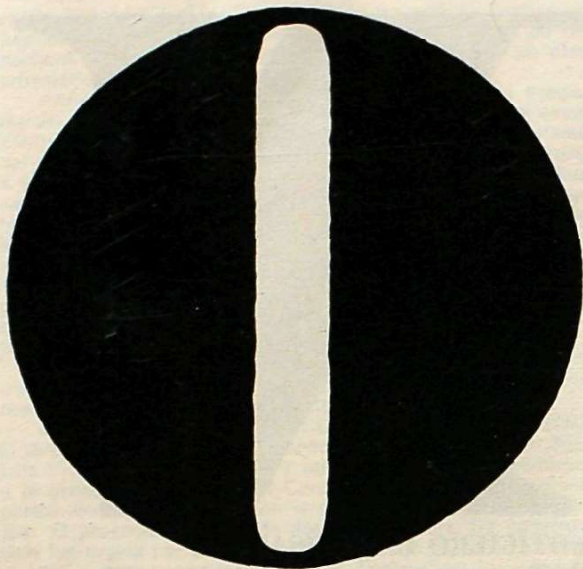
Promotor visible de la operación de venta, que fue reñida por haber más de un grupo que optaba a la compra, fue Eugenio Llarás, que pagó con letras avaladas por el Banco Condal. La agencia Cifra afirmaba más concreta: *El grupo comprador está integrado por capitalistas barceloneses con respaldo financiero del Banco Condal.*

La operación se había iniciado a finales de 1970, cuando algunos miembros de la familia Peris Mencheta, propietaria de la mayor parte de acciones del diario, empezó a desprenderse de las mismas. En 1971 hubo dos optantes a la compra: por un lado un grupo de personalidades económicas ligadas entorno a PESA (Prensa Económica, S. A.), propietaria de Nuevo Diario empresa en la que participan entre otros accionistas catalanes Udina Martorell, Félix Gallardo, Pedro Durán Farell, Santiago de Cruyllas, Andrés Ribera Rovira y Banco Condal; y por otro Antonio Botey Serra, sobrino de los Peris Mencheta, que quiso ejercer su derecho de adquisición preferente, y al parecer representaba los intereses de la Banca Catalana.

En octubre, y cuando la operación parecía inclinarse hacia Botey Serra, hubo una entrevista celebrada en el Banco Condal con el señor Grau, director de la entidad bancaria, el señor Llarás y el señor Miguel Vall Bragulat, consejero del mismo banco y yerno del señor Porcioles, notario y actual alcalde de Barcelona. Botey Serra se negó a ceder una participación al señor Llarás, tal como le pidieron, ya que no veía motivo alguno para esa cesión.

Pasado un tiempo, tuvo que cambiar de opinión, debido a presiones importantes, y PESA entró a formar parte de la nueva sociedad, conservando la mayoría todavía el grupo Peris Mencheta. Tampoco esta nueva estructura (Peris Mencheta, 51%; Botey Serra y su grupo, 16,3%; PESA, 16,3% y otro 16,3% todavía a repartir) convención en determinadas altas instancias (Cambio 16, 24-7-1972) y Llarás hizo una oferta por la que estaba dispuesto a adquirir todas las acciones. Así se consolidó esta operación, quedando los Peris Mencheta con un simbólico paquete de acciones.

Desde 1972 cambió el signo de *El Noticiero Universal* como diario combativo en materia de periodismo local. Pasó a ser nuevo gerente Miguel Vall, yerno de Porcioles, y proliferaron los artículos promunicipales, así como las entrevistas al alcalde.



OBRA SINDICAL DEL HOGAR

En Barcelona y provincia la Obra Sindical del Hogar y Arquitectura tiene 33.322 viviendas construidas en las que viven aproximadamente unas 150.000 personas. El 80 % de los ocupantes son trabajadores no cualificados, abundando los procedentes de antiguos núcleos barraquistas de Barcelona y otros municipios, expropiados por obras públicas y damnificados de las inundaciones del Vallés.

En la ciudad de Barcelona la O. S. H. cuenta con 6 polígonos (*La Merced, Trinidad, Verdún, J. A. Parera, La Paz y Roberto Bassas*). En la comarca, las U. V. A. S. (unidades vecinales de absorción social) de *Pomar* (Badalona), *5 Rosas* (Sant Boi), *S. Cosme* (Prat), y los polígonos de San Roque (Badalona), Ripoll, Cornellá, Esplugues, St. Vicens dels Horts, Gavá y Montcada. En el resto de la provincia, hay unidades en Terrassa, Martorell, Granollers, Sabadell, Rubí, Suria, Igualada, Manresa y Vilafranca del Penedés.

El polígono más antiguo se construyó en 1948 —Grupo *La Merced*, de Barcelona— y el más nuevo de los actualmente habitados es el grupo *Victoria*, de Granollers, terminado en 1967.

Están en construcción los polígonos *Gornal* y *Pedrosa* (Hospitalet) que albergarán a unos 20.000 habitantes, el *Badia* (Sta. Maria de Barberà), con unos 25.000 habitantes, aproximadamente, en su primera fase y el de Martorell.

Los problemas que se presentan en los polígonos de la O. S. H., salvo algunas particularidades, son los mismos en todas partes: goteras, filtraciones de agua, humedades, mal estado de las instalaciones eléctricas, de las conducciones de agua, cañerías reventadas, inundaciones en los sótanos con el peligro de que el agua llegue a los contadores, mal estado de las fachadas, de las escaleras y de las azoteas. A nivel de infraestructura urbana y equipamiento se denuncia la situación de las redes de alcantarillado y alumbrado, falta o mala conservación de jardines y espacios públicos, higiene deficiente, existencia de ratas, mal estado de los viales, falta de colegios, guarderías, ambulatorios, mercados, transportes insuficientes, taxis, teléfonos, y como problema muy característico de las relaciones entre la O.S.H. y sus *beneficiarios*, la falta absoluta de contratos diferidos de accesos a la propiedad, una de las reivindicaciones fundamentales de todos los habitantes de los polígonos sindicales. Como problemas más específicos hay que señalar la existencia de una planta transformadora de *basuras* junto al polígono de *Cinco Rosas* (Sant Boi) sin las debidas condiciones higiénicas, el hundimiento de las plantas bajas en el polígono *Arrahona*, de Sabadell, las molestias ocasionadas por la proximidad del *aeropuerto* y la insalubridad de la zona del *Llobregat* en *San Cosme* (El Prat). Este polígono acusa las deficiencias de una insuficiente cimentación sobre el terreno. Hay que señalar también el problema de los ascensores en el Grupo *Sant Llorenç del Munt* en Terrassa y el de las precarias condiciones laborales de los porteros en el *La Paz* de Barcelona.

Las malas condiciones de vida en que se hallan los ocupantes de los polígonos, junto con las exigencias de la administración de la O.S.H. (aumentando unilateralmente las cuotas en concepto de conservación y mantenimiento, cuando todos los equipamientos colectivos brillan por su ausencia) han provocado como forma más generalizada de lucha la *huelga de alquileres*, o más propiamente, *huelga de cuotas*. En el caso de *Trinitat Nova*, por ejemplo, el aumento fue del 160 %, ne-

gándose los vecinos a continuar pagando y depositando el dinero en una notaría con objeto de no incurrir en una falta causante de desahucio. En otros polígonos el no-abono de las cantidades a amortizar ha provocado una ampliación del plazo de amortización, de 30 a 50 años, como es el caso de los polígonos *Cinco Rosas*, *Pomar* y *San Cosme*.

Son reivindicaciones comunes a los barrios de la O. S. H. las reparaciones de todos los desperfectos en las viviendas, la adecuación de la infraestructura urbana, la otorgación de contrato de acceso diferido a la propiedad y la dotación de equipamiento suficiente (dispensario, saneamiento, escuelas, guarderías, zonas verdes y parques, centros recreativos y sociales, comunicaciones, etc.).

La lucha de los habitantes de los polígonos de la O. S. H. ha tenido indudable repercusión dentro del mencionado organismo, como lo demuestra la sesión del Consejo Sindical de Barcelona de 21 de julio de 1972 al reconocer que los grupos carecen del equipamiento necesario *para cubrir las elementales necesidades en los campos sanitario, escolar y de instalaciones cívico-sociales*. Al mismo tiempo se admite como causa de los problemas *la deficiente calidad de los materiales empleados*. En octubre de 1972 el mismo Consejo indicaba la adopción de medidas de carácter urgente: sustitución y reparación de cubiertas en los grupos *Pomar*, *San Cosme* y *Cinco Rosas*, encargo de proyectos, de reparación general de los grupos *Trinidad* y *Arrahona*, expendición de contratos de acceso diferido a la propiedad en favor de los *beneficiarios de aquellos grupos que en la actualidad carecen de ellos, estando previsto que se comiencen a entregar dichos contratos a partir del próximo mes de enero*. Hay que señalar que la mayoría de las reparaciones y regularizaciones previstas no se han llevado a cabo, ni siquiera se han iniciado.

Según informaciones dignas de crédito, parece ser que se está efectuando en estos momentos una *reorganización* de los servicios de la O. S. H. en la provincia de Barcelona, lo cual quiere decir, en otras palabras, la destitución de diversos funcionarios de la C. N. S. Los arquitectos autores de la mayor parte de dichos polígonos son Chinchilla Ballesta, Calzada Badia, etc. El problema de las realizaciones de la O. S. H. arranca de su propia concepción. La mayoría de los polígonos sindicales han sido construidos en terrenos rústicos —su carácter les permite actuar sin la existencia de plan parcial previo—, marginales y no integrados en la trama urbana. Jordi Borja escribía en la revista CAU dedicada a la *Gran Barcelona* que el objetivo de la O. S. H. no es solamente producir a bajo precio una vivienda de urgencia social sino también *realizar un buen negocio*. Los ocupantes, por razones que no son siempre evidentes, deben pagar mensualmente cantidades que oscilan entre las 600 y las 2.700. En unos casos durante 20 años y en otros durante 50. Calculando a grosso modo sobre la base de la media vendría a resultar que los ocupantes llegan a pagar alrededor del medio millón de pesetas por un piso cuyo coste no debe sobrepasar en general las 100.000 ptas.

OPUS DEI

El 13 de agosto de 1964 el Pleno Municipal adoptó el acuerdo de declarar hijo adoptivo de Barcelona a Monseñor José María Escrivá de Balaguer, prelado doméstico de Su Santidad y fundador y presidente general del Instituto Secular del Opus Dei. La iniciativa correspondió a un numeroso grupo de industriales (los obreros de cuyas empresas sumaban más de 150.000) que se dirigieron a la alcaldía con tal solicitud.

La relación de Monseñor Escrivá con Barcelona, según el discurso de Porcioles, es su estirpe catalana-aragonesa, sus antiguas y frecuentes estancias en nuestra ciudad y la creación del IESE (Instituto de Estudios Superiores de la Empresa) dependiente de la Universidad de Navarra, que tan fecunda labor ha desarrollado en la preparación de empresarios y especialistas, los colegios Monterols y Darsena, la escuela Llar para formación de la mujer en tareas del hogar, los colegios Xaloc, Viaró y Pineda, destinados los dos últimos a las clases altas, la Agrupación Cultural y Deportiva Brafa... (*La Vanguardia*, 15-8-1964 y *Palabras a la ciudad*, tomo IV de los discursos de José M. de Porcioles). Se dice que altos cargos de la Administración barcelonesa pertenecen privadamente a la Obra, entre ellos el propio Porcioles.

ORFELINATO RIBAS

El Orfelinato Ribas se inauguró el 1-5-1930. Formaba parte de la herencia benéfica del señor Luis Ribas i Regordosa, que había cedido al morir el 12-4-1911 y que administraría durante algún tiempo el que llegó a ser ministro de Hacienda Jaime Carner. Hasta 1968 ese Orfelinato fue considerado como zona sanitaria dentro del Plan Comarcal de 1953. A partir de esa fecha pasó a ser calificado de residencia semi-intensiva de bloques aislados al ser incluidos en el Plan Parcial de Can Figuerola, que se llama desde entonces de *Can Figuerola y Patronato Ribas*.

El Orfelinato Ribas comprende 4,7 hectáreas de terreno y un edificio *noucentista* situado en el Valle de Hebrón, 93-97, capaz de albergar 500 camas y 800 plazas escolares, muy bien construido y equipado para su época, con una zona de huerta, granja y bosque para jugar los niños. El Patronato disponía, para sufragar los gastos de la institución y de la escuela de Rubí, que forma parte también de la obra benéfica, de cuatro casas en la calle Ausias March, 4, 6, 8 y 10, una en la calle Aribau, 150, otra en Córcega, 271 y otra en la Ronda de San Pedro, 25. En 1972 estas propiedades estaban valoradas, sin contar el Orfelinato, en 81 millones de pesetas, teniéndose en cuenta para esta valoración únicamente los solares.

El Patronato está regido desde siempre por cinco patronos, que representan colegios profesionales de la ciudad. El actual presidente es **Francisco de A. Condomines**, ex-decano del Colegio de Abogados.

Con el cambio de calificación al que ya nos hemos referido, se ha pasado de no poderse edificar a poder construir casas de ocho plantas. Como muy bien decía el Colegio de Arquitectos, en una impugnación a esa modificación, *el proyecto de ampliación que ahora se presenta no puede analizarse como un hecho aislado, sino como saldo y finiquito de una gran operación de especulación comenzada hace diez años y que ahora termina* (24-8-71).

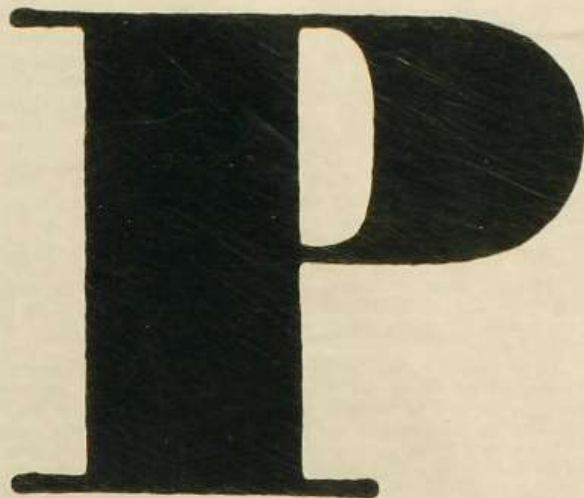
A comienzos del curso 1971-72 el Orfelinato no abrió ya sus puertas. Según el presidente del Patronato, ¡no habían solicitudes de ingreso de niños sin padre ni madre en Barcelona, hijos de padre o madre catalanes, requisito exigido por la institución de acuerdo con su criterio fundacional. *Puede decirse que el cierre actual no es debido al proyecto de venta, sino a la falta de niños* (El Correo Catalán, 18-5-1972). El otro argumento esgrimido para el cierre era el déficit de 1.500.000 ptas. que tenía el Orfelinato.



En vez de vender las casas y solares reseñados, procedieron a vender una parte de huertas y del bosque contiguo al edificio donde construye a toda marcha *Inmuebles en Renta*, S. A., *Barcall* y *Balma*, y se disponían a vender el Orfelinato en subasta pública a partir de 150 millones.

A consecuencia de la campaña de prensa en contra de esta subasta y la subsiguiente destrucción del edificio, el Ayuntamiento ha intervenido para quedárselo y dedicarlo a escuelas. Aunque aseguraban que el edificio amenazaba ruina y querían derribarlo, más tarde, debido a que en realidad la construcción se encuentra bien conservada, la sesión del Pleno Municipal del 3-12-1972 decidió adquirirlo y destinarlo a escuelas para el barrio.

La entidad privada promotora de todos los planes parciales realizados en Sant Genís dels Agudells (Can Figuerola y Orfelinato Ribas entre ellos), con el fin de cambiar la zonificación sanitaria a tolerancia de vivienda y sanitaria y después a residencia semiintensiva de bloques aislados, ha sido SADIS (Sociedad Anónima de Inmuebles Sociales) relacionada con Calfisa Cataluña, S. A. Fue autor de tales planes el arquitecto municipal Amado Tagarro Tagarro. (INSTITUTO MENTAL SANTA CREU, CONDOMINES VALLS, Francisco de A.)



PALACETE ALBENIZ

El Palacete Albéniz había sido edificado para permitir el descanso de la comitiva real en sus visitas a la Exposición de 1929. En 1952 albergó al representante del Papa en el Congreso Eucarístico, cardenal Tedeschini. El 9-11-1959 salió a subasta la construcción de un jardín privado en el Palacete Albéniz y demolición del antiguo palacio de arte moderno por 697.500 ptas. Eran las primeras obras de las que se han llevado a cabo durante diez años para dotar a la ciudad de un palacio residencia de huéspedes ilustres del municipio. Concedido en un estilo académico muy convencional, no presenta ningún interés arquitectónico. Existe un amplio mural de Salvador Dalí.

Las obras de cerramiento de una importante parcela del parque de *Montjuïc*, la ampliación del primitivo Palacete Albéniz y las obras de jardinería anexas han salido a concurso en diferentes fechas por los valores de:

3.500.000'—	(31-1-64)
18.543.180'40	(1-12-66)
17.438.690'49	(10-1-67)
267.272'20	(20-1-68)
430.256'73	(30-1-68)
49.390.126'—	(18-10-68)
89.569.525'82	

De considerarse los valores de las subastas en pesetas constantes, aun cuando faltan las cantidades invertidas desde 1959 al 1963 y en 1965, puede estimarse que el total supera ampliamente los 100 millones de pesetas. Ha sido concesionario de estas obras Francisco Closa Alegret. A esta suma debería añadirse el importe de la lujosa restauración y decoración interior.

El enorme y desproporcionado coste ha sido una de las bazas de argumentación más utilizadas por los opositores del monumentalismo municipal.

Uno de los huéspedes, el presidente tunecino Burguilba, quedó tan gratamente impresionado del edificio que encargó a dos arquitectos municipales del Servicio de Edificios Artísticos y Arqueológicos y de Ornato, la construcción de un pabellón similar para su residencia en Túnez. La obra ha sido objeto de crítica general en Túnez.

PARK GÜELL HOTEL

La historia de esta aventura hotelera, pionera de los muchos proyectos actuales sobre hostelería de lujo, comienza el 18 de diciembre de 1962. Según el registro de la propiedad, José Blay Castillo, entonces concejal del Ayuntamiento de Barcelona, por el tercio sindical, vende a Nathan-Nador Goldstein, apátrida, seis fincas con un total de 7.800 metros cuadrados por seis millones de pesetas. En la escritura figura un pacto especial según el cual: si en seis meses el comprador no conseguía autorización para construir un hotel, el importe de la obra revertiría en el comprador, quien podía rescindir el contrato. ¿Obtuvo el comprador el permiso del Ayuntamiento en una zona donde no se podía construir porque era parque urbano? No tenemos noticia de que el comprador devolviese el dinero.

El 14 de febrero de 1963 se funda en Madrid la sociedad *Park Hotel Güell*, S. A., con razón social en Barcelona, de la que Goldstein es el principal accionista. Sempronio explicaba

en *Tele/Expres* (27-8-71) que una compañía anunciaba en un diario de Zurich de 1963 la oferta de suscripción de capital con el propósito de construir un hotel en el mismo Castillo de Güell del parque obra de Gaudí (expresamente se confundía el *Castell dels 3 Dragons*, situado al lado del parque y que no era de Gaudí, para valorizar la empresa). Las obras —decían— tenían que comenzar en 1963 y acabar en año y medio.

El 20 de agosto de 1971 los nuevos promotores de aquel proyecto, entre los que figura el hotelero Juan Gaspart, celebraron una rueda de prensa en el Hotel Avenida Palace anunciando que el próximo mes comenzarían las obras de explanación y que ya tenían adjudicada la contrata de obras. El solar sobre el cual se iba a edificar el hotel medía unos 12.000 metros cuadrados, limitando con el Parque Güell y englobando la *Torre dels Tres Dragons*, que había sido propiedad de la firma cinematográfica Balet y Blay, de la que era socio el concejal Blay.

En la misma rueda los promotores dijeron que disponían de permiso de obras del Ayuntamiento desde 1969, aunque resultaba ser que la licencia no había sido convenientemente renovada. La zona donde debía erigirse el hotel estaba calificada en 1962 como parque urbano, por lo tanto no edificable. El plan parcial *dels Tres Turons*, aprobado definitivamente por el Consejo de Ministros el 13-7-1967, segrega esta finca del parque urbano, convirtiéndose una parte en bosque urbanizado y otra en ciudad-jardín intensiva. A pesar del cambio de calificación, el volumen de edificación propuesto en el proyecto de hotel de lujo rebasaba en 10 veces los límites que permitían las ordenanzas municipales.

Afirmaban los promotores que el hotel no sería visto desde el Parque Güell a pesar de sus 14 pisos de altura y que estudiarían un sistema de camuflaje mediante la pintura adecuada de las paredes medianeras y la *plantación de vegetales* en las terrazas. Además, el Parque Güell se convertía, en una parte, en aparcamiento privado del hotel, en el que se pensaba acceder precisamente a través del mismo parque, con lo que de hecho se convertía en jardín privado del hotel de lujo. A consecuencia de todo ello, se levanta una amplia campaña ciudadana de protesta contra este proyecto. Los decanos de los Colegios de Arquitectos, Aparejadores, Ingenieros y Licenciados, Profesores de Dibujo y *Amics de la Ciutat*, piden aclaraciones en carta dirigida al alcalde en fecha 1-10-71, reclamando una aclaración sobre las extrañas coincidencias e irregularidades que sobre ese caso se han dado. El Ayuntamiento jamás contestó esa demanda, pero después de una reunión con los jefes de servicio y arquitectos de los diferentes departamentos de urbanismo, se decidió la no renovación del permiso de obras, con lo cual quedó concluido este aleccionador asunto.

La revista *Editur*, en marzo de 1972, afirmaba que según sus noticias, el intento de construcción de un hotel en el Parque Güell era un asunto *fallecido*.

Esta es la historia de una victoria, por el momento, en la defensa de un espacio verde.

PARQUE VALLE HEBRON

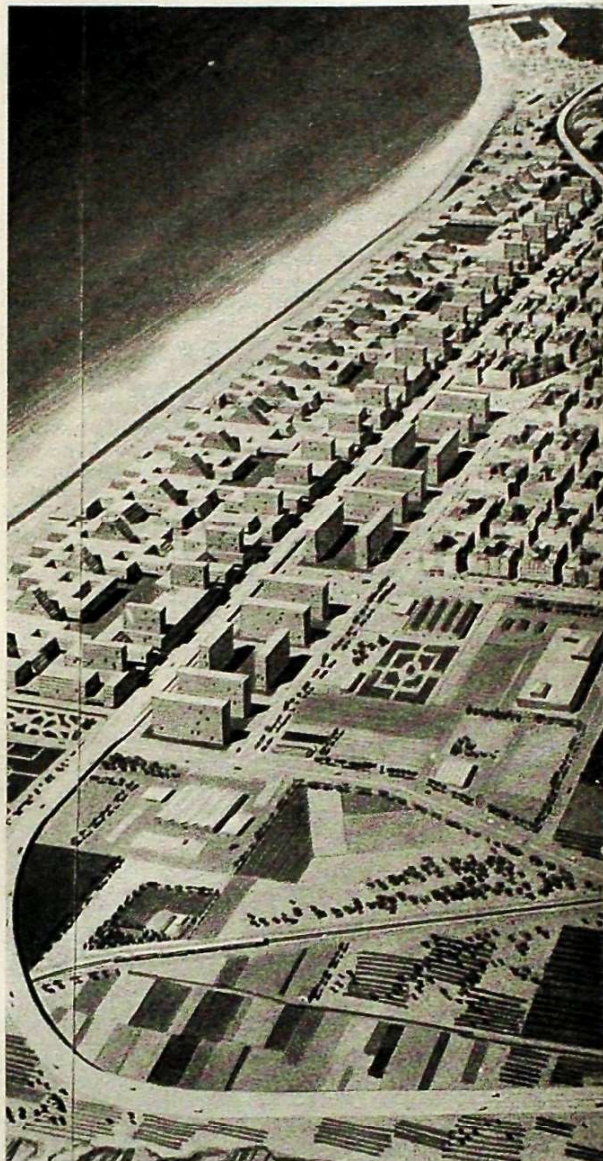
Nombre dado a una operación inmobiliaria realizada sobre zona verde junto al paseo del mismo nombre. La cronología de las actuaciones más importantes fue como sigue: 20-X-64: La Comisión de Urbanismo aprueba definitivamente un plan parcial del sector Parque del Valle de Hebrón, promovido por el Ayuntamiento de Barcelona.

12-XI-66: Por sentencia de la sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Territorial de Barcelona se declara no ajustado a derecho el acuerdo de la Comisión de Urbanismo, disponiendo que tal aprobación era sólo provisional y que la definitiva correspondía al Consejo de Ministros. Antes y después de la comunicación de esta sentencia al Ayuntamiento, éste concedió licencias de edificación, al amparo de las cuales se edificaron 1.152 viviendas en seis bloques de 31 metros de altura y 224 viviendas en cuatro bloques de 47 metros, infringiendo las prescripciones del Plan Comarcal único plan vigente para esta zona.

Las inmobiliarias que han promovido los edificios del Parque Valle de Hebrón son Atlanta, S. A. y Arion, S. A. (del grupo *Figueras Bassols*).

3-IV-70: A propuesta del Ministerio de la Vivienda, y previa deliberación del Consejo de Ministros, se acuerda denegar la aprobación definitiva del Plan Parcial del Sector Paseo del Valle de Hebrón. En dicha resolución se afirma que este Plan *... altera totalmente la zonificación, incrementa el volumen de la edificación y la densidad de población, varía el sistema establecido para el II Cinturón de Ronda, reduce la proporción —en relación con toda la ciudad— de espacio verde por habitante...*

14-VII-70: Porcoles, en escrito de respuesta al Colegio de Arquitectos, afirmaba que la alcaldía había dispuesto la redacción de un nuevo plan parcial acorde con los fundamentos que sirvieran de base para la resolución del Consejo de Ministros; y la incoación de una información previa, con el ca-



rácter que señalan los artículos 390 y 391 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Corporaciones Locales. Se desconoce hasta el momento el resultado de esta información.

Febrero 1971: Después de su aprobación inicial por el Ayuntamiento, aparece un nuevo Plan Parcial de Ordenación del Paseo del Valle de Hebrón, que es impugnado por el Colegio de Arquitectos. Este plan está todavía pendiente de la aprobación definitiva.

PASEO MARITIMO

La decisión de construir el Paseo Marítimo se debió al gobernador Acedo Colunga, y fue encargada de llevarla a cabo la Comisión de Urbanismo de Barcelona, de la cual el gobernador era el presidente. Esta obra de prestigio, errónea desde el punto de vista urbanístico puesto que es únicamente un balcón al Mediterráneo sin posibilidad de continuación y con un interés estético muy del siglo XIX (inspirada todavía por los paseos de la Costa Azul francesa), fue financiada a fondo perdido por la Comisión de Urbanismo. El primer tramo, de 540 metros de longitud, costó 38.192.302 ptas., y el segundo, de 386 metros, 20.903.024. Si se suma el importe de la estación elevadora de aguas residuales (1.530.292 pesetas) resulta que en total, menos de un kilómetro ha costado unos 60 millones. Durante el quinquenio 1965-70 estaba previsto continuar el paseo hasta la altura del paseo de Carlos I, pero se detuvo justo frente a la barriada de barracas del Somorrostro, desaparecida en 1966 con motivo de la Semana Naval. Habían de tener lugar en la playa unos ejercicios de demostración táctica y en pocos días sus habitantes fueron llevados a diversos lugares: La Mina - Pekín, Sant Roc (barracones provisionales), etc. (*Signo*, 16-VII-1966).

En el programa de actuación de la Comisión de Urbanismo (1960-65) se lee: *Si esta obra fuese una obra exclusiva-*



mente suntuaria, tendría ya urbanísticamente su razón de ser, pero el Paseo Marítimo es mucho más que eso. Significa... la desaparición de toda la zona de barracas de la playa; la habilitación de terrenos para la construcción de edificios que, enmarcando el paseo por el lado de la tierra, y formando una pantalla que tape el feo aspecto de las casas y fábricas vecinas, proporcione dignos lugares a los pescadores y personal de la barriada. En estas explicaciones queda clara la idea de un urbanismo del siglo XIX: edificios-pantalla que oculten el mal aspecto de lo que hay detrás, y además, un paseo al que sólo se puede acudir en coche, y sólo por las tardes a tomar el fresco, puesto que no hay sombra alguna, al haber desaparecido los primitivos árboles plantados.

Cualquier posibilidad de continuar el Paseo Marítimo está en este momento en entredicho por varias razones: a) donde había el Somorrostro, hay ahora un campo de fútbol; b) el vertido de escombros por parte de los camiones ha creado una muralla de 6 metros de altura por 150 metros de anchura. Se calculan en 2.500.000 metros cúbicos los escombros arrojados en la playa del llamado *sector marítimo oriental*, (la Copacabana que mencionaba Porcioles en sus discursos pro Plan de la Ribera). Ha sido ese vertido de los camiones una manera de ganar terrenos al mar para los promotores del Plan de la Ribera y la destrucción de toda esperanza de playa. (Playas). La alineación del Paseo Marítimo no coincide, tras el adelantamiento de la muralla dentro del mar, con la inicial línea de la playa y difícilmente podría continuarse también por esa otra razón.

Hay intenciones de proseguirlo por el otro lado, desde los Baños Orientales hasta los de San Sebastián, y en setiembre de 1972 se declaró de urgencia la expropiación de la zona de merenderos y baños, que sólo significaría la perpetuación de un error y la destrucción de una de las pocas zonas populares que le van quedando a Barcelona.

PATRONATO MUNICIPAL DE LA VIVIENDA

El Patronato Municipal de la Vivienda nació en 1945 como Instituto Municipal de la Vivienda, nombre que cambió en 1956 a petición del Instituto Nacional de la Vivienda para evitar confusión con el mismo. El Patronato heredaba, en el momento de su nacimiento, el patrimonio del Patronato de la Habitación, creado en 1927 para dar paso a las *Casas Baratas*, actualmente administradas por el P.M.V.

De 1945 a 1956 construyó 3.034 viviendas, y de 1956 a 1966, 10.455. En total, y hasta 1971 había edificado unas 18.000 viviendas. Sus principales actuaciones han sido en Can Clos, Polvorín, Torre Llovet, Paseo Calvell, Trinitat Nova, S.O. del Besós, Montbau, La Mina (en construcción), Singuerlin (Santa Coloma), Canaletes (Cerdanyola) y próximamente en Canyelles.

Sus objetivos se han demostrado contradictorios: en 1969 se afirmaba que el PMV, *contrariamente a lo que se cree, no es un instrumento ajeno al Ayuntamiento, sino un órgano propio del mismo, sin personalidad jurídica, pero con plena autonomía y que constituye instrumento inmediato y directo del municipio, especialmente dedicado al desarrollo de la política social de la vivienda...* Si se considera que dar vivienda a los barraquistas era la primera de las necesidades a cubrir por el PMV, puesto que de acuerdo con sus propias declaraciones son la gente que más la necesitan, puede observarse que en el periodo 1945-71 ha construido 18.000 viviendas, de las que sólo unas 2.000 han ido a parar a los barraquistas.

En ese aspecto la Obra Sindical del Hogar ha estado más cerca de sus objetivos y en todo caso, el Ayuntamiento se ha limitado a distribuir las UVAS construidas por aquella.

El Patronato Municipal de la Vivienda presenta diversas características en su política de construcción de viviendas:

a) casas de planta y piso de deficiente construcción en **Can Clos** realizadas en tiempos récord para solucionar un problema de prestigio —las barracas de la Diagonal afeaban el marco principal del Congreso Eucarístico;

b) edificaciones en zonas sobrantes de otras urbanizaciones sobre todo;

c) edificaciones en terrenos baratos, muy poco salubres y con nieblas casi permanentes como las tierras del futuro *poblado* del Sudoeste del Besós que tampoco tenían pendiente suficiente para construir los desagües;

d) falta de servicios —incluso de escuelas— en algunos de los nuevos polígonos promovidos por el PMV; el Besós tardó años en ver construidas sus escuelas. Falta de centros sociales. Si existe algún tipo de vida de barrio propia, se interviene para burocratizarla o intentarla dirigir (caso Can Clos). Se dan casos en que los vecinos, cuando existe el centro social, prefieren crear otro para huir de la ineficacia del PMV;

e) hubo una excepción de prestigio: Montbau. Siempre ha sido el polígono para enseñar a los interesados como ejemplo de vivienda social. A pesar de ello, surgieron problemas con la falta de condiciones de los terrenos. Un bloque edificado junto al Hospital del S.O.E., de 12 pisos de altura, estaba cimentado en parte sobre una antigua riera y empezaron a producirse grietas, que obligaron a tomar medidas protectoras;

f) política de selección de los habitantes de esos polígonos, tanto de cara a procurar que aquellas personas marginadas queden neutralizadas como a evitar cohesiones que sean focos de futuros conflictos;

g) al terminarse los terrenos baratos del término municipal de Barcelona, el PMV se ha dirigido a la comarca (Santa Coloma, Cerdanyola), lo que no es sino seguir los pasos de la Obra Sindical, cuando a través de la construcción de las UVAS, se dedicó a exportar el *barraquismo* barcelonés a los pueblos-ciudades de los alrededores. (*Zonas degradadas*.)

PLAN DE LA RIBERA

Plan nacido en 1965 que abarca una gran franja al SE. de Barcelona, de 225 hectáreas de extensión, 40 de ellas ocupadas por la RENFE. Su primera manifestación pública fue un folleto muy bien ilustrado, que llevaba el sugestivo subtítulo de *Barcelona. Una ciudad que no puede seguir viviendo de espaldas al mar*, en el cual se exponía un plan para regenerar toda la zona sur de Poble Nou, y algunos trozos de Barceloneta y Besós.

El Plan fue promovido por empresas que tenían —y que tienen todavía— allí sus instalaciones industriales: **Catalana de Gas**, **Motor Ibérica**, **Maquinista Terrestre y Marítima**, **Foret**, **Crédito y Docks**, **Hijo de Escofet**, **S. A.**, **MACOSA**, **Hidroeléctrica de Cataluña**. Cabezas visibles de los promotores fueron **Pedro Durán Farell**, entonces presidente de *Catalana* y *Maquinista*, **Enrique Gabarró**, **Arturo Suqué**, **José María Lozoya** —otro hombre fuerte de *Catalana de Gas*—, **Ferrán del Pozo**, **José María Pujol-Xicoy**... Se constituyó la empresa *La Ribera*, S. A. el 18 de marzo de 1966 para desarro-

llarlo. Su gerente fue el abogado Miquel Roca Junyent, que realiza trabajos por encargo de la Comisión de Urbanismo, entidad encargada de aprobarlo, y donde está en la actualidad atascado el *Plan del Sector Marítimo Oriental*, que sustituyó al de la Ribera.

Se sumaron, tras constituirse la sociedad, *Martini Rossi*, *Jorge Whal*, los bancos Industrial de Cataluña (experto en trasladar empresas fuera de Barcelona como repite insistentemente en una campaña publicitaria de la primavera de 1973), Urquijo, la Unión Industrial Bancaria, las tres Cajas de Ahorro (Diputación, CPVA y CAMP) y la RENFE. Hay que tener en cuenta que las 40 hectáreas de RENFE fueron cedidas a la ciudad para uso público.

La oposición de la pequeña burguesía de Poble Nou, el barrio mayormente afectado sobre todo en su zona de Taulat, del resto de vecinos, de algunas entidades profesionales como el Colegio de Arquitectos, y de Sindicatos, lograron reunir cerca de 9.000 impugnaciones contra el *heredero* del Plan de la Ribera, el del Sector Marítimo Oriental, que patrocinaba el Ayuntamiento, y que corresponde a la mitad de los terrenos del primitivo, pero con la particularidad de que *todas las empresas* están precisamente radicadas en la parte aprobada, con un coeficiente de edificabilidad cuatro veces superior al habitual en los cascos urbanos de las ciudades europeas. Sólo *Catalana* y *RENFE* están presentes en la parte del Plan de la Ribera que no prosperó municipalmente. Vale la pena tener en cuenta que en la exposición *Barcelona-74* el Ayuntamiento anunciaba en panel destacado el Plan de la Ribera, aunque luego aprobase una versión abreviada, y muy impugnada.

En varias memorias de las empresas mencionadas, se hace referencia expresa al Plan de la Ribera como un sistema de solucionar el problema de los terrenos que ya no interesan industrialmente (*Motor Ibérica* y *Foret* se han trasladado ya parcialmente a la Zona Franca, *Maquinista* hace tiempo que tiene congelada su factoría de la Barceloneta). En *Las primeras empresas españolas*, al referirse a *Motor Ibérica*, afirman: *La Ribera, entidad destinada a revalorizar los terrenos del barrio barcelonés de dicho nombre*. Aprovechemos para afirmar que nunca se han llamado así las zonas afectadas por el Plan en cuestión, y que el único barrio conocido como la Ribera históricamente, es el de Santa María del Mar.

Para responder a los planos oficiales, diversos Colegios Profesionales y diversas entidades culturales y de industriales y propietarios del barrio, organizaron un concurso de ideas para poder presentar a la Administración una alternativa. A pesar del éxito de participantes y de la extensa campaña de prensa, actos culturales, etc., el concurso no sirvió para otra cosa que para demostrar la impotencia de los afectados, y su riqueza de ideas.

En la actualidad se asegura que el Plan del Sector Marítimo Oriental va a ser devuelto por la **Comisión de Urbanismo** al Ayuntamiento por no verse clara su financiación y otros puntos (la memoria tiene seis folios y sólo hay 25 líneas dedicadas al estudio económico-financiero, que bien poca cosa aclaran). Una comisión mixta del Ayuntamiento y de la Comisión de Urbanismo trabaja actualmente en hallar una solución a los problemas que la segunda encuentra en el Plan.

PLANES PARCIALES

Los planes parciales son el mecanismo perfecto para que los grandes propietarios puedan realizar, en muchos casos, la especulación del suelo. Contra todas las previsiones legales, muchos planes parciales no han servido para desarrollar y concretar el Plan Comarcal, sino para legalizar las situaciones de construcciones clandestinas y otros tipos de infracciones, y sobre todo para aumentar el volumen de edificabilidad.

De los 41 planes parciales aprobados y existentes en el término municipal hasta 1971, 10 (el 25 %) fueron realizados para legalizar la existencia de unos edificios, una zonificación o una trama de calles que ya estaban realizadas con anterioridad a los planes de referencia y que contradecían el Plan General o Comarcal; 25 (el 60 %) aumentaban el volumen edificable, siendo la mitad de éstos promovidos por la iniciativa privada; y el resto son planes parciales de extensión de la ciudad, es decir, de urbanización de calles.

En esos 41 planes se respetaron en general las cifras de zonas verdes respecto al Plan Comarcal, pero se perdieron 61 hectáreas recreativas y sanitarias. En cambio, lo que sí han hecho los planes parciales ha sido aumentar los volúmenes edificables en 1,8 respecto al Plan General, es decir, que si estaba prevista una ciudad habitable para 2.400.000 personas, gracias a los planes parciales se podrá dar cabida en Barcelona a 4.312.000 habitantes.

Dos ejemplos concretos de planes parciales:

Bonanova, previsto en 1953 como ciudad jardín semiintensiva de 107 hectáreas. Su plan parcial correspondiente ha permitido multiplicar su capacidad de edificación por 2,5, manteniendo el mismo equipamiento. Las torres de aquella

zona que habían creado extensas zonas de ciudad jardín admirables, van dando paso paulatinamente a bloques enormes con apartamentos de gran lujo.

Instituto Mental de la Santa Creu. Sobre él se afirma en *Cuadernos de Arquitectura* n.º 87: *Existen verdaderos especialistas a la caza de espacios públicos para su conversión en polígonos residenciales, con el fin de revalorizar el terreno creando unas plusvalías que sólo benefician a aquellos que promueven el plan. Reciente todavía el escándalo suscitado por la enajenación de los terrenos del Instituto Psiquiátrico de la Santa Creu, no podemos menos que señalar que esta operación es tan sólo un botón de muestra entre muchos cambios espectaculares de zonificación. Can Figuerola, Patronato Ribas, Can Enseña, etc., eran otras tantas zonas sanitarias que se han convertido en polígonos de inmuebles sociales gracias a las oportunas modificaciones introducidas en planes parciales aprobados a instancias de cierta inmobiliaria barcelonesa.*

Es conveniente tener en cuenta que para poder promover un plan parcial un particular ha de disponer de la propiedad del 60 % de la superficie que se quiere planificar. Por eso es importante constatar que de los 41 planes parciales aprobados hasta 1971, 295,5 hectáreas fueron planificadas por la iniciativa privada sola, 1.094 por la iniciativa privada en colaboración con el Ayuntamiento o por cuenta de entidades privadas y públicas, y 2.271 hectáreas por el Ayuntamiento. La *Comisión de Urbanismo* únicamente ha actuado sobre 120 hectáreas.

Otros planes parciales de gran envergadura son la **Ribera**, **Zona Franca**..., definidos por el economista Joan Clavera como una forma de intervención del *capital monopolista de municipio*, es decir, como una forma de actuación económica típica barcelonesa desarrollada estos últimos años por los grandes grupos.

Las grandes parcelas ajardinadas y de viviendas unifamiliares han sido sustituidas por grandes bloques de apartamentos como ocurre en el Paseo de la Bonanova.



PLANO DE LA CIUDAD

En el piso cuarto del nuevo edificio del Ayuntamiento, existe una oficina que lleva el nombre de *Subunidad del Plano de la Ciudad* que depende de la Unidad de Urbanismo adscrita a su vez a la Delegación de Urbanismo (Bueno Hencke).

Dicha oficina es quizá de las más eficientes del Ayuntamiento teniendo en cuenta el gran número de consultas que se realizan y la rapidez con que se despachan los asuntos. Cada día, cantidad de corredores de fincas, propietarios, delineantes, arquitectos, aparejadores, inquilinos, afectados, etc., acuden para pedir información precisa del estado en que se encuentra un determinado solar, qué alineaciones tiene una nueva calle proyectada, la altura a la que se permite edificar en un determinado solar.

La Subunidad del Plano de la Ciudad, es por tanto, la fuente más directa de información y la representación más gráfica del proceso especulador y constructivo de Barcelona.

La ciudad aparece, en los mil diversos planes que se enseñan, como una cantera inagotable de plusvalías a rescatar por la iniciativa privada, dado que casi todo el término municipal es edificable cada vez en mayor medida. (PLANES PARCIALES.)



Bogatell.

PLAYAS

Barcelona dispone de seis kilómetros de playa por la parte de Poble Nou y Barceloneta, la mayor parte ocupada por usos industriales. A consecuencia de los temporales de 1947, que se llevaron consigo algunos trozos de playa y que causó consiguientes destrozos en la costa, se formuló un plan de protección de la costa a base de espigones que habían de permitir que se ganase poco a poco arena al mar, fijando la costa en forma de una playa continua y estable desde el puerto al Besós. El plan no llegó a llevarse a cabo y se ha dejado que la enorme playa de que podría disponer Barcelona se fuese deteriorando con el paso del tiempo.

La larga playa de Poble Nou a la Barceloneta ha sido destruida definitivamente por los escombros que arrojan diariamente camiones y fábricas, los cuales han llegado a levantar una muralla de 6 m. de altura y de anchura variable hasta el extremo de 150 metros. Según cálculos, hay unos 2.500.000 metros cúbicos de escombros entre el final del Paseo Marítimo y el Besós. Esto permite ganar terrenos al mar con vistas al futuro Plan de la Ribera. También permite resolver el problema del vertido de los residuos industriales y de los escombros procedentes de los derribos de la construcción.

Aparte de la muralla de basura, se encuentra el problema de los desagües del Bogatell y riera de Horta, las dos cloacas más importantes de la ciudad, junto a las inundaciones que arrastran en sus cauces, los ríos Llobregat y Besós. Son los ríos y las cloacas los responsables del líquido nauseabundo en que se ha ido transformando nuestra costa ciudadana.

Otro problema de las playas barcelonesas es la privatización, que reduce notablemente las playas libres disponibles.

Casas de baños y clubs de natación se reparten los mejores trozos de la costa barcelonesa.

La extracción de gravas del Llobregat es un factor decisivo para que la línea costera vaya retrocediendo en vez de avanzar, como ha hecho siempre, lo cual contribuye al proceso de desaparición de nuestras playas.

Peligro en perspectiva que agravará todavía más el problema de una Barcelona que habrá perdido sus playas es la instalación de 25 puertos náuticos en el litoral del Área Metropolitana. La consecuencia de su construcción será que los puertos, junto con los espigones, actuarán de barrera contra las corrientes de arena que arrastra consigo el mar. La arena de las actuales playas irá retirándose en vez de avanzar. El ejemplo más crítico es el proyecto de los ocho puertos a construir entre el delta del Llobregat y Castelldefels, que significará la condena definitiva de las magníficas y abandonadas playas que habían de haber servido para la proyectada *Ciutat de Repòs i Vacances de Castelldefels* - GATCPAC.

Las playas más importantes de la ciudad son: *Can Tunis* (prácticamente desaparecida con el nuevo puerto), *Barceloneta* (donde se encuentran las playas privadas y algún retazo libre, el paseo de merenderos y el Paseo Marítimo), *Poble Nou* (con la mencionada muralla de escombros y 103 hectáreas ocupadas por usos industriales: 40 de RENFE, 35 de Cata-



El petrolero descarga crudo para la fábrica de gas, mediante tubería sumergida.

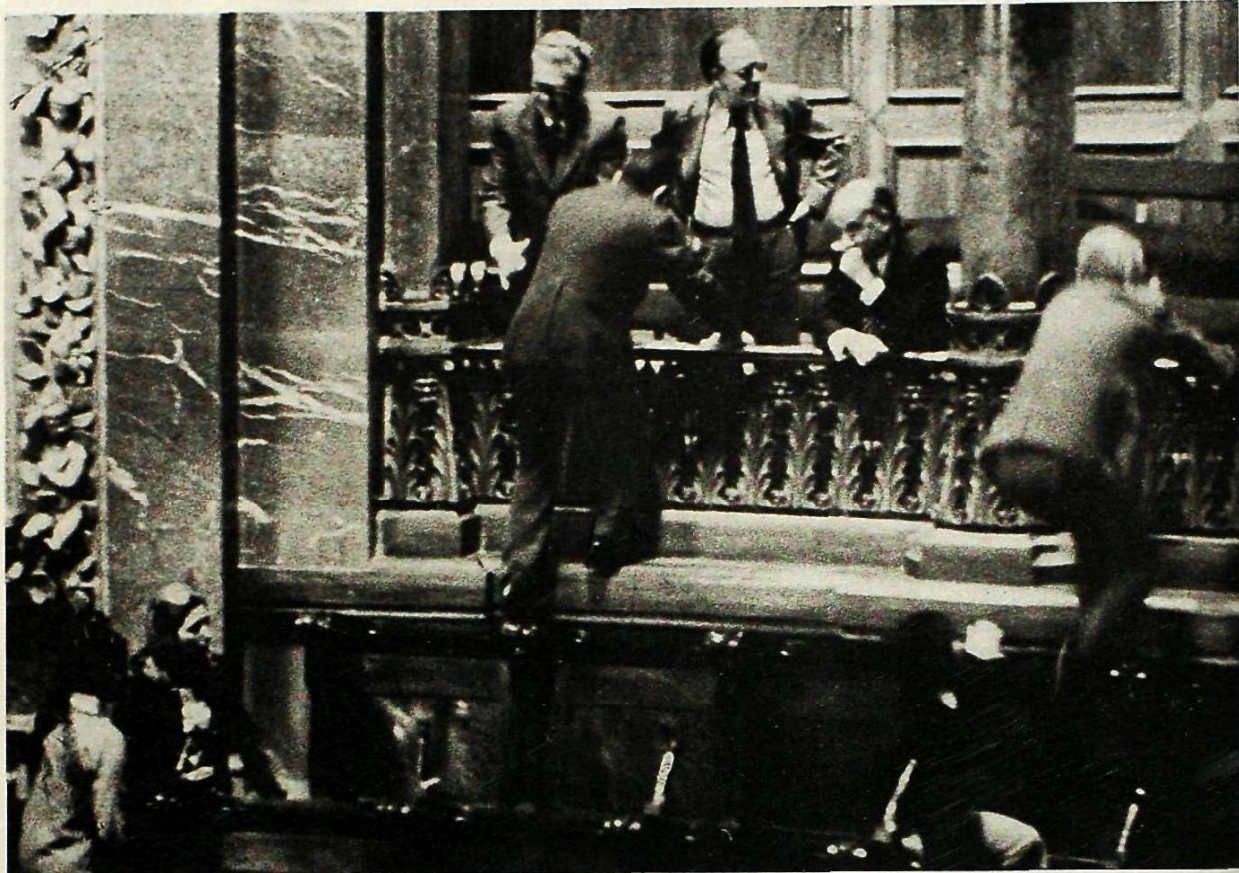
lana de Gas, 25 de MACOSA, 3 de Maquinista, y que en 1912 contaba en cambio con los baños de la Marbella, calificados según un anuncio de los años veinte como la *platja més neta de la zona marítima de Barcelona*, Camp de la Bota, (barrio de barracas que, tanto por su anchura como por la excelente calidad de su arena granítica, estaba considerada como la mejor playa de Barcelona).

PLAZA GAUDI

Estaba ya prevista por el Plan Jaussely en 1903. Se encuentra comprendida esta hipotética plaza, que figura proyectada incluso en las guías urbanas, entre las calles Lepanto, Marina, Mallorca y Provenza.

En la programación de la actividad municipal para 1963-64, en el capítulo 2. *Formación de Espacios Verdes*, el epígrafe 2.8 indica que están previstos 2.767.415 pesetas para 1963 y 11.500.000 pesetas para 1964 con destino a la Plaza Antonio Gaudí.

En el Plan Comarcal de 1953 figura como «verde público». Está afectada parcialmente por una vía de acceso al I Cinturón de Ronda. En la actualidad, 50.000 metros cuadrados están ocupados por industrias, almacenes y locales comerciales. En una reunión de la Asociación de Vecinos de la Sagrada Familia, el concejal del distrito se refirió a la existencia de un proyecto para construir en la nonata Pl. Gaudí un edificio singular que actuaría como edificio-pantalla de las edificaciones construidas a lo largo de la calle Lepanto. También se prevé trasladar el mercado de la Sagrada Familia, actualmente en la calle Padilla, con lo que poco quedaría para verde público.



Funcionarios municipales tomando asiento en el pequeño palco destinado al público del Pleno Municipal, antes de empezar la sesión.

Foto. VICTOR

PLENOS MUNICIPALES

Los plenos del Ayuntamiento de Barcelona se caracterizan por celebrarse en sesiones fijas y extraordinarias. Las sesiones fijas son las siguientes:

30-11: San Andrés. Juramento de nuevos concejales.

2-2: Candelaria. Programa de actuación.

25-4: San Marcos. Ordenanzas y reglamentos. Empresas municipales.

28-6: Vigilia de San Pedro. Censura de cuentas del presupuesto municipal anterior. Ordenanzas fiscales y exacciones.

El día siguiente a la terminación de las fiestas de la Merced: aprobación del presupuesto anual.

Suele haber escasez de público, aunque últimamente se observa una mayor afluencia. Han destacado en ese aspecto el conflicto de Collcerola (*Basuras*) y el último del mandato Porcioles en que se esperaba fuese aprobado el Plan Torre Baró-Vallbona-Trinitat.

El carácter presidencialista de la Corporación Municipal barcelonesa se vio reforzado desde la promulgación de la Carta Municipal y se ha visto reflejado en el desarrollo de los plenos, tanto por el escaso papel activo que desempeñan los concejales como por la inexistencia de un público interesado en estas cuestiones, al menos hasta fechas recientes.

Si las pretensiones de la Carta Municipal incluían reforzar la actuación de los concejales para una mayor descentralización de la Casa Gran, los resultados de las elecciones de 1970 para concejales por el tercio familiar de Barcelona no pudo ser más desmoralizador: sólo votó un 20 % del censo electoral, (ABC, 23-10-70) lo que representa un porcentaje de absentismo escalofriante.

También en este sentido de la participación ciudadana son significativas las opiniones recogidas con ocasión del nombramiento del futuro alcalde, publicadas por *La Actualidad Española*, en que por boca de varios periodistas (diez de los diecisiete consultados) se manifiestan contra el carácter escasamente democrático de dicha designación. Dice uno: *Tengo por cierto que la inmensa mayoría de los barceloneses no gastarán un minuto de su tiempo en efectuar elucubraciones sobre el tema... porque, ¿qué papel desempeña la opinión pública en el proceso de designar los altos cargos de la Administración Local?*

En cuanto al desinterés del ciudadano por la marcha de los plenos, últimamente han habido repetidos casos que indican el despertar de la conciencia pública. Aunque esto debería satisfacer a quienes se lamentan de la falta de participación ciudadana, el caso es que en la sesión del 10 de mayo, y ante la presencia de unos 300 vecinos de Torre Baró y demás barrios afectados por el Plan Torre Baró-Trinitat-Vallbona y otros barrios, se dio el insólito espectáculo de funcionarios escalando por encima de los sillones de los concejales para ocupar la primera fila del palco destinado al público, palco donde apenas caben unas 50 personas. Sólo 35 vecinos de los 300 que aguardaban pudieron ocupar dicho palco después de más de una hora de larga espera.

De un estudio comparativo de la actividad de los plenos entre los años 1932 y 1970 (períodos del 1 de enero al 30 de noviembre) resulta:

Estas comparaciones ponen de relieve la escasa y anémica actividad del máximo organismo municipal, máxime si la comparación se hace extensible al volumen de problemas que tenía el municipio en 1932 y los actuales.

	1932	1970
Número de sesiones plenarias	45	5
Total horas de duración de los plenos	175,25	13,15
Total número de medallas concedidas en los plenos	1	36 (25 de ellas al mérito deportivo)
Propuestas presentadas a los plenos por los concejales	450	14
rechazadas	22	—
aprobadas con votos en contra	49	—
aprobadas	379	14
Días de diferencia entre la celebración del pleno y su publicación en la Gaceta Municipal:		
Máxima diferencia	5	98
Mínima diferencia	3	65



El Alcalde en Montjuïc. Estreno de la «Cobla de la Ciutat». 19-III-68.

PORCIOLES Y COLOMER, José M. de

Nació en Amer (Gerona), en 1904. Casado con Dolores Sangenís Graells, de cuyo matrimonio son hijos María Mercedes (religiosa del Sagrado Corazón), Montserrat (casada con Manuel Vall Bragulat), Juan María del Carmen (casada con Alfredo Briaes), José María y María Eugenia. Vive en la calle Rosellón, 283, y tiene una gran mansión de verano en Vilassar de Dalt, en la urbanización de San Sebastián, cuyo promotor es su yerno Vall Bragulat.

De joven perteneció a la *Lliga Regionalista*. Se licenció en Derecho y más tarde ganó las oposiciones para notario, ejerciendo desde 1932 en Balaguer. En 1940 fue alcalde de esta localidad y un año más tarde fue nombrado presidente de la Diputación de Lérida, al mismo tiempo que lo era Antonio María Simarro en la de Barcelona. Perteneció a la Junta Parroquial de Acción Católica de Balaguer por los años de la postguerra, por lo que de confirmarse su pertenencia al Instituto Secular del Opus Dei, ello no hubiese sido más que una consecuencia natural de la evolución espiritual del biografiado. Más tarde fue Director General de Registros y Notariado.

Desde 1947 ejerce de notario en Barcelona hasta que diez años más tarde, el 18-3-57, fue nombrado alcalde de Barcelona en sustitución de Antonio María Simarro. Dicho cargo lo desempeñó hasta que el 11-5-73 fue sustituido por Enrique Masó.

Desde que ocupó el cargo de alcalde la notaría estuvo a cargo de un sustituto, el notario Manuel Ocaña Campos, junto con varios abogados como colaboradores. Por lo que se ha podido comprobar en el Registro Mercantil, desde 1966 el *Banco Condal*, desde 1964 el *Banco Catalán de Desarrollo*, la mayor parte de inmobiliarias del grupo *Figueras*, entre otras, todas estas sociedades han acudido a escriturar sus operaciones a la notaría de Porcioles.

Juez de Apelación del Principat d'Andorra, cargo vitalicio, y para el que fue nombrado por el copríncipe y obispo de la Seu d'Urgell, Iglesias Navarro. Procurador en Cortes. Vocal del Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Miembro ponente de la Comisión de Juristas para redactar el Apéndice del Código Civil del Derecho Foral Catalán. Correspondiente de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación. El 18-7-73 el Jefe del Estado le concedió la condecoración de la Real y Muy Distinguida Orden de Carlos III. Gran Cruz que le confiere el tratamiento de Excelentísimo Señor.

Ex-presidente de la Comisión Ejecutiva de la *Comisión de Urbanismo* y Servicio Comunes de Barcelona y municipios de la comarca, ex-vicepresidente de la Junta del *Consorcio de Túneles del Tibidabo* conjuntamente con el ex-presidente de la Diputación de Barcelona, José M.ª Muller y de Abadal, Miembro del Patronato de *Viviendas del Congreso*.

En la Memoria de 1970 del *Banco de Madrid* se hacía constar su nombre con el cargo de consejero. Pequeño accionista de *El Correo Catalán*. Se tiene la impresión de que pertenece a diversas sociedades anónimas, en cuyos consejos está representado por familiares. Presidente de *INPACSA (Industrias del Papel y de la Celulosa, S. A.)*, de 85 millones de capital. El 95 % de las acciones figura a su nombre y el 5 % restante a nombre de sus hermanas Narcisca e Ignacia. La fábrica se encuentra en Balaguer y es responsable en buena parte de la contaminación del río Segre a su paso por Lérida. La misma empresa ha motivado una fuerte oposición a todo lo largo del río Turia por el miedo a la contaminación de las aguas ante el proyecto de establecer una nueva factoría en las cercanías de Teruel.

Según el artículo *Los más ricos de España*, publicado por el semanario *Los Españoles* (n.º 4, 16-4-73), la familia Porcioles ocupa el décimo lugar entre las diez fortunas más grandes de España, con 2.000.000.000 ptas., aproximadamente. La lista ofrecida es la siguiente: Familia March, 15 a 20 mil millones de pesetas; familia Blasco Ollero, de 10 a 12; familia Uriol y Urquijo, 10; Carlos Godó (Conde de Godó), de 6 a 10; Ruiz Mateos (Rumasa), de 4 a 6; Domingo López (Banco Occidente), de 4 a 6; familia Botín, de 5 a 6; familia Semir (*Cocheras de Sarriá*), de 2 a 3; familia Coca, 2, y familia Porcioles, 2. Según se dice en el mismo artículo a la lista habría que añadir los nombres de los financieros Churruga, Garnica y Lazábal, Ignacio Villalonga (Banco Central), Ardid Jimeno, Banús, Huarte, Meliá, Arecas (El Corte Inglés), Ribera Rovira, Agustín Montal, etc. Sobre la familia Porcioles añade: *Industriales catalanes con capital invertido en amplísimos sectores. Un miembro de la familia, el ex alcalde de Barcelona, don José M.ª de Porcioles, fue el que declaró un mayor número de ingresos en las «listas» hechas públicas el año pasado. El señor Porcioles fijó en 5 millones de pesetas los rendimientos por su trabajo personal.*



En resumen, cabe repetir lo que declaró en la entrevista publicada por el *Dossier-Mundo*, febrero de 1973: Soy un político accidental. He actuado en política sólo cuando he sido requerido. Nunca he negado mis servicios, pero a la vez, siempre que he podido he vuelto a mi profesión de notario. Soy hijo de notario y amo entrañablemente al notariado, al que he servido con fidelidad siendo director general de Registros. Mi gran amor es todavía el Derecho privado, porque en él está el hombre en todas sus facetas, en todas sus perspectivas. Volver a mi profesión, a tener trato directo con el público, preocuparme por sus problemas, buscar soluciones jurídicas a sus cuestiones, me llena el espíritu tanto como el mejor cargo público. Quizás haya de buscarse en su discurso del 17-11-57, pronunciado con ocasión del *Día Mundial del Urbanismo*, y titulado *Influencia del urbanismo en la evolución del concepto de propiedad fundiaria*, la base teórica que ha de permitirle conjugar tanto su actividad pública (sobre todo en su dimensión urbanística) como su profesión notarial, su gran amor por el Derecho privado.

PRESUPUESTO Y PROGRAMACION MUNICIPAL

El cuadro general de proyectos de inversión del Ayuntamiento de Barcelona para el período 1969-74 es como sigue:

De Quesada, en «Pueblo»



PORCIOLES.—¿Es que no puede uno ni salir a tomar el bocadillo de las once?

Sectores	1969	1970	1971	1972	1973	1974	Importe	%
Admón. Gral. y Turismo	1.117,0	123,9	111,5	111,5	112,5	112,5	683,6	2,46
Urbanismo y política del suelo	160,8	295,5	320,2	252,3	335,4	415,8	1.780,0	6,38
Vialidad y pavimentación	421,8	147,5	1.604,4	1.137,4	1.234,8	1.235,8	6.981,7	24,98
Alcantarillado	90,0	244,4	298,9	296,4	497,0	430,0	1.856,7	6,65
Alumbrado público	66,0	76,0	81,0	86,0	101,0	121,0	531,0	1,90
Circulación	87,4	43,0	30,0	30,0	35,0	40,0	265,4	0,95
Instalaciones deportivas	46,2	135,8	136,9	136,7	38,0	39,0	532,6	1,91
Parques y Jardines	95,4	95,0	95,3	97,7	100,7	103,1	587,2	2,10
Vivienda y absorción de suburbios	471,4	640,7	660,1	758,7	781,6	809,2	4.121,7	14,75
Transportes superficie	340,7	346,5	201,6	130,8	105,4	105,4	1.230,4	4,40
Transportes subterráneos	450,0	550,0	350,0	1.021,0	1.163,0	781,0	4.315,0	15,44
Abastos	31,5	39,0	40,2	40,2	40,2	40,2	231,3	0,82
Abastecimiento aguas	289,5	102,1	101,0	21,8	33,0	36,0	583,4	2,09
Limpieza viaria, recogida y tratamiento basuras	298,5	335,5	245,5	0,5	0,5	0,5	881,0	3,15
Sanidad y Asistencia Social	230,4	191,3	167,1	168,2	144,2	117,6	1.018,8	3,65
Cultura	226,8	283,0	306,4	253,8	231,3	273,2	1.574,5	5,64
Atenciones urgentes e imprevistas	—	—	29,6	187,0	194,8	352,6	764,0	2,73
Total	3.418,4	4.849,2	4.779,7	4.730,0	5.148,4	5.012,9	27.938,3	100,00

(Fuente: Ayuntamiento de Barcelona. Programa de actuación municipal 1969. Los valores absolutos, en millones de pesetas).

Escribe Arturo Soria en *Cambio 16* (24-1-72) que de acuerdo con el programa de actuación municipal se invertirán en Barcelona durante 1969-74 más millones en pavimentación —1.301.000.000 ptas.— que en enseñanza primaria, asistencia social, salud pública y asistencia médica. Todas estas partidas juntas suman 1.204.800.000 ptas. Pero la pavimentación no es más que una pequeña parte de las obras conjuntas de vialidad, que se trazarán 4.443.700.000 ptas., o sea, se dedica casi cuatro veces más dinero para que la gente circule que para que la gente se eduque, y goce de salud y asistencia. Y ni esto último es verdad, pues los que circulan en coche son menos (una tercera parte de la población) y los que necesitan la asistencia social y las escuelas primarias son todos. El automóvil como medio de transporte masivo es ineficaz. El colmo de la paradoja es que se hacen grandes inversiones para que una minoría circule y luego resulta que ni esos pocos pueden hacerlo por la congestión que ellos mismos originan y con la que dificultan, de paso, el movimiento de las 2/3 partes de los habitantes de la ciudad.

La constatación de lo ya apuntado queda reflejado en el presupuesto municipal ordinario aprobado para 1972, cifrado en 4.384 millones de pesetas y cuyo desglose por porcentajes es como sigue:

1. Serv. generales (Admón., Policía y Bomberos)	2,48 %
2. Cultura (educación y museos)	7,45 %
3. Sanidad y Asistencia Social	5,03 %
4. Urbanismo y Vivienda	14,02 %
5. Vialidad (viales, pavim., alcantarillado y luz)	27,36 %
6. Zonas verdes y deportivas	6,31 %
7. Abastecimientos	6,52 %
8. Transportes y circulación	26,74 %
9. Otros serv. urb. (limpieza viaria y basuras)	4,09 %
Total	100,00 %

En el capítulo de vialidad, el 70 % de los 1.189 millones presupuestados se dedican a estructuras viales y pavimentación. En el capítulo de urbanismo y vivienda, el 43 % se destina a apertura, ensanchamiento y modificación de vías públicas.

PUENTE DE MOLINS DE REI

La noche del 5 al 6-12-1971, a consecuencia de las fuertes lluvias caídas, las aguas del Llobregat que llevaban un caudal de 600 m³/seg., arrastraron uno de los pilares centrales y dos arcadas del puente de Molins de Rei, cayendo al río un camión y un turismo que pasaban en aquel momento, lo que supuso un muerto y un desaparecido. El 30 de diciembre, y debido a otro fuerte aguacero, caía otro pilar del puente.

Hubo, desde este momento, gran interés en derribar inmediatamente el puente de piedra, llamado de Carlos III y considerado una obra maestra de la ingeniería del siglo XVIII. El proyecto de este puente era de Pere Cermeno, ingeniero militar al que se deben, asimismo, la iglesia de Sant Miquel del Port en la Barceloneta y la nueva catedral de Lérida. El puente tenía 300 metros de longitud y 15 arcadas, de las que únicamente se habían desplomado tres. La urgencia del derribo se justificaba porque las exigencias técnicas obligaban a aprovechar el mismo eje del puente dañado como única

posibilidad para cruzar el Llobregat. De hecho, unos 400 metros más abajo existía la clara posibilidad de colocar un nuevo puente sin tocar el viejo, tal como explicó meridiana mente *El Noticiero Universal* (20-1-72).

Los cimientos de este puente habían aguantado perfectamente conservados bajo una capa de grava y arena de más de dos metros de espesor durante dos siglos, pero al comienzo de la década de los sesenta, el boom de la construcción, y sobre todo, la construcción de la autopista de Molins de Rei, llevó a la extracción abusiva de grava y áridos en proporciones más elevadas a los que arrastraba normalmente el río. Así fue cómo, poco a poco, fueron quedando al descubierto los cimientos del puente y el sistema de estacas que lo aguantaba. Esos maderos fueron pudriéndose y acabaron provocando la ruina del puente. Existen fotografías documentales de que en agosto de 1966, seis años antes, la situación del puente ya era muy precaria, sin que el Ministerio de Obras Públicas interviniese a tiempo para solucionarlo.

Cuando todavía no había ocurrido el derrumbamiento y para evitar su posible destrucción, el *Colegio de Arquitectos*, el de *Aparejadores*, la Escuela de Arquitectura, la Academia de Bellas Artes de Sant Jordi de Barcelona, la de San Fernando en Madrid y el Centre Excursionista de Catalunya, solicitaron que el puente fuese declarado monumento nacional. Pero la Dirección General de Bellas Artes no incoó el expediente, y entonces el Colegio de Arquitectos de nuevo hizo entrega notarial del mismo al Consejero provincial de Bellas Artes de Barcelona con la intención de que fuese incoado oficialmente y así se pudiese llevar a cabo la declaración que salvase el puente. Nada se logró, excepto la promesa de recuperar las piedras para su futura reconstrucción. Es curioso que la empresa que realizó los trabajos de limpieza y dragado del río (áridos) fuese Ginés Navarro e Hijos, Construcciones, cuyo presidente del Consejo de Administración en 1967 era José María Navarro Oliva (*Anuario Financiero 1966-67*), ingeniero de caminos que al mismo tiempo es el presidente del Colegio de Ingenieros de Caminos (*El Noticiero Universal*, 19 y 23-2-72). Dicha empresa había sido sancionada por la extracción ilegal de áridos en marzo de 1970. Y significativa la protesta de este colegio por la intervención del





El puente de Molins de Rei derrumbado.



El nuevo puente de Molins de Rei.

Colegio de Ingenieros Industriales de Barcelona en defensa del puente de Molins de Rei cuando ya estaba amenazado de derribo definitivo. La protesta no rebatía, sin embargo, ninguna de las denuncias que contenía el escrito del Colegio barcelonés, acompañado de fotos que mostraban a las máquinas excavadoras extrayendo grava de debajo del puente, con camiones.

El juez que instruía el caso hizo parar las obras de derribo del puente para que pudiese investigar el Colegio de Arquitectos, nombrado perito por el Juzgado de Sant Feliu de Llobregat, las causas del hundimiento; pero el MOP insistió en que no se podía esperar a que fuese desviado el río para extraer las estacas y estudiarlas. El puente fue destruido, y la teoría de que con las piedras numeradas podría ser reconstruido quedó pronto desvalorizada por la realidad de que muchos bloques resultaron casi pulverizados.

El nuevo puente fue construido en un tiempo récord y bautizado con el nombre de *Puente Generalísimo Franco* por el ministro del ramo, González de la Mora.

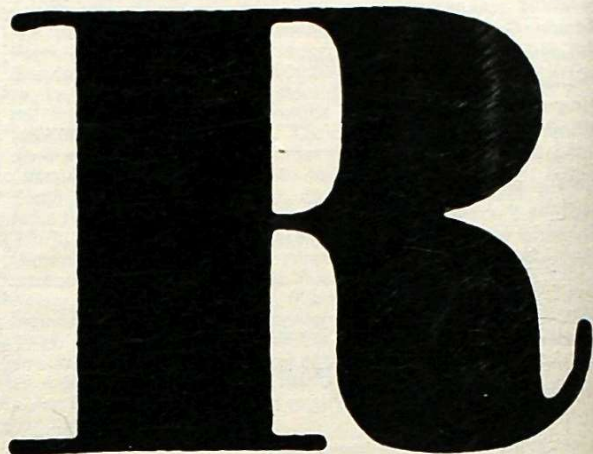
PUTXET (Hospital Colonias Extranjeras)

En marzo de 1970 fue colocada en el Ptxet la primera piedra del nuevo Hospital de las Colonias Extranjeras. Los vecinos presentaron un recurso contencioso administrativo contra esta construcción, por entender que lesionaba sus derechos, al suprimir una zona verde en plena montaña del Ptxet que está calificado de parque urbano (no puede construirse más del 10 % de su superficie y además del segundo piso de su superficie no podrá exceder del 50 % de la planta baja.)

La extensión del Hospital debía ser de 11.975 m², asentado sobre tres fincas independientes. El recurso de los vecinos se basó en que la concesión de las licencias por parte del Ayuntamiento no podía haberse producido antes de que figurase en el Registro de la Propiedad una inscripción con la expresa indivisibilidad de las fincas mencionadas. El recurso fue interpuesto por el abogado Miquel Roca Junyent, gerente del *Plan de la Ribera* y uno de los redactores del *Plan Torre Baró, Vallbona, Trinitat*. Durante los primeros días de mandato de Masó se rumoreó, entre otros, el nombre de Roca Junyent como posible Jefe del Servicio de Urbanismo y sucesor de *Bueno Hencke*.

El 10 de julio de 1972 la Audiencia Territorial de Barcelona anulaba la licencia otorgada por el Ayuntamiento debido a que el edificio proyectado superaba los 11 metros de altura máxima, así como la planta baja y los dos pisos a que autoriza la ley (el proyecto había previsto un edificio de 22,6 metros de altura, siete pisos, sótano, semisótano y planta baja). Los promotores del Hospital han recurrido al Tribunal Supremo y están pendientes de la sentencia.

Durante el tiempo en que funcionaron las obras se extrajeron unos 2.000 m³ de roca viva destruyendo la montaña definitivamente. Hay paredes de más de 10 metros de altura que han sido excavadas en la roca.



REALQUILADOS

El principal problema que plantea la existencia de numerosos realquilados es el desconocimiento de la cifra exacta de los que existen. A lo largo de los últimos años se han publicado aproximaciones, que nos limitaremos a copiar sin más garantía que la de sus fuentes. Es frecuente la ocultación de la existencia de realquilados en la confección de los padrones municipales, para evitar complicaciones consistentes sobre todo en pagos extra o descubrimiento de la ilegalidad de esa subocupación de la vivienda.

Cifras más citadas en los últimos años:

1966: unas 10.000 familias (según Vicente Martorell, del Patronato Municipal de la Vivienda, ECC, 30-11-66).

1966: unas 20.000 familias (según el P. García-Die, de Cáritas Diocesana, ECC, 30-11-66).

1970: 26.990 familias (según la Comisión de Urbanismo en su estudio sobre la demanda de la vivienda en el Area Metropolitana de Barcelona).

1972: 69.500 familias (según *Construcción de la Ciudad*, 2 C).

El P. García-Die opinaba que *el problema de los realquilados es hoy el más grave conflicto social que tiene planteado nuestra ciudad*.

En 1966 una habitación costaba de 2.000 a 2.500 pesetas mensuales para una familia realquilada. Si tenían hijos, la oscilación iba de 2.500 a 3.000. En 1973 la cotización ha subido hasta 4.000 y 5.000 pesetas, con derecho a cocina. Carecen de contrato, recibos o cualquier justificante que los proteja. En cualquier momento pueden ser tirados a la calle. La propia pasividad, impotencia y resignación de los afectados es un inconveniente poderoso para que tal estado de cosas se pueda mejorar. Este problema contribuye de modo decisivo a la agudización del déficit de viviendas existente en la Comarca del 53. (El Correo Catalán).





SAGRADA FAMILIA, La

La terminación de la fachada de la Pasión con sus nuevos cuatro campanarios para las mismas fechas de la inauguración de la Exposición del 82, ha sido uno de los objetivos fijados por la Junta del Templo de la Sagrada Familia para *coadyuvar* al éxito de la referida Exposición Universal. La propaganda que se pondría en marcha con la nueva fachada terminada, aparte de servir de perfecto reclamo publicitario, para el certamen internacional (no se olvide que la Sagrada Familia atrae una tercera parte del turismo que visita nuestra ciudad), serviría asimismo para crear un estado de opinión que sirviese de acicate para las campañas de recaudación de limosnas con vistas a la continuación de las obras de la Sagrada Familia que cada año organiza la Junta del Templo. Así, Gaudí, 80 años después de muerto aún continuará contribuyendo al éxito de la política municipal a pesar de que ésta tiene en el más grande abandono el Parque Güell que se va desmoronando día a día.

La continuación de las obras ha suscitado vivas campañas de prensa, que han dividido a la opinión pública, sobre lo acertado o no de la prosecución de este edificio religioso que antes era obra de Gaudí y ahora lo va siendo cada vez menos. En 1964 se recogieron 103 firmas de los mejores arquitectos del mundo (Le Corbusier, Gropius, Sert, etc.), artistas, críticos e intelectuales, en un documento patrocinado por los estudiantes de la Escuela de Arquitectura (ver las páginas de Tele/Expres de dicho año). En 1971 se reemprendió dicha campaña a partir de un nuevo documento que fue firmado por unos 50 arquitectos, artistas, etc. La consecuencia de estos escritos y el cierto apoyo que encontraron en la prensa, sirvieron para empezar a despertar el interés de la opinión pública que hasta entonces solamente conocía una interpretación de los hechos. Al decir de los firmantes, el fracaso de ambos intentos, ya que dichas campañas sirvieron para recoger más dinero, se debió más a la imposibilidad de abrir un gran debate público que permitiese explicar las razones de la inconsecuencia de la continuación de las obras que a lo equivocado de sus argumentos.

Partiendo del respeto y admiración de la parte construida por Gaudí, los criterios de los que opinan que no debieran proseguirse las obras de la Sagrada Familia, tal como éstas se vienen haciendo actualmente, se basan principalmente en los siguientes puntos: a) las razones pastorales que justificaron históricamente la construcción de una gran catedral no tienen validez en los tiempos de una Iglesia post-conciliar (entre los firmantes de la carta de 1964 figuraban gran número de sacerdotes) que busca la celebración de los actos religiosos en espacios más domésticos y parroquiales; b) no existen planos ni maquetas de conjunto de la Sagrada Familia debidos a Gaudí; de la fachada de la Pasión sólo se dispone de un croquis muy borroso a partir del cual con muy buena fe, pero con pocas luces artísticas y arquitectónicas, se pretende suplantarlo el genio y la capacidad creadora del maestro; c) mientras, se dejan caer los ventanales del ábside construidos por Gaudí y que sólo han sido reparados en parte gracias a las campañas suscitadas, etc.

SAMARANCH TORELLO, Juan Antonio

Procurador en Cortes por el Tercio Familiar, elegido por la provincia de Barcelona en 1967 y 1971.

Fue sucesor de J. A. Elola Olaso en el cargo de Delegado Nacional de Educación Física y Deportes, siendo cesado inesperadamente al cabo de unos años y sustituido por don Juan Gich Bech de Careda. Ha sido 7 años concejal y 12 diputado provincial. Actualmente Samaranch es Presidente del Comité

Olimpico Español y Vicepresidente del Comité Olímpico Internacional, vicepresidente del Comité Internacional de los Juegos del Mediterráneo y Presidente del Comité Organizador del Salón Náutico de Barcelona.

Durante algún tiempo su nombre sonó como posible sucesor de J. M. de Porcioles en el cargo de alcalde de Barcelona, y el 13-7-73 ha sido nombrado Presidente de la Diputación de Barcelona, reemplazando a J. María de Muller y de Abadal.

Su actuación como procurador en Cortes ha sido muy discreta no habiendo gozado de la popularidad ni de la iniciativa de su gran rival Eduardo Tarragona.

Es consejero delegado de *Samaranch, S. A.*, de *FEMSA, Barasa, Rabanal, Iberia de Seguros*, del *Banco de Madrid* y del *Banco Catalán de Desarrollo*, de *Agelsa, La Constanza de Seguros*; ha sido secretario del Consejo de Administración de la *Caja de Ahorros de la Diputación de Barcelona* y presidente de *Urbanizaciones Torre Baró, S. A.*, empresa constructora de *Ciudad Meridiana*. Ha formado parte del grupo promotor para la construcción de la *Ciudad de Vacaciones* en el Prat de Llobregat.

Su hermano Francisco es presidente de la Federación de Asociaciones de Cabezas de Familia, del Movimiento. Su hermanoastro José Luis era consejero del *Banco Central, Banco Vitalicio*...

Nacido el 1921, cursó estudios en la Escuela de Altos Estudios Mercantiles de Barcelona, en el IESE, y está casado con María Teresa Salisachs Roué. Tiene dos hijos.

SAN ILDEFONSO, Ciudad Satélite

Barrio de unos 50.000 habitantes que comenzó a ser construido a partir de 1959. Tras una modificación del Plan Parcial de San Ildefonso, se incrementó notablemente el coeficiente de edificabilidad, y la mayor parte de la operación inmobiliaria fue llevada a cabo por Construcciones Españolas.

Esta ciudad satélite, al igual que el polígono de *Bellvitge*, en Hospitalet, fue realizado por la iniciativa privada. La zona se ha visto afectada con el paso del tiempo por diferentes planes de ordenación, que progresivamente provocaban aumentos de la posibilidad de edificar más, y por tanto, de la rentabilidad del solar. Esos cambios en el coeficiente de edificabilidad responden a disposiciones sucesivas de ámbito superior y de carácter urbanístico, que les confieren el calificativo de *legales*.

En los antecedentes de San Ildefonso se sitúan las mismas directrices del Plan Comarcal de 1953, que propugnaba la creación de núcleos autosuficientes situados en la periferia de la gran metrópoli. La realidad de esos núcleos autosuficientes se traduce en las actuales ciudades-dormitorio, de las cuales es ejemplo destacado San Ildefonso.

El Ayuntamiento de *Cornellá*, de acuerdo con la política de la *Comisión de Urbanismo*, redactó y aprobó provisionalmente el Plan Parcial de Ordenación del Sector Norte de Cornellá, en cuyo interior se alza esta ciudad satélite. El Plan fue informado favorablemente en 1956 y aprobado definitivamente por la Comisión Central de Urbanismo en diciembre de 1957.

Todo ese sector debía contar con 70 hectáreas, divididas en polígonos, con una organización teóricamente autónoma. 56 de estas hectáreas corresponden al polígono de actuación inmediata de la Comisión de Urbanismo, y el resto a zonas con cierto grado de urbanización en la trama de Cornellá, susceptibles estas últimas de sufrir recalificaciones.

Según el Plan, calificado de Urgencia Social, debían construirse 6.480 viviendas en las 56 hectáreas mencionadas con un coeficiente de edificabilidad 1,71. A los quince días de aparecer el decreto-ley del Ministerio de la Vivienda (6-10-1958), regulando el aprovechamiento del suelo edificable para viviendas de protección oficial, INURSA, empresa propietaria de la mayor parte de los terrenos de la futura San Ildefonso, recibe oferta de compra por parte de Construcciones Españolas. Las condiciones no satisfacen, sin embargo, a esta empresa, y no compra. Entonces dirige sus esfuerzos a la promoción del Plan Parcial que modificará las vigentes condiciones en la zona aumentando el coeficiente de edificabilidad, la rentabilidad de los terrenos y los beneficios de la empresa que logre edificar.

El 29 de noviembre la Comisión de Urbanismo considera favorablemente la propuesta de Construcciones Españolas, desestimando por tanto otras anteriores, y el 24 de diciembre, día de Nochebuena, aprueba el Ayuntamiento de Cornellá la modificación en cuestión. Construcciones Españolas compró la mayor parte de los terrenos —parte de ellos por expropiación— y comenzó a edificar. Otras empresas, como SADIS, prefirieron construir ellas mismas.

Para la construcción de las viviendas, Construcciones Españolas se acogió a la ley de julio de 1954 sobre viviendas de renta limitada y al Plan de Urgencia Social de 1957, por lo que el Gobierno concedió unos 300 millones de pesetas a la constructora (30.000 por vivienda).

Pisos a precios que convencen

30.000 PTAS.

llaves en mano y 1.995 pts. al mes

Comprar por este precio un piso nuevo y a 10 minutos de la Diagonal, sólo es posible cuando una empresa de gran experiencia edifica una ciudad con miles de viviendas.

Un buen ejemplo de ello es la construcción de la ciudad satélite San Ildefonso, llevada a cabo por Construcciones Españolas, S. A., en una zona sana y soleada de las inmediaciones de nuestra ciudad.

En estos modernos edificios Vd. puede escoger su piso de dos, tres o cuatro dormitorios, todos exteriores.



CIUDAD SATELITE SAN ILDEFONSO

Para información y contratación:
ENRIQUE GRANADOS, 135



En los proyectos de la gran barriada constaba que habría en ella todos los servicios necesarios. En 1969 San Ildefonso todavía no contaba con ninguna escuela. En marzo de 1970 el alcalde de Cornellá precintó 222 viviendas querellándose contra Construcciones Españolas, y pidiendo 70 millones de pesetas en concepto de incumplimiento de obras. La Comisión de Urbanismo, que actuaba como árbitro, obligó a Construcciones Españolas a pagar al Ayuntamiento de Cornellá 17 millones.

Según un estudio del Colegio de Arquitectos, se cobran 72.500 pesetas de más, con respecto a lo legalmente escriturado, a cada vecino, en estas viviendas. Además, el barrio ha sido ya terminado y Construcciones Españolas ha dado por finalizadas las obras sin construir prácticamente ningún servicio, pese a haberlos prometido, tanto a los vecinos como al Ayuntamiento (no hay mercado, ni dispensario decente, ni colectores...).

SANIDAD EN EL BESOS, Campaña de

Sector que ha resultado el más conflictivo en la cuestión sanitaria hasta el momento. Se han celebrado varias asambleas solicitando al Ayuntamiento una mayor atención higiénica y vigilancia efectiva. Hace un año, por un descuido de los servicios públicos, se electrocutó una niña de dos años al introducir la mano en el hueco de los cables de un farol, debido a la inexistencia de la obligada trampilla por falta de revisión por parte de ENHER (Tele/Expres, 11-7-72).

El sector se quejó de la falta de higiene al Ayuntamiento en una instancia que éste quiso negar haber recibido. La publicación en *El Correo Catalán* del recibí del registro municipal puso en evidencia las razones oficiales. Tras una asamblea de vecinos a la que asistió el procurador Eduardo Tarragona, el Ayuntamiento comenzó a dedicar mayor atención sanitaria e higiénica al sector, compuesto por los barrios SO. del Besós, La Mina, Camp de la Bota, Maresme, La Paz, COBASA y La Catalana. De todos modos, el problema dista mucho de estar solucionado, ya que eran ocho barrios —120.000 personas— los que pedían en principio esa imprescindible higiene, y no en todos se ha actuado. Siguen abundando detritus en Camp de la Bota (se vuelcan camiones de cascotes continuamente en la playa), La Catalana, la frontera basurera entre el Sudoeste del Besós y La Mina...

Los principales problemas de la zona son:

MARESMA. 12 años de existencia. Cuenta con numerosas calles y cuatro zonas sin urbanizar. Sistema de alcantarillado deficiente que permite el estancamiento de las aguas después de la lluvia e inundaciones en los bajos. Barrio construido por **Construcciones Horizontales, S. A.**, empresa a la

que los vecinos han presentado recientemente una enérgica protesta por todos estos abandonos.

SO. BESOS. Problema higiénico agravado en el mercado y parvulario-guardería Cascabel (405 niños), rodeados por vertederos de basuras con ratas, que llegan hasta la cocina de la guardería. En la calle principal del barrio (Alfonso V el Magnánimo) hay bloques sin salida para sus aguas residuales.

COBASA. Recogida de basuras con camioneta abierta. El único parque del barrio es, en realidad, un vertedero de basuras.

LA CATALANA. Calificado como zona verde, no hay asfaltado ni tipo alguno de urbanización. Frente a la Escuela Nacional José Aguilera hay un pozo de carburo y productos químicos sólo parcialmente vallado. Pueden verse en medio de la calle bidones con la palabra **veneno**. La proximidad al río lo hace con frecuencia intransitable cuando llueve.

LA MINA. Barrio antiguo que experimentará ahora un crecimiento espectacular con la construcción de un polígono por el **Patronato Municipal de la Vivienda**. Humedades y problemas derivados de la misma construcción.

LA PAZ. Inundaciones en los sótanos, que es donde viven los porteros. Eran bajos destinados a instalaciones de la escalera, que no debieran haberse habitado nunca, pero la O. S. H. promotora de este barrio aprovechó así un piso más. Los grandes colectores de la Riera de Horta pasan a la misma altura que esos sótanos, y provocan humedades muy acentuadas y así como filtraciones de porquerías. El alcantarillado es muy deficiente y hay muchas ratas.

CAMP DE LA BOTA. Condiciones extraordinariamente pésimas de higiene en esta zona de barracas. Contaminación de la playa por desembocar allí dos colectores: la Madriguera y Riera de Horta. Uno de cada dos menores de quince años están afectados de los bronquios y todos los mayores de 50 años padecen reuma. Están muy extendidas las enfermedades de la piel entre los pequeños (un 51 % de los niños de 0 a 3 años). En 1971 se llevó a cabo un alarmante informe sanitario que no ha tenido hasta ahora contestación alguna por parte de las autoridades. Es posiblemente la zona más degradada y miserable de Barcelona.

Todo este sector estaba constituido antaño por terrenos pantanosos que debían formar parte del parque del Besós proyectado en el Plan Cerdà.

En la carta de 7.000 vecinos del sector —dirigida al gobernador, a los alcaldes de Barcelona y Sant Adrià (los dos municipios en que se asienta toda esta zona), a la Delegación Provincial de Sanidad y a Eduardo Tarragona—, solicitaban estos barrios: campaña de desratización, desalojo de los vertederos de basuras, demolición de las barracas, recogida

de desperdicios en las zonas sin urbanizar y vallado de las mismas así como información sobre el uso de las cantidades satisfechas en concepto de mantenimiento y conservación.

La campaña del barrio fue secundada en marzo de 1973 por una campaña escolar de dibujos sobre el tema de la higiene, que fue expuesta en el Colegio Nacional Prim y en el Colegio de las Religiosas del Sagrado Corazón. En este último no pudo ser pública a causa de las presiones efectuadas por el concejal del distrito y el presidente de la Asociación de Vecinos, los cuales visitaron la exposición antes de la inauguración y suprimieron los dibujos relativos al Camp de la Bota, aparte de pedir que no fuese abierta a todo el público, sino simplemente a los padres de las alumnas (*Tele/Expres*, 29-3-1973).

SANTA AMELIA

En la madrugada del día 6-3-1972 una explosión produjo el derrumbamiento de un ala de un edificio situado en la confluencia de las calles Santa Amelia y Capitán Arenas, registrándose la muerte de 18 personas. Desde el primer momento la discusión promovida por los vecinos damnificados y los familiares de las víctimas, acusando al gas natural como causa de la explosión, apasionó a la opinión pública. Se acusaba además a *Catalana de Gas* como concesionario de gas natural para los usos domésticos. Esta intentó justificar la explosión como causada por unos supuestos explosivos localizados —según el estudio del *Gas Council* de Londres— en un apartamento de la cuarta planta, el foco de la explosión, donde residía el doctor Zunzunegui, aquel día ausente del lugar del siniestro.

La Conclusión del informe de Gas Council decía: *Se considera inverosímil que una explosión de gas natural/aire haya podido iniciar el derrumbamiento del edificio. Ciertamente, los efectos a distancia producidos revelan que una explosión de gas en verdad no ocurrió y que el siniestro fue provocado por la combustión de un explosivo convencional.*

Coincidiendo con la explosión de la calle Ladrilleros, se hizo público oficialmente que la causa de la explosión de Santa Amelia había sido el gas natural.

En el fondo de todo el asunto se aprecia un enfrentamiento político. Se acusa a los grupos de extrema derecha de tener en el edificio siniestrado un depósito de explosivos. Se acusa al gas natural como causante del desastre —luego siguió la explosión de Ladrilleros y más tarde la de Consortes Sans-Bernet— y de no querer reconocer su responsabilidad. En opinión de los que han seguido más de cerca el caso, éste debiera haber sido más aclarado y aireado públicamente. (*CATALANA DE GAS, GAS NATURAL, DURAN FARRELL*.)



Foto: T. VIDAL

SANTA COLOMA

Un estudio encargado por las Parroquias de Santa Coloma, y que se publicó en el verano de 1972, presentaba los déficits de la ciudad con datos obtenidos hasta diciembre de 1971. Pocas variaciones se han producido desde entonces.

Santa Coloma, uno de los casos más puros del entorno suburbial barcelonés, es una ciudad apenas sin industria (verdadero dormitorio y con total dependencia respecto a Barcelona). Con un despegue demográfico brutal (1950: 15.281 habitantes; 1970: 106.711) y con una construcción anárquica, el déficit de Santa Coloma según el estudio de referencia puede resumirse en los siguientes titulares:

Hacen falta 590 millones de pesetas para urbanizar Santa Coloma. 254.521 metros cuadrados sin pavimentar, 29.464 metros de alcantarillado de aguas negras; 3.277 puntos de alumbrado público; 493.241 metros cuadrados de calles sin acondicionar (arbolado, bancos, papeleras, nombres de calles y números de portales, etc.). Se necesitan doce millones incluido el necesario para la recogida de agua de lluvia de las calles. Además se incluyen en este déficit 276 millones para la canalización del Besós a su paso por Santa Coloma.

Falta un hospital de distrito con 413 camas.

262 jóvenes de 14 a 17 años no disponen de plaza para estudiar bachillerato superior o seguir estudios profesionales equivalentes. Uno de cada cinco niños en edad escolar obligatoria no tiene plaza. (El Alcalde de Santa Coloma reconoció este déficit aunque en estos momentos es posible que se haya disminuido. Sin embargo, hay que contar que el déficit, en palabras del propio señor Alcalde, tiende por lo general a aumentar porque, aunque se construyan escuelas, cada nuevo curso hay cientos de niños que entran en la edad escolar.)

El 95 % de los niños no tienen lugar adecuado donde jugar.

Los accesos son deficientes y las colas para entrar a la ciudad desde Barcelona son impresionantes por la tarde cuando la gente regresa de su trabajo, prueba a la vez del carácter dormitorio de la ciudad. Se pierden más de 3 horas diarias para ir de casa al trabajo y volver. El déficit de tráfico, accesos, semáforos y ordenación en general se cifró en el estudio en cuestión en una cantidad próxima a los 123 millones de pesetas.

Ancianos, subnormales, desatendidos, cementerio, matadero, correos, telégrafos y teléfonos, transportes públicos así como ocio y cultura son los puntos sobre los que se centra el resto del estudio señalando déficits que se nos hace imposible especificar aquí por cuestiones de espacio.

El estudio finaliza diciendo que si en la ciudad se construyen cada año cuatro mil nuevas viviendas según declaraciones del Teniente Alcalde de Urbanismo a *Solidaridad Nacional* en 1968, los beneficios en un año pueden ser del orden de los mil setecientos millones de pesetas. *Con el dinero que de la especulación obtienen en tres años se podrían arreglar todos los déficits, todos los problemas que tenemos como ciudadanos.*

	Sta. Coloma en 1950	Sta. Coloma en 1971
Habitantes	15.000	114.000
Viviendas	3.840	26.914
Comercios	366	2.291
Autobuses	8 (8 líneas)	75 (10 líneas)
Bares y Cafés	15	450
Televisores	—	16.500
Ambulatorios	—	1
Campos de fútbol	3	4
Zonas verdes	1	1
Mercados	1	2
Bibliotecas	—	1
Guarderías	1	4
Colegios Nacionales	3	9
Centros Sociales	1	3
Accesos a la ciudad	3	3

Santa Coloma es también una ciudad con un carácter altamente conflictivo, lo que sin duda viene, en parte, motivado por esos elevados déficits a los que nos hemos referido. Ciudad sin fábricas, sólo ciudad-dormitorio, es lógico que los conflictos se desarrollen a nivel de barrio.

El más importante de ellos y también uno de los primeros después del boicot al 3. autobús urbano, fue el del ambulatorio.

A partir de enero de 1971 a causa de un incendio se cerró el viejo ambulatorio y los enfermos debían trasladarse a San Andrés. Además de no existir más que un simple des-

pacho alquilado sobre una farmacia donde se hacían recetas, sin Rayos X ni ningún otro instrumental necesario ahora se añaden las incomodidades del desplazamiento. 40.000 cartillas de la Seguridad Social hay en Santa Coloma y se sabía que la farmacia, sobre la que estaba el ambulatorio, del licenciado Palacios era una de las más importantes expendedoras de recetas de toda España (*Solidaridad Nacional*, 28-11-71). Creció el malestar y el 23 de febrero se produjo una concentración ante el Ayuntamiento. Luego se hizo una manifestación de 2.000 a 3.000 personas gritando: *Clinica, sí; ambulatorio, no. Queremos médicos, ¿Dónde está nuestro dinero?* etc. Finalmente se dijo: *Volveremos otro día* (Tele/Expres, 24-2-71).

Al día siguiente se prometió un ambulatorio y la rápida solución de los problemas de asistencia médica. El Ayuntamiento encontró finalmente unos terrenos pertenecientes al Patronato Ráfol de poder construir un ambulatorio de la Seguridad Social, aunque no una clínica como pedían los vecinos. El día 10 de marzo tuvo lugar de nuevo una gran manifestación en la que participaron 8.000 personas produciendo nuevos enfrentamientos. Finalmente, el 24-4-71 fue firmada la escritura de cesión de los terrenos para la construcción del ambulatorio del SOE.

Con posterioridad a estas manifestaciones se han registrado otros conflictos en el barrio de Singuerlin debido al problema de los accesos. Después de nuevas manifestaciones se consiguió la instalación de semáforos cerca del puente de acceso a Santa Coloma. Por falta de alumbrado público en el Arrabal se han producido manifestaciones a la luz de velas, antorchas y linternas.

SANTS

Durante los meses de junio y julio de 1973 ha sido montada en el Centre Social de Sants una exposición denominada *Cop d'ull a Sants que en forma de 40 cartones pretende exponer los problemas y presentar gráficamente las reivindicaciones que dicha población plantea.*

Sants tiene 310 Ha., 120.000 habitantes (8 % del total de Barcelona), con un crecimiento, durante el decenio 1960-70, del 5 %. Con una estructura profesional de 8 % de dirigentes, 25 % de empleados del sector terciario y 67 % obreros manuales o industriales y una estructura demográfica de 53 % nacidos en Barcelona, 9 % en otras poblaciones de Cataluña y 38 % en el resto de España.

Es un barrio cuyas etapas históricas fundamentales han sido:

1970. Trazado de la carretera de Sants, nuevo camino a Madrid construido en época de Carlos III que va desde la Creu Coberta (Pza. España) hasta el **Puente de Molins de Rei** también de aquella época, sustituyendo la carretera de la Bordeta, Constitución y bordeando las montañas, seguía por Hospitalet, Cornellà, Sant Joan Despi, etc.

1855. Sants, hasta entonces pueblo agrícola, empieza a convertirse en núcleo industrial. Construcción del ferrocarril a Martorell que pasa por Sants, lo que por estar fuera del límite de servidumbres del campo de tiro de las murallas de Barcelona permitirá la creación del primer cinturón industrial de Barcelona que, empezando en Sants acaba en Poble Nou. La España Industrial, que instalará la más grande fábrica de España por muchos años, al lado mismo del ferrocarril, será la gran expresión de este período.

1902. Con la electrificación de los tranvías y más tarde en 1930, con la construcción del Metro, Sants empieza a convertirse en ciudad dormitorio por la accesibilidad que ambos medios de transporte le conceden. Es la época de mayor vida ciudadana y política de Sants. En 1910 se contaban 50 fábricas y 14.000 obreros; en 1918 se celebra el Congreso de Sants, que determinará el auge del «Sindicato Único» anarquista.

1970. La estructura urbanística de Sants, materializada a lo largo del eje de la carretera de Creu Coberta, de Sants y de Collblanc, había sido hasta entonces este *Camino del Sol*, pero con la apertura de la Avenida de Madrid se inicia un proceso de creación de nuevas murallas que cercan, cruzan y destrozan a Sants, y, por extensión, a Barcelona. Es el impacto de la 2.ª Revolución Industrial: 1. Cinturón de Ronda, Travesía Industrial (por encima de la actual vía del tren), la Avenida de las Exposiciones (calle Tarragona), la Travessera de Les Corts, y la Gran Vía. En cuanto estén construidas a ambos lados de estas autovías grandes edificios-pantalla que tapen y encierren el caos y desorden de las viviendas y fábricas que constituyen el Sants de hoy, habrán creado la imagen de esta Barcelona 2000 que tan afanosamente se busca.

Los nuevos habitantes de estas avenidas periféricas, pertenecientes a la clase media y alta (empleados y ejecutivos que trabajan en el terciario en su mayoría) viven como un típico barcelonés más, totalmente de espaldas al barrio.

El cuadro que sigue resume los déficits más sobresalientes de Sants:

Vivienda

Oficialmente: 30 barracas. Realmente: 250 barracas en patios. 1.300 viviendas en estado ruinoso.

Espacios verdes

Pedralbes, 7,4 m.²/hab. desaparecidos: P. del Centro. Barcelona, 2,3 m.²/hab. desaparecidos: Pza. Salvador Anglada.

Sants, 0,5 m.²/hab. desaparecidos: Pza. del Niño y Pza. de la calle Amadeo Oller.

Reducidos: Can Mantega, Campo del Sants, Campo de Les Corts, Antiguo Velódromo de Carlos III, Patio Colegio Maristas, La España Industrial.

Sanidad

Faltan 1.200 camas en hospitales. Sólo hay 25 camas en 2 clínicas privadas. Sólo hay 3 dispensarios y faltan 15. Falta 1 hospital de 400 camas.

Juventud

15.000 jóvenes sin campos de deportes y culturales.

Jubilados

10.000 jubilados sin clubs, centros, etc.

Servicios comerciales

Falta mercado en la Bordeta.

Enseñanza

Niños de 0 a 5 años: faltan 4.000 plazas. Malas condiciones de escolarización: 70 alumnos/clase.

E. G. B.: faltan 4.000 plazas. De 12 grupos escolares aprobados sólo se realizan ampliaciones en los existentes y pequeñas reconstrucciones. El coste de la enseñanza es muy variable: de 600 a 1.000 ptas. por mes.

Formación profesional: Faltan 900 plazas y 700 de primer curso.

Educación especial (subnormales, inadaptados, etc.): Faltan 1.000 plazas.

Las reivindicaciones exigidas en dicha exposición se concretan en:

Educación: Enseñanza gratuita, control de métodos pedagógicos, inmediata construcción de las escuelas anunciadas, realización de tres centros de preescolar, un instituto, un centro de enseñanza profesional y un centro de educación especial.

Sanidad: Un hospital con 400 camas, constitución de centros de urgencia-dispensarios y modernización de los existentes.

Jóvenes: Subvención de actividades de los jóvenes por el Ayuntamiento, eliminación de trabas en la obtención de permisos, construcción de un complejo polideportivo e instalación de una biblioteca pública.

Jubilados: Pensiones dignas (100 % del salario real), centros sociales y residencias adecuadas.

Servicios comerciales: Falta un mercado en la Bordeta y modernizar los existentes.

Zonas Verdes: Recuperación de espacios perdidos, promoción de nuevas zonas dado que el déficit es de 40 Ha., reconversión de terrenos industriales en zonas públicas tales como **Can Batlló** y **La España Industrial** para instalar los servicios exigidos.

En los antiguos terrenos industriales de la España Industrial, aunque el Plan Parcial aprobado por el Ayuntamiento fue devuelto por la Comisión de Urbanismo a éste sin aprobarse, ya hay tres torres de más de 20 plantas recién terminadas.

SENTIS ANFRUNS, Luis

Abogado, graduado social, profesor e intendente mercantil, licenciado en Administración Pública, secretario de Ayuntamiento de Primera Categoría, Juez de Primera Instancia, secretario general de la Diputación de Barcelona.

Presidente del **Club Natación Barcelona**, presidente de la Federación Catalana de Rugby, vicepresidente de la Federación Internacional de Rugby.

Presidente de **Tapón Corona Rápido y Variedades**, S. A., de S. A. **Italo Española Dupero**, del **Drugstore del Paseo de Gracia**, del que es consejero-delegado su hijo Luis Sentis Hor-



SPAI

**ORGANIZACION
INMOBILIARIA**



tet. Son éstas empresas familiares, en las que participan también sus hermanos Carlos (director de Radio Barcelona), José María (presidente de la compañía promotora del parking de la catedral) y María Dolores.

Secretario de Urbanizaciones Torre Baró, S. A., empresa constructora de Ciudad Meridiana, contra la que está abierto un expediente sancionador del Ministerio de la Vivienda.

SPAI

Marca de un grupo inmobiliario que engloba a decenas de inmobiliarias y promotoras que trabajan en la construcción de viviendas y apartamentos en Barcelona y comarca.

Económicamente están muy ligadas al Banco Condal.

Empresas del grupo: *Catalana de Inversiones Urbanas, Fomento y Desarrollo Urbano, Fomento y Expansión Inmobiliaria, Fomento Inmobiliario Catalán, INMA, S. A., Inmobiliaria Alfonso II, Inmobiliaria El Maresme, Inmobiliaria Jaume, Inmobiliaria Pasaje Marimón, Inmobiliaria Pere el Gran, Inmobiliaria Portinyol, Inmobiliaria Sant Feliu, Inversiones e Inmuebles, Imbal, Construcciones Pakjan, Mare Eterna, Roin, Sanmar, Transacciones Urbanas, Inversiones y Obras Catalana, SAIN, Sociedad Anónima, SAMAN, S. A., Inmobiliaria Arco Iris, Construcción Industrial de Edificios, S. A., Confer, TOLU, S. A.*

Miembros del Consejo de Administración de Transacciones Urbanas, S. A., principal sociedad inmobiliaria del grupo SPAI:

Gregorio Grau Dolz, Manuel Grau Vilá, José Gallart Lero, Jaime Pujadas Pallés, Francisco Llobera Borrás, Pedro Liguere Cufí, Magín Suñé Solanas, José Antonio Martín Vilasaró, José María de Muller y de Abadal, Luis Toca Sáez (Inversiones Delta y Gamma), Augusto de Muller y de Abadal (hermano de José María), Miguel Vall Bragulat.

SPAI, como grupo inmobiliario, actúa mediante infinidad de sociedades, que constituye y disuelve de acuerdo con las necesidades del grupo director. Este grupo actúa en estrecha relación con el Banco Condal y con calificados miembros de la Administración Local. Sus actividades en el campo de la construcción le sitúan entre los más importantes de Barcelona. La gran movilidad del grupo hace muy difícil valorar con exactitud su importancia, ya que su proceder es una forma habitual en el mundo inmobiliario, mediante la que se crea una cortina de humo a sus actividades especulativas por el sistema de una utilización inteligente de las posibilidades de legalización que permiten las sociedades anónimas. (CIUDAD MERIDIANA, CIUDAD SATELITE SAN ILDEFONSO.)

SOTERAS MAURI, José

Arquitecto municipal, nacido en 1907 y titulado en 1930. Es el arquitecto jefe de la Unidad Operativa del Ayuntamiento de Barcelona.

Autor de los planes parciales del sector final de la Diagonal, Santa Coloma, Zona Norte de la Diagonal y Les Corts, Viviendas del Congreso y muchos otros de los redactados por el Ayuntamiento.

Autor igualmente de edificios singulares, entre ellos el de Granvia-Lepanto y el de la Llave de Oro en la Plaza Calvo Sotelo.

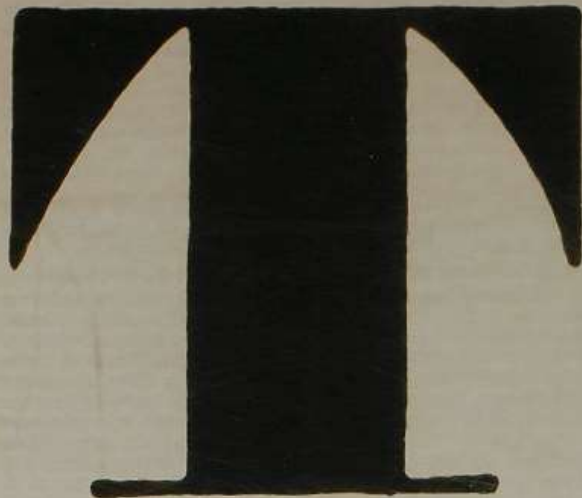
SUBIAS FAGES, Xavier

Arquitecto. Nace en 1926 y se titula en 1951. Es arquitecto jefe del Servicio de Programación del Ayuntamiento de Barcelona. Trabaja en equipo con Pedro López Iñigo (arquitecto jefe del P.M.V.) y Guillermo Giráldez.

Autores de la manzana singular de los bloques de Diagonal-Avenida de Sarriá-Ganduxer, del edificio singular Granvia-Lepanto, del edificio de la Comisión de Urbanismo de la Plaza Lesseps, de las facultades de Derecho y Económicas de la Ciudad Universitaria de Pedralbes, de la Universidad Autónoma de Bellaterra entre muchos otros. Autores también de los planes parciales de Montbau y Sudoeste del Besós, así como de varios bloques de viviendas de dichos polígonos promovidos por el PMV.

Pero el mayor conocimiento público de Subías lo ha producido el hecho de que sea autor del Plan General de Barcelona, actualmente en revisión, que es la expresión técnica de la Gran Barcelona de Porcioles y de la Exposición Universal de 1982. Asimismo fue el principal autor de la redacción del Esquema del Plan Director del Área Metropolitana en 1964-65. Por todos estos motivos, se ha convertido en la máxima figura urbanística de la etapa barcelonesa de Porcioles.

Ex decano del Colegio de Arquitectos en una fase progresista (1968-70) de la vida del colegio, fue miembro, después, de la Junta de Gobierno del mismo colegio en representación de los arquitectos municipales.



TABASA

Tabasa, *Túneles y Autopistas de Barcelona, S. A.*, fue fundada en 15-VII-1967, como resultado de la participación conjunta de 11 bancos catalanes —todos excepto el Condal— y la empresa *Infraestructuras, S. A.*, el capital de esta última repartido entre *Banco Industrial de Cataluña* (50 %), *Liga Financiera* (35 %), sociedad perteneciente al grupo Rockefeller, y *Banca Catalana* y otros bancos (15 %).

La composición del capital de Tabasa, como resultado de esta participación es la siguiente: 50 % *Infraestructuras*, 33 % *Bankunión*, 17 % los 11 bancos catalanes.

El 28-X-68 fue adjudicada a Tabasa por parte del *Consorcio de los Túneles del Tibidabo* la concesión para la construcción de 3 túneles en la sierra de Collserola: Vallvidrera, Tibidabo-Penitentes y Turó de la Rubira (*Carmelo*). Poco antes de la concesión figuraban solamente tres empresas oponentes: TUVASA, que impugnó la concesión a TABASA, *Finanzas y Proyectos*, propiedad de César Sanz, ex director general de Carreteras, que fue adquirida por Tabasa antes del fallo, y «Huarte», que se retiró.

Desde un principio se ha presentado la realización de este proyecto como una empresa casi mesiánica. Vale la pena recordar el slogan *La fe mueve montañas*, con que se anunció a la opinión pública barcelonesa desde todos los medios publicitarios.

Tanto en la realización del túnel de la Rubira como en el de Vallvidrera, los dos únicos empezados, han surgido diversos problemas. El cambio del trazado del túnel de Vallvidrera promovió la unión de los propietarios de Valldoreix ante el temor de desaparición del centro cívico de esa localidad. En el trazado anterior (en 1967 la Comisión de Urbanismo editó el proyecto del trazado de esta autopista), se soslayaba ese problema, y los propietarios de la zona actuaron durante años de acuerdo con ese primitivo proyecto. Durante algún tiempo observaron, con sorpresa, la edificación de modernos y lujosos chalets que en teoría estaban afectados por la autopista de salida del túnel. En XII-1971 la Comisión de Urbanismo aprobó un nuevo trazado que suponía, como ya hemos dicho, la destrucción del centro cívico de Valldoreix, el respeto a una fábrica de cerámica del alcalde de Sant Cugat y también de los mencionadas chalets.

El nuevo alcalde de Barcelona, **Enrique Masó**, presidente de Tabasa, presentó la dimisión de este cargo a los pocos días de su nombramiento.

La composición y relaciones del Consejo de Administración de Tabasa era en 17-XII-69 la siguiente:

Presidente: Enrique Masó Vázquez.

Vocales: José María Ferrer Escofet (Consejero de *Bankunión*, presidente de *Alcoholes Antich*, presidente de *E. F. Escofet*, una de las empresas promotoras del *Plan de la Ribera*); Alfonso López-Rodó (hermano del ministro); Antonio Lleó de la Viña (representante de *Bankunión*, propietario de *Gomylsa*, constructora de gran parte de las obras de Tabasa, participa en *Saba*); Carlos Ferrer Salat (consejero del *Banco Industrial de Cataluña*, accionista de EYSSA, propietario de *Laboratorios Ferrer, S. A.*, presidente del *Banco de Europa*...); Lorenzo Gascón Fernández (*Banco de Expansión Comercial*, comprado por *Banca Catalana*); Juan José Villa-Coro Barrachina.

En la ampliación de 13-VI-70 entraron en el Consejo de Administración: Narciso Andreu, director financiero de *Autopistas*; Manuel Loring, representante de *Liga Financiera* y presidente de *Autopistas*; Carlos Villacampa y otros.

La no presencia del Banco Condal en TABASA ha sido señalada. Así, en *Sábado Gráfico*, 30-III-73, leemos:

Por otra parte, es de extrañar la total «ausencia» de uno de los más activos bancos catalanes en los últimos tiempos: Banco Condal. Es decir, que mientras aparecen (en la formación de TABASA), en una aportación más o menos importante, la totalidad de entidades bancarias radicadas en Barcelona, únicamente encontramos a faltar precisamente el banco compuesto por personalidades del propio Ayuntamiento de Barcelona; se trata de la entidad que realizó la compra del periódico *El Noticiero Universal*...

Aunque su relación directa no aparece en la constitución de TABASA, se tiene la confirmación de que su eventual vinculación con el grupo económico y su fuerza radica en el propio Consorcio Túneles del Tibidabo, donde el secretario del Banco Condal es Vicepresidente de la Junta del Consorcio, y uno de los consejeros del mismo Banco es miembro representante del Ayuntamiento en el referido Consorcio.

La buscada relación entre TABASA, CTT y algunos hombres del Banco Condal puede entenderse, quizás, si pensamos que el Ayuntamiento de Barcelona (*Diario de Barcelona*, 29-III-72) ha avalado la emisión de obligaciones por valor de 1.500.000.000 de pesetas hecha por **TABASA, MARQUES DE CASTELLFLORITE, COMISIÓN DE URBANISMO**.

TARRAGONA, Calle

Con motivo de la proyectada *Exposición Universal de 1982* el camino directo de enlace entre las dos partes en que ésta estaría dividida —Montjuïc y la parte posterior del Tibidabo— sería la actual calle Tarragona, que debería ser ampliada de 20 a 60 metros. (Ya en el Plan Comarcal figuraba esta calle ampliada hasta 40 metros como proyecto a llevar a cabo.)

Por esto se le denominará Avenida de las Exposiciones y enlazará la Plaza de España con el túnel de Vallvidrera a través del Tibidabo. Estará bordeada con grandes edificios singulares (3 en Roma 2000, antiguos cuarteles de Artillería, 1 de 30 plantas al lado de la estación de Sants, 1 en Diagonal Center, y 1 en las cocheras de Sarriá).

Según opinión del arquitecto municipal **Bordoy**, esta vía era irrealizable porque las expropiaciones necesarias encontrarían el freno de grandes propietarios con suficientes medios legales como para detener su realización. Según el proyecto de *Subías*, incluido en el opúsculo *Barcelona 2000*, sería más viable el proyecto a base de ensanchar únicamente hacia un lado.



Lo cierto es que, gracias a los grandes espacios libres que hay en esta calle —futura estación de Sants, ex cuarteles del Ejército, matadero municipal, almacenes...—, hubiera podido llegar a ser, sin necesidad de recurrir a dolorosas expropiaciones una vía de gran importancia que limitase el Ensanche Cerdà con el antiguo municipio independiente de Sants. Está prevista la demolición de la plaza de toros Las Arenas para poder llevar a cabo la mencionada ampliación.

Los cuarteles de Artillería que se encontraban en la calle Tarragona fueron solicitados por varias asociaciones como zona verde para los vecinos, pero al final fueron adjudicados a una empresa constructora madrileña *Roma 2000*, que está edificando en la actualidad 700 viviendas en el espacio que dejaron libre los cuarteles, equivalente a tres manzanas del Ensanche. Con los bloques de piedra del mencionado cuartel se está edificando la discutida fachada de la Pasión de la Sagrada Familia, dado que, agotadas las canteras de Montjuïc, es difícil encontrar piedra para proseguir la obra.

TAXIS

Los taxistas barceloneses denuncian diversas irregularidades existentes en su profesión y que se refieren tanto a

la actuación del Ayuntamiento —encargado de la concesión de las licencias y de velar por el servicio— como a la Cooperativa y Grupo Sindical del Taxi. Por un lado se plantea el problema del *arrendamiento de licencias*, que se efectúa mediante un contrato privado de *sociedad* entre el propietario de la licencia y el arrendatario. Este contrato, sin ninguna validez legal y actuando sobre un ente sobre el que pesa la expresa prohibición del tráfico mercantil, se realiza en la propia Cooperativa del Taxi bajo la dirección del letrado señor Joaniquet, ex jefe provincial de Cooperación e implicado en el asunto de la Cooperativa de Viviendas La Constancia. Los arrendatarios de licencias pagan a los propietarios cantidades mensuales que oscilan entre las 3.500 y las 5.000 ptas., con entradas que van de las 70.000 a las 100.000 ptas. En ocasiones se obliga al arrendatario a la compra del automóvil al iniciarse el contrato, que normalmente tiene una vigencia de cinco años, al término de los cuales, para la renovación, suele exigirse el pago de una nueva elevada cantidad o bien la revisión de las cantidades mensuales en concepto de arrendamiento. La cuestión del arrendamiento de licencias se ha planteado, especialmente, a raíz de la convocatoria de adjudicación de 533 nuevas licencias de auto-taxis en agosto de 1972 por parte del Ayuntamiento de Barcelona. Las primeras reacciones de los arrendatarios, ventiladas por la prensa barcelonesa, dieron origen a una nota oficial del Ayuntamiento puntualizando que *las licencias que se concederán son intransferibles y no pueden ser objeto de sociedad o arrendamiento*. Pero los taxistas se preguntan qué pasa con las licencias concedidas anteriormente, si ellas pueden ser objeto de sociedad o arrendamiento y si son transferibles. En noviembre de 1972 aparecen a información pública las listas de los taxistas admitidos para participar en el sorteo, siendo excluidos 1.214 por falta de documentación; todos ellos arrendatarios, sin que prospere el recurso presentado. Con posterioridad a la adjudicación de las licencias, numerosos taxistas arrendatarios han presentado un informe de su situación ante el Ayuntamiento de Barcelona, el cual, hasta ahora, había alegado siempre *ignorancia* de tales asuntos. A raíz de estas denuncias, acompañadas de diversas intervenciones del procurador en Cortes, Tarragona, la Delegación de Servicios Municipales y Régimen Interior del Ayuntamiento de Barcelona ha decidido la apertura de una investigación sobre las circunstancias de cada licencia que, en opinión muy extendida, no pasa de ser un mero formalismo. El plazo concedido, hasta 31 de mayo, fue prorrogado, acudiendo los arrendadores a la Cooperativa del Taxi con objeto en que deben rellenarse los impresos remitidos por el municipio.

Se calcula que en Barcelona hay unas 8.300 licencias de taxis, de las cuales aproximadamente 2.000 están arrendadas y 1.000 son utilizadas por dependientes. Unos 3.000 taxis, aproximadamente, permanecen inactivos como consecuencia de las malas condiciones laborales de los dependientes.

La Cooperativa del Taxi está presidida actualmente por D. José María Tormo Magrans, que a su vez es presidente del Grupo Sindical Provincial del Auto-Taxi, presidente provincial del Sindicato de Transportes, presidente de MUNAT (Mutua Nacional del Auto-Taxi) y concejal del Ayuntamiento de Barcelona. Al parecer, ostenta más de 20 cargos. Dentro de los taxistas barceloneses existe un movimiento cada vez más importante de crítica y oposición a la actual gestión de la Cooperativa y Grupo Sindical: por un lado consideran que el cargo de presidente de la Cooperativa es incompatible con el de presidente del Grupo Sindical, y, desde luego, con el de concejal. Un ruego a las Cortes, en este sentido, ha sido presentado por Eduardo Tarragona. Por otro lado, se critica la mala administración de la Cooperativa y demás organismos relacionados con el taxi, lo que ha obligado a la imposición de *derramas* o cuotas suplementarias con objeto de enjugar el déficit existente y las realizaciones de diversas operaciones financieras muy dudosas, como la compra de un solar en la calle Lope de Vega, propiedad de MUNAT, afectado por realizaciones urbanísticas municipales, sujeto a una hipoteca y que figura aún en el Registro de la Propiedad a nombre de MUNAT. Entre los puntos oscuros que los taxistas denuncian, figura la existencia del llamado *Servicio Comercial y de Gestión*, encargado de la venta del butano —que venden con un recargo de 14'25 ptas. por bombona, lo que significan unos ingresos mensuales de 855.000 ptas.— y que no rinde cuentas públicamente, así como los descuentos concedidos a la Cooperativa con motivo de la contratación masiva de automóviles (533 en la última ocasión). Estas cantidades, sin embargo, no se han visto reflejadas en los libros de contabilidad de la institución, en opinión de numerosos taxistas. Es de destacar que la Cooperativa ha obligado, prácticamente, a los agraciados con licencia en el último sorteo, a la compra del automóvil —equipado con butano y radio-teleéfono— a una determinada firma comercial (*Empresa Prades, S. A.*)

Por último hay que señalar que dos taxistas barceloneses han ganado ante la Audiencia Territorial de Barcelona un re-

curso contra el impuesto municipal de auto-taxis, de acuerdo con la doctrina mantenida al respecto por el Tribunal Supremo. Es de destacar que ni la Cooperativa ni el Sindicato han realizado ningún tipo de gestión en apoyo de los demandantes. Últimamente el problema de los taxistas a vuelto a agudizarse con la suspensión de la Asamblea de la Cooperativa —ante las protestas de los asistentes, disconformes con la manera del presidente de aprobar los puntos del orden del día— la irrisoria y desordenada subida de tarifas y la presentación de demandas del Sr. Tormo contra dos profesionales.



TIBIDABO

Sobre, alrededor y debajo del Tibidabo se gestan los proyectos más importantes para la Barcelona del futuro. *Túneles, Exposición Universal*, Parque del Tibidabo y expansión hacia el Vallés. El Tibidabo ha sido considerado siempre como la reserva de Barcelona. Con un parque de 5.000 hectáreas reservado desde el Plan Comarcal de 1953 se han edificado de forma clandestina —pero con la vista gorda de los Ayuntamientos de Sant Cugat y Molins de Rei— hasta ocho urbanizaciones no legalizadas. La calificación dada en 1953 fue la de *Parque Forestal y Bosque*.

Más tarde, el Parque del Tibidabo, después de un estudio que encargó en 1969 la Comisión de Urbanismo a los arquitectos Escudero Ribot y Riera Clavillé, se convirtió en Zona de Interés Turístico, por lo que se prevé la construcción de hoteles dentro del polígono. El Día Mundial del Urbanismo de 1970 se presentó el Plan Especial de Ordenación del Parque del Tibidabo, que todavía no ha sido aprobado. La Comisión de Urbanismo tiene el encargo de expropiar los terrenos necesarios para formar el Parque del Tibidabo de 5.000 Ha.

En la actualidad se conoce la existencia de ocho urbanizaciones clandestinas en la sierra de Calcerola, que siguen extendiéndose: San Medin, Solaire, Zona N, Tres Torres, Can Nebot, Santa Creu d'Olorde, Ciudad Jardín San Bartolomé, La Rierada. En 1968 la Comisión de Urbanismo acordó devolver al Ayuntamiento de Sant Cugat los planes parciales de ordenación de San Medin y Ciudad Forestal del Tibidabo (formada por las urbanizadoras Solaire y Zona N). A pesar de todo, se sigue construyendo en el Tibidabo. El Ayuntamiento de Sant Cugat es el primero en patrocinar la Urbanización San Medin. En cambio, el de Cerdanyola no ha permitido ninguna edificación clandestina.

Después de la gran importancia dada por Porcioles a la montaña de Montjuic durante los 16 años de su mandato, se presagia que esta importancia urbanística, con similares historias aunque a mayor escala, esté reservada a la montaña del Tibidabo y al Vallés Occidental. (TABASA, CONSORCIO TUNELES DEL TIBIDABO, MARQUES DE CASTELLFLORITE, COMISION DE URBANISMO.)

TORRE BARO - VALLBONA - TRINITAT

Plan Parcial que pretende la ordenación de 535,08 Ha en las que se asientan 9 barrios: (Torre Baró, Vallbona, Trinitat Vella, Trinitat Nova, Ciudad Meridiana, Guineueta, Verdum, Prosperitat y Roquetes) con 150.000 habitantes. Cronológicamente, los hechos relacionados con este conflictivo plan han caecido así:

22-I-69. Convocatoria de un concurso de ideas para la ordenación del sector.

IX-69. Se proclama vencedor del concurso al equipo encabezado por el arquitecto J. M. Sen Tató. Posteriormente, se integrará el abogado Miquel Roca Junyent como asesor jurídico del mismo.

14-II-70. Las entidades de los barrios afectados realizan una *mesa redonda* para plantear sus reivindicaciones básicas (seguir viviendo en el barrio, viviendas con alquiler no superior al 10 % del salario base y sin entrada, equipamiento suficiente, infraestructuras, comunicaciones entre los barrios y con la ciudad, indemnizaciones justas a los vecinos-propietarios y atención especial al caso de los jubilados). Asisten representantes de Colegios Profesionales, *Amics de la Ciutat*, el equipo ganador y el concejal del distrito, señor Sauqué.

23-III-70. Entrevista de una representación de vecinos con el alcalde de Barcelona, al que se hace entrega de un documento con las aspiraciones de los barrios afectados.

20-I-71. La exposición pública del anteproyecto, que había sido prometida por el Ayuntamiento es negada, así como la creación de una Comisión Supervisora del Plan en la que debían integrarse representantes del vecindario. Creación de la *Asociación de Vecinos del Sector Torre Baró-Vallbona-Trinidad* que cuenta con secciones en cada uno de los nueve barrios afectados.

23-III-72. Aprobación inicial por parte del Pleno Municipal del Plan Parcial. Se abre el período de información al público que es prorrogado un mes.

18-VI-72. Después de haberse celebrado asambleas en cada uno de los barrios, se efectúa una asamblea general con asistencia de más de un millar de personas y de diversos técnicos. Se acuerda unánimemente la presentación de impugnaciones en base a que los problemas y aspiraciones del vecindario no quedan resueltos ni contemplados en el plan, orientado básicamente a la solución de los problemas viarios y a la revalorización del suelo.

Durante el período de información al público se reciben unas 3.000 impugnaciones individuales, además de la colectiva de la Asociación, con varios millares de firmas, y la oposición de otras Asociaciones de Vecinos de Barcelona y los colegios de Arquitectos, Ingenieros y Doctores y Licenciados, así como *Amics de la Ciutat*.

Durante prácticamente un año, el plan parcial se mantiene en absoluto silencio a pesar de las peticiones de información de los vecinos, preocupados tanto por las condiciones de vida del sector como por las maniobras especulativas que están produciéndose. Se rumorea que los Bancos Condal, Riva y García y Spai, están efectuando compras de terrenos.

Para el 10 de mayo de 1973 se anuncia, finalmente, la aprobación provisional por parte del Consistorio Pleno Municipal barcelonés, pero el dictamen queda sobre la mesa a propuesta del alcalde Porcioles. Los vecinos presentes en el palco reservado al público expresan ruidosamente su protesta, abandonando en masa el salón de sesiones. Unas 300 personas, partiendo del Salón de Ciento, participan en una pacífica

manifestación de protesta con pancartas alusivas a la necesidad de mejoras de las condiciones de vida y al retraso de las decisiones municipales. A la altura de la Rambla con la calle Fernando hace acto de presencia la policía armada, que invita a los manifestantes a disolverse.

Con posterioridad al pleno en Trinitat Vella los vecinos organizan un acto de protesta por la construcción de viviendas en un solar de la calle Virgen de Lourdes destinado, según el plan, a *zona verde y equipamiento* y adquirido por la *Constructora Benéfica «Sagrada Familia»* de la Caja de Ahorros del mismo nombre. **(ZONAS DEGRADADAS y PATRONATO MUNICIPAL DE LA VIVIENDA.)**

El Plan parcial ha sido aprobado finalmente en el pleno municipal del 27-9-73, pleno en el que los vecinos, una vez más, expresaron su disconformidad. Al día siguiente visitaba la zona el alcalde de Barcelona, recibiendo numerosas quejas del vecindario y poniéndose claramente en evidencia la política de la Junta Municipal del Distrito IX.

TRANSPORTE PUBLICO

Una de las cuestiones más importantes durante el mandato de Porcioles ha sido la cuestión de los transportes públicos. La repercusión social de los medios de comunicación dentro de una gran ciudad como es Barcelona es casi absoluta, sobre todo, para los dos tercios de la población que no posee coche y no tiene otro medio de ir al trabajo que el transporte público.

En este sentido, la dominante general ha sido la escasez de servicios, la deficiencia de las instalaciones (*Metro y Juan Güell*), el retraso crónico en actualizar una red económica y eficiente, las subidas continuas de las tarifas, etc., consecuencias que han sido sufridas resignadamente por las grandes masas de usuarios. Las consecuencias de esta situación han sido: a) la descapitalización de las empresas que se apoyaban en una red de tranvías existentes ya en 1902 y en una red de Metros creada en los años treinta; b) las pérdidas continuas de las empresas, a pesar de que para mantener los precios políticos, el Ayuntamiento les consignaba fuertes subvenciones sobre todo a partir de 1953 hasta que finalmente, en 1957, el Ayuntamiento de Barcelona adquirió la casi totalidad de las acciones de *Tranvías de Barcelona, S. A.*; c) para atajar todo lo cual la Dirección ha llevado la política de la reducción de los empleos, aplazando tanto como puede las reivindicaciones salariales, etc., la más importante de las cuales fue la que llevó a los paros de 1972.

Expresión de este estado de cosas fue la carta abierta dirigida al Alcalde de Barcelona por el periódico *Tele/Expres* el 14-IV-1966 que por su importancia transcribimos en sus principales extremos: *No podemos hacerle responsable personalmente al señor Porcioles de las causas que motivan esta carta. Por razones políticas que no es el caso ahora detallar minuciosamente, Barcelona es la única gran urbe industrial europea que no ha tenido nunca en el pasado, en las Casas Consistoriales, una representación directa del sector obrero de la ciudad. Durante las épocas de la Monarquía y la República, la clase obrera catalana, concentrada mayoritariamente en Barcelona, no llegó a crear nunca organismos políticos propios. El apolitismo tradicional de los sindicalistas catalanes y la debilidad, la inexistencia casi, de partidos socialistas y comunistas en nuestra ciudad, hicieron que nunca se sentaran (en situaciones normales) en los escaños municipales representantes directos de los estamentos obreros. El Ayuntamiento barcelonés ha sido, prácticamente, desde su fundación, el reflejo exclusivo de la burguesía catalana, alternándose en el poder, en el pasado, los sectores tradicionales de aquella con los representantes de las clases medias.*

Esta representación exclusiva de la burguesía en el municipio barcelonés constituyó un caso único en Europa. En todas las grandes urbes de nuestro Continente: Londres, Bruselas, París, Marsella, Berlín, Milán, Turín, Roma, sin excluir Madrid, el Ayuntamiento logró representaciones más completas de la sociedad urbana, en las que los sectores obreros eran ampliamente incluidos, cuando no mayoritarios. Esta larga tradición burguesa del Ayuntamiento barcelonés, que ha sido en parte corregida estos últimos años con representantes de los gremios sindicales, ha influido inevitablemente la política municipal. Los sucesivos alcaldes de la ciudad, a menudo alta y dignamente representativos de la élite urbana, José María de Porcioles entre otros, han llevado a cabo meritorias reformas de tipo arqueológico, cultural, artístico, que nunca ensalzaremos bastante, pero que reflejan los gustos y las inquietudes de su clase. En otros aspectos de carácter social, la labor municipal de nuestro Ayuntamiento no ha sido comparativamente proporcionada. Nos referimos, sobre todo, al problema central de la ciudad: sus transportes urbanos. Barcelona no dispone de buenas condiciones en ninguno de los cuatro sistemas que en las grandes urbes modernas aseguran el transporte de sus masas ciudadanas:

9 BARRIOS

HOJA INFORMATIVA DE LA ASOCIACIÓN DE VECINOS DEL SECTOR VALLBONA-TORRE BARÓ-TRINIDAD, QUE COMPRENDE TAMBIÉN LOS BARRIOS DE VERDUN, ROQUETAS, PROSPERIDAD, GUINEUETA, CANYELLES Y CIUDAD MERIDIANA

Marzo 1973

Escolapio Cáncer, 1 - Barcelona-16

Los vecinos están contentos por los resultados de su unión ante los problemas y la defensa de sus derechos, que no se sabe de dónde ha surgido una canción popular que cantan hasta los chiquillos:

Si el Alcalde supiera en el llo que se ha metido	bis	Que estos sean sin entrada nos tienen que prometer	bis
No habría Cinturón de Ronda ni más Planes de Urbanismo	bis	Y del sueldo el diez por ciento pagando por alquiler	bis
Dicen a los expropiados que del barrio se han de ir	bis	Los barrios de Barcelona ya pronto se van a unir	bis
Antes pisos en el barrio tenemos que conseguir	bis	Y por las expropiaciones la victoria conseguir	bis

El problema no se acaba ahí, ahora está el Polígono Canyentiles que hará desaparecer toda la Guineueta Vieja.



Foto: G. SERRA

Metro, Tranvías, Autobuses y Taxis. Ninguna de aquellas ramas cumple el 50% de su obligación y el ciudadano común y corriente, el que por no disponer de automóvil tiene que fiarse de alguno, o de todos aquellos medios, se encuentra impotente, frustrado. Ahora bien, a pesar del auge automovilístico de la ciudad, sólo una minoría de sus ciudadanos (la alta y media burguesía) disponen de aquel sistema individual de locomoción. Las tres cuartas partes de los barceloneses que se desplazan diariamente para cumplir sus obligaciones de trabajo lo hacen, o tendrían que hacerlo, en los medios colectivos municipales. Termina diciendo: Basta hoy recordar sus orígenes históricos y señalar al señor Porcioles el camino de su auténtica grandeza en su paso por la «Casa Gran» de nuestra ciudad: dar al pueblo trabajador un sistema de dirigirse al trabajo, digno de su función y de la ciudad en que vivimos.

El transporte público, considerado como la cenicienta de los transportes, sobre todo el de superficie, presenta diversas deficiencias: se circula a 20 kilómetros por hora por término medio (4 kilómetros por hora en el centro) debido a que no se limita en absoluto la circulación privada por el interior de la ciudad. Ese es además el pensamiento de las altas esferas de la ciudad. La Cámara de Comercio, Industria y Navegación, en su *Informe Económico de Cataluña* (1968), afirma que la solución del transporte estriba en el transporte público, pero esta situación no debe conseguirse a través de medidas limitativas de la circulación particular, sino principalmente por medio de la competitividad de los transportes públicos. En opinión del economista Francesc Roca (*Economía crítica: una perspectiva catalana*, Ed. 62, 1973), ha estat, precisament, la competitivitat el que ha produït el desori actual. Cinco años más tarde del Informe de la Cámara, Miguel Gabré, presidente de Transportes de Barcelona y paradójicamente del Salón del Automóvil, declara en *El Correo Catalán* (VIPS, 13-5-73): *... la solución no está en dar facilidades a los coches, pero tampoco en prohibir su circulación.*

Por no hablar de otros problemas: ruido, contaminación atmosférica, embotellamientos, accidentes mortales en los cuales la mayoría de víctimas son siempre peatones (41 sobre 9 en 1970), etc.

Parece que es difícil de entender que la solución del transporte urbano sólo puede alcanzarse apoyándose casi exclusivamente en un sistema público, que tienda a hacerlo

gratuito y que reserve el centro de la ciudad al dominio absoluto del peatón. Para conseguir dicho objetivo, son necesarias grandes redes de Metro aéreo y grandes aparcamientos en la entrada de la ciudad, en sustitución de las autopistas urbanas que cortan y congestionan la ciudad y de los aparcamientos construidos en las dos plantas de casi toda la superficie del término municipal como exigen los intereses privados de la industria automovilística y de aquellos que la favorecen y representan.

Creemos que tal programa se deduce claramente con sólo tener en cuenta los costes evaluados por un estudio realizado sobre viabilidad por los arquitectos L. Brau, C. Teixidor, y el economista M. Tarragó: a) Mientras en el autobús viaja el mismo número de personas que transportan 30 turismos, éstos ocupan un espacio 20 veces superior al del autobús, es decir, una persona viajando en autobús ocupa la veintava parte que ocupa viajando en coche; b) los costes de construcción y expropiaciones de una autopista urbana es de 1.200 a 500 millones de ptas. por km. mientras que por iguales conceptos, el Metro suma 100; c) refrendando la anterior, se ha demostrado en un estudio efectuado sobre el **I Cinturón de Ronda** que para la tercera parte de barceloneses que tienen coche y viven en los barrios altos favorecidos por la construcción de aquella obra pública, la apertura de la misma les ha supuesto multiplicar por 10 su capacidad de movilidad respecto a las dos terceras partes de barceloneses usuarios de los transportes públicos; d) mientras una autopista de 3 carriles (como la proyectada para el I Cinturón) transporta 7.500 personas a la hora, el Metro lleva 50.000 en el mismo tiempo; e) de lo anterior se deduce que los costes para trasladar un viajero/hora es 33 veces superior en una autopista que en un Metro en lo que se refiere a gastos de infraestructura, y f) el coste de un Metro subterráneo, sin incluir las unidades móviles, es más de diez veces superior a la de un Metro vertebado que puede ser además aéreo y que incluye las unidades móviles.

Para hacer resaltar las incongruencias señaladas basta con analizar las inversiones que realiza en materia de transportes el Ayuntamiento barcelonés. Además de repetir lo dicho en el **Presupuesto Municipal**, podemos analizar el cuadro de previsión de gastos municipales de transporte previsto para el período 1969-74.

Transporte privado	Transporte público
millones de ptas.	millones de ptas.
Semáforos	120
Ordenación electrónica	276,7
Aparcamiento	5.732,7
Policia de tráfico	61,6
Pavimentación	3.546
	9.737

Es decir que comparativamente el transporte privado merece como mínimo una atención casi doble que el transporte público, tragándose el primero, el solito, la cuarta parte del presupuesto municipal. Téngase presente que todo ello ocurre en una coyuntura extraordinaria a causa de las fuertes inversiones que exige la construcción de la red de Metros por haber estado durante tantas décadas desatendidas, por lo que la proporción entre el transporte privado y público ha de variar más desfavorablemente en situaciones normales.

Para terminar, calcularemos la inversión prevista para satisfacer las necesidades del transporte individual hasta 1982 incluyendo el programa previsto de obras de infraestructura para la **Exposición Universal de 1982** (así como los programas de actuación municipal hasta aquella fecha). En el primer capítulo incluiremos la construcción del II y III Cinturones de Ronda, los Túneles del Tibidabo, obras de infraestructura viaria de acondicionamiento de la Pza. España, Avenida de las Exposiciones, infraestructura viaria de los recintos feriales de Montjuïc y el del Vallès, aparcamientos, continuación de la Avda. Meridiana, etc., lo que suman unos 40.000.000.000 ptas. de los cuales sólo han sido incluidos 8.000 en el presupuesto total de la Expo 82 de 22.640.000 ptas., elaborado por el Ayuntamiento y presentado al Gobierno. Si al primer programa de actuación ya mencionado que contabiliza sólo los gastos en transporte privado, añadimos los otros dos que faltan, obtendremos una cifra global hasta 1982 de treinta mil millones de ptas. de inversión. Podemos decir de modo esquemático, que es el modo cómo se elaboran las cifras de este tipo de presupuestos, *que los costes directos en las obras de infraestructura viaria para el transporte privado que será aportado por el Estado, el municipio y anticipará la iniciativa privada asciende a la friolera suma de setenta mil millones de pesetas*. Y esto sin contar verdaderamente los costes sociales que tales obras producen porque las expropiaciones pagadas, como se sabe, no llegan a cubrir más que un 20 % en cuestiones de viviendas, y por otro lado, otros males causados a la sociedad considerada globalmente son de más difícil evaluación y no se tienen en cuenta en este tipo de presupuestos. Sólo a modo de ejemplo, diremos que los costes sociales producidos por el I Cinturón de Ronda y no pagados, sino financiados, además, para colmo, por los directamente afectados y por todos los ciudadanos, suman tanto como los costes directos de construcción.

La presente desproporción es síntoma de que los objetivos fijados por los responsables del municipio — afirma el economista Simó Fábregas — distan mucho de aproximarse a las valoraciones y necesidades sociales de los habitantes. Más correcto sería decir que los objetivos y las necesidades sociales van en dirección opuesta. ¿No sería más correcto que estos 70.000.000.000 ptas. a invertir a favor del transporte privado se destinaran a la satisfacción de los déficits que tiene planteados Barcelona y comarca cifrados por el propio Ayuntamiento en 56.723.000.000 ptas., y el resto se invirtiese en unos medios de transporte público eficaces?

TRES TURONS, Parque de

Proyecto recogido en el Plan Comarcal de 1953 que pretendía unir a los *turons* de la Rubira, Coll y Carmelo para la construcción de un parque urbano que habría de sumarse al Parque Güell.

La zona destinada a parque en dicho plan ha sufrido desde entonces numerosos recortes. Durante el período de la fuerte inmigración a Barcelona, se construyeron multitud de viviendas, la mayoría de ellas con licencia municipal. Aparte de ello, ha sido recortado el *parque* por planes parciales que han permitido la edificación de grandes bloques. (En la actualidad habitan en los terrenos del propuesto parque unas 3.000 familias.) A excepción del Parque Güell que fue construido en 1906 y cedido al Ayuntamiento en 1924, ninguna otra zona está equipada.

Después de haber permitido el Ayuntamiento la edificación caótica y desordenada, con el Plan Parcial dels Tres Turons, se pretende edificar grandes bloques en extensas zonas, hoy libres, contiguas al Parque Güell (con lo que éste quedaría encajonado como una simple isleta de peatones), y paralelamente se pretende expropiar 3.000 viviendas para poder ampliar la zona verde que por otro lado se deja destruir.

En junio de 1972 se iniciaron algunas expropiaciones en la zona del Carmelo, en viviendas de edificación consolidada. (EL CARMELO, ZONAS VERDES, PARK GÜELL HOTEL, COCHERAS SARRIA.)

UNIVERSIDAD AUTONOMA

De hecho, la decisión de construir una nueva universidad está dentro de la política de fragmentación y dispersión de los centros universitarios respecto a las grandes urbes, política reflejada tanto en la creación de pocas Facultades en cada capital de provincia y ciudades importantes, como en el emplazamiento de las Facultades de nueva creación en lugares muy alejados e inaccesibles.

El ministro de Educación y Ciencia pidió ayuda a las corporaciones locales para realizar el proyecto de la nueva Universidad. El 27-II-69 se firmó el acta de compra de 95 hectáreas de terreno en Bellaterra para este fin. El coste total fue de 151 millones de pesetas, el 50 % de los cuales fue costeado por el Ayuntamiento de Barcelona, el 42,5 % por la Diputación y el 7,5 % por el Ayuntamiento de Sabadell. El presidente de la comisión promotora de la Universidad Autónoma, Vicente Villar Palasi, hermano del ministro de Educación y Ciencia y ex teniente de alcalde del Ayuntamiento de Barcelona, consideraba deseable una superficie de 120 hectáreas.

El importe abonado a los propietarios, señores Julià de Bacardi, Llobet Grau y Bruix, se pagó con un crédito a las tres entidades compradoras por parte de la Caja de Ahorros Provincial de la Diputación de Barcelona, Caja de Ahorros de la Sagrada Familia, Caja de Ahorros de Sabadell y Caja de Pensiones para la Vejez y de Ahorros, pagadero a partir de 1971 en doce años y con un interés del 5,5 % anual.

El carácter de la nueva Universidad, que ha de servir para 15.000 alumnos, responde a las directrices tendientes a crear un *oasis universitario* mal comunicado, con lujosas dotaciones, clases reducidas (50 a 60 alumnos), departamentos bien dotados tanto económicamente como de profesorado, y admitiendo a profesores apartados de la Universidad Central, sobre todo, después de la crisis de 1966.

En 1972 se hundió una gran viga que provocó pérdidas de 8 millones de pesetas en libros de la biblioteca (*Correo Catalán*, 27-XII-72).

No se deben olvidar las conexiones entre el emplazamiento de la Universidad Autónoma y la política urbanística del señor Porcioles, la cual persigue la creación de la *Gran Barcelona* aprovechando todos los elementos que puedan favorecer la consecución de este objetivo. Así constituye una etapa muy importante en este proceso el *salto* de Barcelona hacia el Vallès (exposición 1982, túneles del Tibidabo, III Cinturón de Ronda, parque del Tibidabo...), siendo la creación de la Autónoma en Bellaterra un primer paso en este camino. (CIUDAD UNIVERSITARIA, EXPO 82, TABASA).

URBAS

Urbanizaciones y Transportes, S. A., fue creada en 1944 con un capital de 25 millones de pesetas que detentaban en un 90 % *Tranvías de Barcelona*, 5 % *Banco Hispano Colonial* y 5 % *Banco Español de Crédito*. En 1947 se aumentó el capital social a 50 millones acordándose en 1958 posteriores ampliaciones. En 1971 el capital totalmente desembolsado era de 168 millones. A partir de 1958, año en que *Tranvías de Barcelona* fue municipalizada, esta empresa tomó un camino plenamente autónomo dedicándose a los servicios de viajeros entre Barcelona y las ciudades de la periferia, y al mantenimiento de un importante patrimonio inmobiliario.

El Consejo de Administración de URBAS está formado por: Presidente: Ignacio Ventosa Despujol (Banco Central); Pedro Galí Marés (Sindicato de Banqueros); Jorge Garí de



Foto G. SERRA

Universitat Autònoma

Arana (Banco Español de Crédito); Joaquín Garí Rossi (Banco Español de Crédito); Ricardo Gómez Acevo (Banco Español de Crédito); Augusto Krahe Herrero; Juan José Martínez Vázquez (Banco de Santander); Gerardo Sanz Vázquez (Banco Español de Crédito); Ernesto Ventós Ravellat (Banco Central). Secretario: Leandro Jover Lamaña (Banco Jover).

La concesión de las líneas de transporte más utilizadas por la población de los municipios próximos, dado su carácter de núcleos dormitorio y la ineficacia de medios alternativos (RENFE, por ejemplo), así como la creación de una cierta imagen de eficacia de los populares *coreanos*... dieron lugar a la aparición de importantes beneficios. En los beneficios totales de la sociedad, tuvieron parte muy sustancial las sucesivas ventas de parte del patrimonio inmobiliario. Sin embargo, a partir de 1961, la situación fue degradándose y si bien se mantenían los beneficios, éstos decrecían de forma ostensible al ser calculados en pesetas constantes, y se producían por sucesivas ventas de solares.

Así las cosas, se anunció que el Ayuntamiento de Barcelona había concluido con URBAS el acuerdo para hacerse cargo de las líneas de transportes que explotaba. Se supo que el precio de la compra ascendía a 300 millones de pesetas. Esta proposición levantó grandes comentarios, puesto que lógicamente se trataba de un claro expediente de socialización de las pérdidas: un grupo privado liquidaba sus intereses en un sector con fuerte incidencia pública, logrando que le fuese retribuida la cesión a un precio muy favorable cuando se iniciaba un claro proceso de pérdidas económicas. Al mismo tiempo se reservaba el control de la parte inmobiliaria. Propugnador en todo momento de esta operación, *Porcioles* defendió con ardor en el pleno municipal del 3-8-72 la conveniencia de la compra. También se manifestaron favorables los concejales Torres Muñoz y Entrena. Manifestaron sus dudas Pérez Pardo, Xifra y Sauri. Entre las reacciones públicas destacó la campaña de prensa organizada por las restantes compañías de transportes: *Empresa Segalés*, *S. A.*, *Autos Canals*, *S. A.*, *Soler y Sauret*, *S. A.*, *Empresa Casas*, *Mohn*, *S. L.*, *Autobuses Viladecans*, *Autos Florida*, *Empresa Renom*, *Transportes Interurbanos*, que posteriormente crearon la entidad *ASTIMBAR* (*Asesoramientos Técnicos de Transportes Interurbanos de Barcelona*), consejero y orientador de la cual fue el letrado Manuel Jiménez de Parga. Los argumentos de estos competidores que, lógicamente, no quieren ver aumentar el peso de la sociedad municipalizada *Transportes de Barcelona*, *S. P. M.*, en las líneas más rentables, son que la acción pública debe subordinarse a la insuficiencia de la acción privada, y que en este caso se supone actuante, puesto que esta unión de empresas hizo una oferta de compra a URBAS: la necesidad de la coordinación de los servicios, las elevadas pérdidas que experimenta *Transportes de Barcelona* y el riesgo de monopolio. Críticas en otros sentidos se han producido en los municipios donde existían concesiones y que no quieren depender de las iniciativas tomadas en el Ayuntamiento de Barcelona para sus transportes. Especialmente aguda fue la oposición del alcalde de l'Hospitalet *España de Muntadas* quien veía además, riesgos muy fuertes de seguridad pública al crear un organismo de transporte tan grande.

Las sucesivas oposiciones no hicieron ninguna mella en los propósitos de *Porcioles*, que el 6 de diciembre hacía aprobar, sin ser leído en el Pleno, el acuerdo de compra de las

líneas de transporte de URBAS. Contra esta decisión están entablados algunos procedimientos contenciosos. (**TRANSPORTES PUBLICOS, METRO, COCHERA DE SARRIA**.)

UVAS

(Unidades Vecinales de Absorción Social)

Una de las realizaciones de la Obra Sindical del Hogar encomendada por el Ministerio de la Vivienda por orden de junio de 1963, para construir «alojamientos de absorción», encaminada a eliminar el barraquismo en Barcelona... y exportarlo a las poblaciones limítrofes.

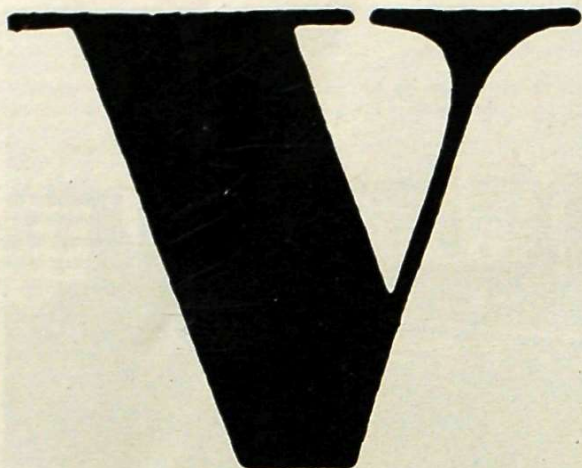
Población	Nombre del polígono-barrio	Número de viviendas	Número de personas
Badalona	Pomar	2.000	9.366
Sant Boi	Cinco Rosas	1.500	8.000
El Prat	San Cosme (1)	2.300	13.800

(1) Este último barrio todavía está inacabado.

Se trata de grupos de viviendas, normalmente de poca altura, que se caracterizan principalmente por su deficiente construcción y por las continuadas quejas que ésta ha motivado.

Actualmente, la mayoría de bloques mantienen conflicto con la Obra Sindical, tanto para protestar por la falta de calidad (lo cual ha ocasionado incidentes tan graves como que llueva dentro de casa o que se hunda el suelo y aparezca el pie del vecino por el techo del piso de abajo, en *San Cosme*) como para acusar la dejadez en la conservación de edificios y jardines. Se concretan esas protestas en el *plante del alquiler* (se deja de pagar las cuotas de conservación). En *Cinco Rosas*, de 94 bloques consultados, 45 tienen defectos en los tejados, 47, grietas exteriores, 58, inundaciones en la entrada, y en 59 entra agua por la claraboya de la escalera.

Otra acción de estos barrios consistió en que los representantes de la Asociación de Vecinos de San Cosme fuesen a ver al secretario del gobernador, al haber recibido órdenes de desahucio por no pagar las cantidades que les correspondían (en el último trimestre de 1972 únicamente pagaba un 16 % de vecinos). Este les consiguió una entrevista con el jefe provincial de la Obra Sindical, quien les manifestó que los desahucios quedaban invalidados y que siguiesen reteniendo los alquileres hasta que no se efectuasen las reparaciones causa del descontento y de la decisión de no pagar. Por los problemas creados, la OSM se lamenta de haber tenido que construir dichos albergues por mandamiento jerárquico, pero que ni le compete la resolución del problema del barraquismo ni está dispuesto a repetir la experiencia. (**OBRA SINDICAL DEL HOGAR**.)



VALL BRAGULAT, Miguel

Nacido en 1935. Perito textil. Yerno del ex alcalde Porcioletes.

Presidente del Consejo de Civil, S. A., que posee terrenos en Vilassar de Dalt, consejero-delegado de *Unión Condal de Seguros*, presidente de *Transacciones Urbanas (SPAI)*, consejero de *Fidecaya*, *Inmobiliaria Portinyol*, *Inmobiliaria Sant Martí de Mata*, de *Llavaneras*, *Banco Condal*, *Cines Vilassar*. Propietarios de extensos terrenos en Sant Genís de Vilassar y Vilassar de Mar. Promotor en Sant Genís de la urbanización *Sant Sebastià* donde tiene una gran residencia de verano Porcioletes, *teniéndose la impresión de que en buena parte de las empresas a que pertenece representa intereses de su padre político...*

Consejero-delegado de *INPACSA* (propiedad de José María de Porcioletes), y gerente de *El Noticiero Universal* desde que se produjo la venta del periódico.

VERNEDA, Los gitanos de la

En la Ronda de San Martín se encuentra un importante barrio de barracas, ocupadas en su mayoría por gitanos, conocido como «La Perona». Según el boletín *Ahora* (1972), hay en la zona unas 890 barracas.

El 25 de agosto de 1972 hubo una concentración de unas 40 mujeres de la Verneda en la Plaza de San Jaime, que fueron recibidas por el teniente de alcalde Félix Gallardo, para exponerle el problema del hacinamiento en «La Perona». *En opinión de dichas mujeres, los malos ejemplos de muchos moradores de aquellas barracas —se leía en El Correo Catalán— y los perjuicios consiguientes de una mala forma de vida perjudican la convivencia del barrio, por lo que piden al alcalde una rápida solución.* El 1 de septiembre se produce una concentración de varios centenares de mujeres, y una comisión vuelve a entrevistarse con Gallardo y el secretario del Gobierno Civil.

El problema arranca de la construcción de barracones para escuelas que la gente creía iban a servir para dar cobijo a más gitanos. El 6 de setiembre las mujeres hicieron una sentada para evitar la construcción de estas escuelas. Se publica en *Tele/eXpres* un editorial titulado *El racismo de los pobres* (8-9-72). Se suceden las informaciones y rumores, incluso de que traerían gitanos de Madrid.

Aparecen dos corrientes, una, preocupada por la situación de los barraquistas y otra, antiggitana y que fomenta prácticamente, actitudes de claro signo racista.

El Ayuntamiento de Barcelona hace pública una nota: *Una vez más tiene que desmentir los rumores propagados sobre la existencia de trenes cargados de gitanos y del traslado de los mismos procedentes de otras ciudades.* (Pomezia, 1973).

Los vecinos llegan incluso a quemar una barraca y a agredirse con los gitanos. Aparecen además los prejuicios sociales y se produce la protesta del Secretariado Gitano.

VIVIENDAS

DE OCUPACION TRANSITORIA (VOT)

Denominadas originariamente VPOP (Viviendas Permanentes de Ocupación Provisional), las VOT están promovidas por el Patronato Municipal de la Vivienda de Barcelona. En teoría estas viviendas están ideadas para la *integración* en la ciudad de ciertos sectores marginales de población, pero según las impresiones existentes, servirán en la práctica para cobijar a los afectados por expropiaciones que no puedan pagar las cantidades fijadas para el acceso a las nuevas viviendas.

Según el primer proyecto, las VOT eran casas de planta baja de 50 m². Cada unidad de VOTS debía tener los mínimos equipamientos, quedando encerrada por un muro. A ambos lados de la entrada quedarían situados el cuartelillo de la Policía Municipal y el Dispensario.

Posteriormente parece ser que se ha modificado el criterio. Por un lado, el Ministerio de la Vivienda no aceptaba la superficie propuesta, que pasará a 55 m² aproximadamente, y por otro, parece ser que el muro desaparecerá con objeto de facilitar más la integración en el entorno, haciendo a estas unidades menos autárquicas.

Está previsto construir tres grupos de VOT: uno en el Campo de la Bota, otro en Montjuïc, en el sector comprendido entre Can Clos y El Polvorín, y el tercero en el sector de Torrè Baró-Vallbona-Trinidad, seguramente, en el barrio de Vallbona.

VIVIENDAS, Déficit de

Con el déficit de viviendas pasa lo mismo que con el número de **barracas** y los **realquilados**, que prácticamente es muy difícil cifrarlo con exactitud, por no decir imposible. Lo que parece claro, sin embargo, es que en vez de decrecer las necesidades en la década de los sesenta, han ido en aumento. Las fuentes principales en cuanto a proporcionar datos sobre déficit de viviendas son la **Comisión de Urbanismo** y la Organización Sindical, así como Cáritas Diocesana.

Según quién las maneje, las cifras que indican el déficit son bastante distintas. He aquí una *evolución* de las necesidades a lo largo de los últimos años:



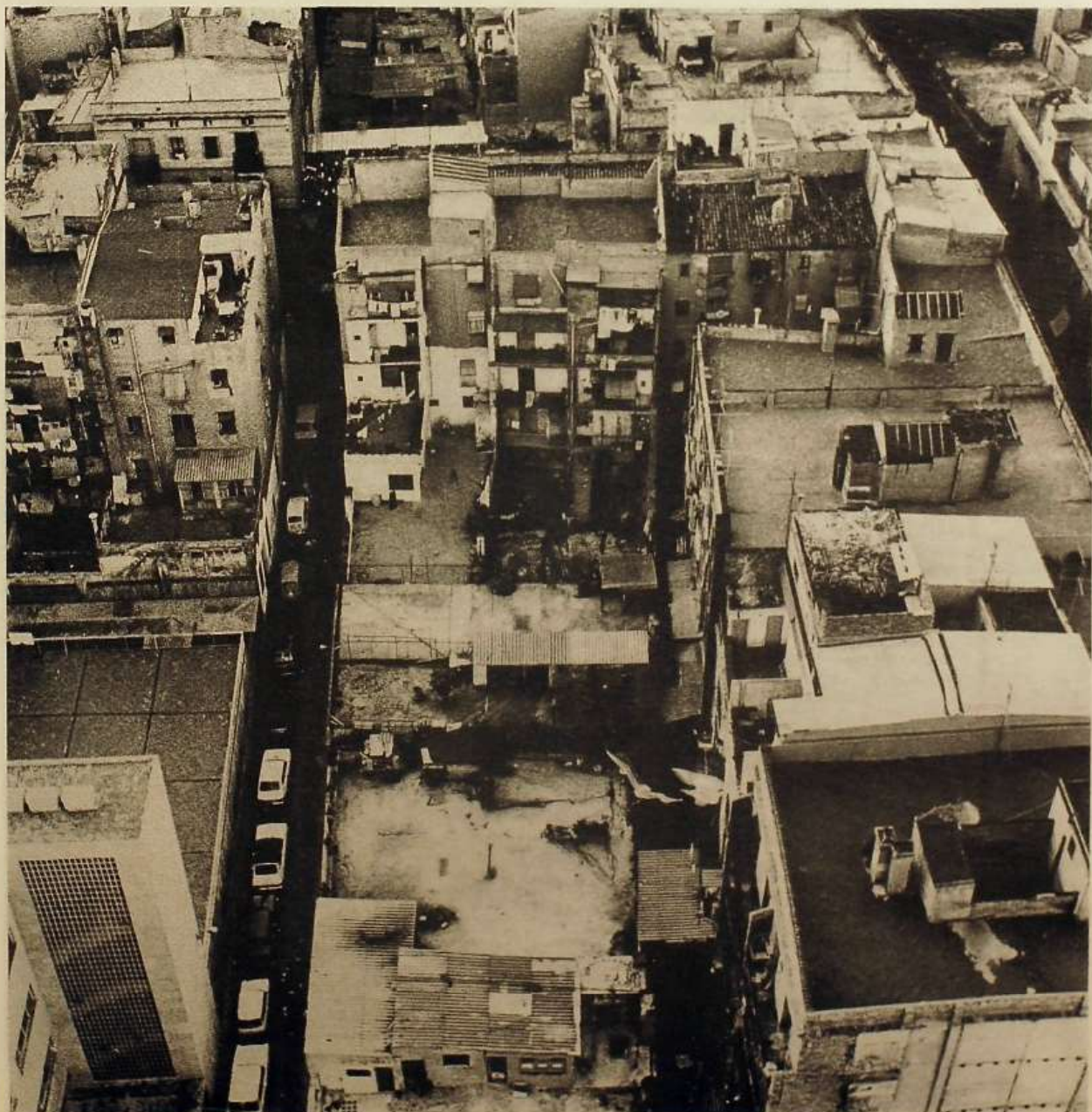
Foto: G. SERRA

Año	Barcelona-Ciudad	Barcelona-Comarca	Provincia	Fuente
1963	170.161 (1)			Visión Sociográfica de Barcelona (Cáritas).
1965	31.000	80.000	115.000	<i>La Vanguardia</i> , citando fuentes oficiales.
1966	62.030	91.998	—	<i>Noticiero Universal</i> , citando cifras de la revisión Plan Comarcal.
1966	21.000	73.000	—	S/ Vicente Martorell, delegado de la Vivienda en Barcelona, que cita cifras del Consejo Económico Sindical.
1971	85.490	117.825	135.953 (2)	<i>La Gran Barcelona</i> sobre datos Comisión de Urbanismo (3).
1972	225.000	—	—	<i>Construcción de la Ciudad</i> , 2C.

(1) Incluye la falta absoluta de viviendas (79.590) y la falta relativa, es decir, la debida al tratarse de viviendas poco habitables por sus condiciones (90.571).

(2) El Área Metropolitana, es menor que la provincia.

(3) Incluye las viviendas en malas condiciones, *coreas*. Para Barcelona ciudad se desglosa así: barracas 3.015; viviendas en edificios ruinosos 36.252; viviendas insalubres 4.550, realquilados 26.990 y viviendas en situación de insatisfacción subjetiva 14.747.

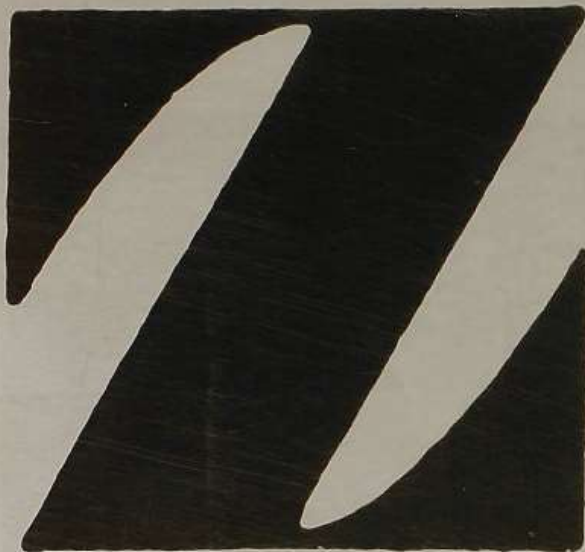


La razón de que el déficit de viviendas aumente tiene su explicación además de en las grandes corrientes migratorias, en que no todas las viviendas que se construyen sirven para resolver el problema, ya que por su excesivo coste, o por destinarse a segunda vivienda, estudios, etc., el número de viviendas destinadas a permanecer desocupadas o en espera es escalofriante.

Unas declaraciones del obispado de 28-VIII-1970 indicaban que en Barcelona había 40.000 pisos desocupados por ser demasiado caros y estar fuera de las posibilidades de muchos inquilinos potenciales.

Según la Organización Sindical, las necesidades de la vivienda se reparten así en Barcelona: obreros no cualificados (38 %), obreros cualificados (25 %), empleados y funcionarios (32 %), profesiones liberales (5 %). Según *Construcción 2C*, los porcentajes son los siguientes: clase baja (70 %), clase media (25 %), clase alta (5 %).

El porcentaje mayoritario de los que no tienen vivienda, son obreros inmigrantes, no cualificados la mayoría, que viven realquilados. Como esta situación de realquilados es muy dramática, los afectados se ven obligados a emigrar a otros municipios de la comarca o a adquirir una barraca o infravivienda en el suburbio barcelonés.



ZONAS DEGRADADAS

Según un estudio de la **Comisión de Urbanismo** fechado en 1964 y titulado *Estructura de las tramas Urbanas de la Comarca en 1953* la superficie degradada de las zonas residenciales era del 54'5 %. Esquemáticamente, esto quiere decir que la mitad de las casas y calles de Barcelona, son inhabitables.

Para hacer frente a estas perspectivas, el pleno municipal decidió en 1961 aplicar un *Plan de Remodelación de Suburbios*, tratando en un principio de resolver los problemas de tres barrios de barracas y coreas (Sant Genís dels Agudells, Torre Baró y Roquetes), que habían de servir de piloto en la experiencia de remodelar otras 16 zonas de barracas y coreas. Según el plan piloto debían echarse a tierra 1.119 viviendas en malas condiciones y edificar 3.500 nuevas para los afectados y para gente de fuera de los barrios mencionados. (La idea general consistía en construir el doble de las viviendas derruidas, revalorizar los terrenos edificables, y promocionar más viviendas con protección oficial).

El presupuesto para ese plan-piloto era de 779.964.680 pesetas. Además, el Ministerio de la Vivienda debía colaborar con 500.000.000, a devolver en 30 años y sin intereses. En total, la operación debía llevarse a cabo en seis años. Al cabo de cinco años, en 1966, el Ministerio todavía no había respirado. Ni qué decir tiene que las tres barriadas siguen igual, o, mejor dicho, han empeorado. El programa debía haberlo canalizado el **Patronato Municipal de la Vivienda**.

Frente al problema de las zonas degradadas, el Plan de Remodelación de Suburbios nada ha hecho. Con el tiempo, se han ido aprobando planes parciales que a menudo se han contentado con transformar en edificables zonas antes declaradas como verdes o sanitarias. Así por ejemplo, en el caso que analizamos, en Sant Genís dels Agudells, zonas que eran parque forestal han pasado a ser Ciudad Jardín Intensiva, y en Torre Baró de Parque Forestal se ha pasado a Suburbana Aislada Especial o se ha aumentado la edificabilidad a las zonas donde regía la calificación de Ciudad Jardín Semiintensiva.

Este continuo proceso de la política municipal, de legalizar construcciones clandestinas, permitir edificar en zonas

verdes y aumentar la edificabilidad, han constituido una de las pocas respuestas a la degradación del suburbio, cada vez más congestionado.

Un cierto reconocimiento del fracaso de esta política, lo otorgaba el propio alcalde cuando en unas declaraciones a la prensa (6-XI-1968) decía: *Si en un principio se había intentado proceder a la simple remodelación (?) de algunos de dichos sectores, y así en su día se cursaron varias peticiones a la Superioridad, hoy, debidamente valorados los nuevos hechos referidos, se ha creído más procedente ir a esa visión, más organizada y más equilibrada.*

Otra vez se repite la historia: *Se piensa proceder en 650 Ha de un amplio sector periférico carente de urbanización donde viven 250.000 personas y que comprende los Nueve Barrios, donde se convocará un concurso nacional de ideas entre arquitectos para remodelar todo ello, integrando los nueve barrios en una unidad urbanística debidamente coordinada.*

La historia reciente de este **Plan Parcial de Torre Baró-Vallbona-Trinitat** con 3.000 impugnaciones, procesos de especulación en ciernes sobre el mismo a cuenta de ciertos Bancos, creación de ghettos cerrados por las autopistas urbanas que lo cruzarían, etcétera, es el más reciente testimo-



El alcalde Masó visitando La Guineueta Vella.

nio de una vía sin grandes perspectivas de resolución real de los problemas urbanísticos. (**VIVIENDAS DE OCUPACION TRANSITORIA, OBRA SINDICAL DEL HOGAR, UVAS, CASAS BARATAS, PATRONATO MUNICIPAL DE LA VIVIENDA, DEFICIT VIVIENDAS.**)

ZONA FRANCA

El Consorcio de la Zona Franca se formó en 1926, al hacerse cargo de los terrenos comprendidos entre Montjuïc y el Llobregat. Fueron expropiadas las viviendas y huertos existentes cerca del faro del Llobregat alegando el motivo de que iba a ser construido un Puerto Franco de grandes dimensiones.

En un principio, el Consorcio de la Zona Franca ocupaba unas 1.100 Ha. adquiridas en 1929 por 29 millones de pesetas. Por ley de 1965, la Zona Franca perdía su puerto propio, que nunca había llegado a construir, cediendo 400 Ha. para el puerto general de Barcelona y recibía la autorización para convertir 741 Ha. en zona industrial, lo cual transformó radicalmente el destino de una zona que jamás había realizado sus propósitos.

A los expropiados de 1929 se les entregó un documento conforme, de que si en 25 años no se había llevado a cabo el Puerto Franco, ellos serían los primeros en tener opción a los terrenos en cuestión enclavados en buena parte en el barrio de *Can Tunis*. Después de muchas vicisitudes, esas familias se encontraron en 1967 con que pasaban a depender de la Junta de Obras del Puerto, la cual deseaba construir un nuevo puerto en esos terrenos... ¡a los 38 años de que hubiesen sido expropiados con ese fin!

Son incalculables las plusvalías de los terrenos de esta empresa paraestatal que actualmente se han privatizado pa-



"Parque" del Valle Hebrón.

sándose a la realización del polígono industrial de la Zona Franca, donde funcionan (febrero de 1973) 173 empresas con 46.710 puestos de trabajo, una de las mayores aglomeraciones industriales de toda España. Ha sido muy criticada la presencia de **Mercabarna**, empresa de servicios que no corresponde a una zona calificada de polígono industrial y otras empresas no relacionadas con el puerto y predestinadas a la contaminación, aparte de la insalubridad del **Llobregat**.

Son muchos los que opinan que fue determinante en el cambio de destino de la Zona Franca de terrenos agrícolas destinados a puerto que nunca se realizaría a polígono industrial, la instalación de la SEAT a comienzos de 1950. En la actualidad se instalan empresas que abandonan sus terrenos en el interior de Barcelona (ENASA, Motor Ibérica, Forret...), y que preparan de ese modo sustanciosas operaciones inmobiliarias como el proyectado **Plan de la Ribera** con sus antiguos solares industriales.

El presidente del Consorcio es actualmente **Bruna de Quixano**. Había sido delegado del Gobierno durante muchos años Luis de Galinsoga.

ZONAS VERDES

Oficialmente, Barcelona tiene un coeficiente de 13,5 m² de zonas verdes por habitante, de los cuales sólo 3,8 m² son utilizados (pero el 40 % de los mismos son zonas deportivas, de las cuales el 70 % están en manos privadas), y 1,8 corresponden a bosque y playa utilizables. Por barrios o sectores de la ciudad, el verde se distribuye así:

Barrio o sector	Verde utilizable	Verde zonificado
	ha/habitante	ha/habitante
Residencial Oeste	0,3	8,1
Poble Nou	0,3	4,3
Residencial del Este	0,3	3,8
Sant Andreu-Bon Pastor	0,2	2,2
Ensanche Cerdà	1,2	1
Gràcia	0,4	0,6
Casco Antiguo	0,3	0,5
Maragall-Sagrera	0,1	0,5
Sants-Poble Sec	0,3	0,5

Si trasplantamos la problemática a la comarca del barcelonés y demás circundantes, que actualmente están cargando con la mayoría de déficit de la capital y propios, el coeficiente de zona verde por habitante da estas cifras:

Población	Verde utilizable	Verde zonificado
	ha/habitante	ha/habitante
Badalona	0,8	26,7
Cornellà	0,9	5
Esplugues	0,7	44
L'Hospitalet	0,5	14,4
Sant Adrià	2,9	46
Santa Soloma de Gramanet	0,1	20,6



El Laberinto de Horta.

Se han perdido en toda la comarca 1.294 hectáreas de las zonas verdes comprendidas en el Plan Comarcal de 1953 (463 perdidas por planteamiento posterior, y 831,4 por ocupaciones indebidas). Barcelona ha perdido 151 hectáreas.

Comparando con otras capitales europeas, para los 3,8 m² por habitante de Barcelona, Amsterdam tiene 15,6, Estocolmo 8, Roma 28, y Varsovia, 25.

Las principales zonas perdidas en Barcelona corresponden al **Campo de Les Corts**, terrenos contiguos al **Campo del Europa**, cuarteles de Numancia, **San Juan de Dios**, **Instituto**

Mental de la Santa Creu, campo del Sants, **Orfelinato Ribas**, **Parque Valle de Hebrón**, **La Catalana**...

La inversión municipal para 1969-74 suma 568 millones, de los cuales más de la mitad están destinados a la montaña de Montjuïc, y menos de la cuarta parte a la creación de nuevos espacios verdes.

Está tramitándose en el Ayuntamiento una ordenanza sobre espacios verdes. (**PLANES PARCIALES**, **TRES TURONS**, **PARQUE GÜELL HOTEL**.)

N.º Empresa y Nombre Inmobiliaria	Fecha constitución	Fecha disolución	Capital Social en millones pesetas	COMPOSICION DE LA SOCIEDAD		Emplazamiento de las obras
				p.: presidente s.: secretario a.: administrador	v.: vocales vp.: vicepresidente ap.: apoderados	
1 ALCARMA	18-VI-69		20	p.: José Ildefonso Suñol Soler (vocal Banco Catalán Desarrollo) v.: José M.ª Figueras Bassols Juan Figueras Bassols s.: Esteban Uya Serra		Manzana Campo del Europa
2 ARCADE, S. A.	13-III-67			a.: J. M. F. F. v.: Juan García Pessarrodona Joaquín Enrich Cardona		Urbanización Valle Hebrón
3 ARION, S. A.	14-V-63			p.: J. I. S. S. (v.: B. C. D.) a.: J. M. F. B. s.: Alberto Guerra Soldevila Cía. accionista: n.º 13		Urbanización Valle Hebrón
4 ARTIS, S. A.	16-VII-64		4	p.: J. I. S. S. a.: J. M. F. B. s.: A. G. S. ap.: José Soria Sabater y José Ferreiro Puig		c./ Les Corts
5 ATLANTA, S. A.	21-II-63			p.: J. I. S. S. (v.: B. C. D.) a.: J. M. F. B. s.: J. S. S. v.: A. G. S. Cía. accionista: n.º 13		Parque del Valle Hebrón
6 BRICA, S. A.				Rep.: J. M. F. B.		Hospitalet «Santa Eulalia 2»
7 CEFIRO, S. A.				Rep.: J. M. F. B.		Carlos III c./ Manila/Gran Via/
8 CONSTRUCCIONES BARCELONESAS, S. A.	17-III-59		49	J. M. F. B. Ramón García Nieto París (v. Banca Riva y García) J. I. S. S. (v. B. C. D.) Salvador Paniker Alemany J. F. P. A. G. S. Francisco F. Olesa Muñido Apoderados para gestionar créditos: Francisco Enrich Cardona y José L. Fons Alvarez		
9 CONSTRUCCIONES ESPAÑOLAS, S. A.	9-XI-49	1-XII-68	5	p.: José M.ª Sentís Sagrañes vp.: J. M. F. B. s.: A. G. S. v.: José Figueras Navarro ap.: para gestionar créditos en Madrid: F. E. C. y J. L. F. A.		Ciudad Satélite de San Ildefonso, Cornellá
10 CONSTRUCCIONES HORIZONTALES, S. A.	3-X-56		10	p.: José Noguera Suñol v.: B. C. D.) v.: Jaime Castell Lastortas (presidente del Banco de Madrid y B. C. D.) J. I. S. S. (v. B. C. D.) Manuel Rodés Jansana Jesús Mir Amorós J. M. F. B. Jacinto Calsina Gispert (v.: B. C. D.) Ernesto Ventós Rovellat ap.: para gestionar créditos: J. E. C. y J. L. F. A. s.: Juan Emilio Luque Díaz Cías. accionistas: n.º 11, 35, 38 y 16		c./ Pallars/Maresme/ Pujadas/Venezuela/ Cristóbal de Maura Gran Via/Espronceda c./ Cantabria/Prim/ Puente del Trabajo
11 CONSTRUCCIONES IBERICAS, S. A.	13-I-55	8-VII-64	1,5	p.: J. I. S. S. (v. B. C. D.) a.: J. M. F. B. s.: A. G. S. ap.: para gestionar créditos: J. E. C.		c./ Camilo Fabra/Dublín/ Fabra y Puig
12 CONST. TECNICAS CATALANAS, S. A.	13-III-67		10	p.: J. I. S. S. (v. B. C. D.) a.: J. M. F. B. s.: A. G. S. v.: J. G. P. J. E. C. ap.: J. S. S. y J. F. P.		c./ Cardenal Tedeschini, 4-10 c./ Alcudia/Valldemosa/ Escultor Ordóñez/Andraitx/ Deya y Maladeta c./ Condesa Pardo Bazán, 3

N.º Empresa y Nombre Inmobiliaria	Fecha constitución	Fecha disolución	Capital Social en millones pesetas	COMPOSICION DE LA SOCIEDAD		Emplazamiento de las obras
				p.: presidente s.: secretario a.: administrador	v.: vocales vp.: vicepresidente ap.: apoderados	
13 CONST. URBANAS ESPANOLAS, S. A.		20-VIII-64	0,8	p.: J. I. S. S. (v. B. C. D.) a.: J. M. F. B. s.: A. G. S. ap.: Vicente Lupo Mora Clas. accionistas: n.º 11, 35 y 38		
14 CONSTRUCTORA INMOBILIARIA				p.: Ernesto Sentís Roldán s.: Octavio Saltor Soler v.: J. M. S. S. Alberto Sentís Roldán José Figueras Navarro E. U. S.		
15 DISTRIBUIDORA DE MATERIALES PARA LA CONSTRUCCION				a.: J. M. F. B.		
16 ECISA, CIA. CONST.	31-XII-46		45	p.: Juan Flos García v.: Luis Noguera Suñol J. N. S. (v. B. C. D.) J. C. L. (p. B. M. y B. C. D.) g.: J. G. S. (v. B. C. D.) s.: Juan E. Luque Díaz	c./ Arco Iris, 48	
17 EDIFE, S. A.				rp.: J. M. F. B.		c./ Sta. Cruz/Ruiz de Alda/ Riera de la Salud en San Feliu de Llobregat
18 EDIF. GEMMA, S. A.				rp.: J. M. F. B.		c./ Capitán Arenas, 22
19 EDIF. PARQUE QUINTA AMELIA, S. A.				rp.: J. M. F. B.		Paseo Manuel Girona, 40
20 EDIF. CAMPO DE LAS CORTS, S. A.						c./ Travessera de les Corts/ Numancia
21 EDIF. CORNELLA, S. A.	20-III-62		10	p.: J. I. S. S. (v. B. C. D.) a.: J. M. F. B. s.: A. G. S. Clas. accionistas: n.º 9, 11 y 13 ap.: para tramitar créditos: J. E. C.		Ciudad Satélite de San Ilde- fonso, Cornellá
22 EDIF. MARESMA, S. A.	10-IV-70			p.: José Ildefonso Guerra Soldevila (v. B. C. D.) a.: J. M. F. B. s.: A. G. S. ap.: J. S. S.		
23 EDIFICIOS PEDRALBES, S. A.	25-I-67		10	p.: José Figueras Navarro s.: J. F. B. v.: J. M. F. B. Antonio Guerin Taraja Rafael Campins Petró ap.: E. U. S. y A. G. S.	c./ Capitán Arenas, 35-41	
24 HISPANIA DE CONSTRUCCIONES	18-X-57		4,95	p.: J. I. S. S. (v. B. C. D.) vp.: L. N. S. consejero-delegado: J. M. F. B. s.: A. G. S. v.: Alfonso Noguera Suñol y Alfredo Mata Pérez		
25 SDA. ANMA INDUSTRIAS DE SABADELL, S. A.	13-I-67			p.: J. I. S. S. (v. B. C. D.) a.: J. M. F. B. s.: A. G. S. ap.: J. S. S.		
26 INMOBILIARIA DEL BESOS, S. A.	7-XI-57		4,95	p.: J. I. S. S. (v. B. C. D.) a.: J. M. F. B. s.: A. G. S. Clas. accionistas: n.º 11, 13 y 38 ap.: para tramitar créditos: F. E. C.		Continuación Gran Vía, s/n.º
27 INMOBILIARIA BORRELL, S. A.	7-XI-57		7	Ignacio Font Figueras José Figueras Nicolau Mària Pou Roquer		

N.º Empresa y Nombre Inmobiliaria	Fecha constitución	Fecha disolución	Capital Social en millones pesetas	COMPOSICION DE LA SOCIEDAD		Emplazamiento de las obras
				p.: presidente s.: secretario a.: administrador	v.: vocales vr.: vicepresidente ap.: apoderados	
28 INMOB. CAMPO DE LAS CORTS, S. A.	4-XI-68			p.: J. I. S. S. (v. B. C. D.) a.: J. M. F. B. s.: A. G. S. v.: J. F. B. ap.: J. S. S.		c./ Numancia/Travesera/ Marqués de Sentmenat
29 INMOB. FIBA, S. A.						
30 INMOBILIARIA GUINARDO, S. A.	4-XI-52		1	J. M. F. B. J. F. N. Enrique Monrás Guitart		
31 INMOB. MORA, S. A.	22-III-61		2	g.: J. M. S. S. ap.: E. S. R. A. S. R. J. F. N. J. F. B. ap.: para contratar créditos: F. E. C.		c./ Segre, 19-25/Dr. Balari y Jovany, 28-30 c./ Condesa Pardo Bazán/ Cienfuegos/Olesa
32 INMOB. SARDANYOLA				rp.: J. M. F. B.		c./ Condesa Pardo Bazán, 3 c./ Card. Tedeschini, s./n.º
33 INMOB. SENSO, S. A.				rp.: E. S. R. J. M. F. B.		«Santa Eulalia 2» Hospitalet
34 INMOB. URBE, S. A.	23-II-50		7	J. M. F. B. J. F. N.		
35 INMOBILIARIA VALLCARCA, S. A.	17-II-52	27-IV-62	1,85	p.: J. I. S. S. (v. B. C. D.) a.: J. M. F. B. s.: A. G. S. v.: Mariano Bordas Piferrer Cías. accionistas: n.º 34 y 37		
36 NOVOGAR, S. A.	19-X-63		3	p.: J. I. S. S. a.: J. M. F. B. s.: A. G. S.		Avda. Marqués de S. Mori/ Avda., n.º 5 en Badalona
37 RES, S. A.	18-V-54		0,07	J. I. S. S. (v. B. C. D.) J. M. F. B. Mercedes Costa Rodríguez Bouza, esposa de J. M. F. B. Enrique Deu Desplugues		
38 SOCIEDAD GENERAL DE CONSTRUCCIONES, SDAD. ANMA.	10-II-55	27-XII-62	1	p.: J. I. S. S. (v. B. C. D.) a.: J. M. F. B. s.: A. G. S.		
39 URBIPANNER, S. A.				rp.: J. M. F. B.		Avda. Carlos III, 127-129
40 VALLEDOSA, S. A.				rp.: E. S. R. J. M. F. B.		c./ Doyá/Andraitx c./ Mitre/Nena Casas/ Bohigas
41 VIVIENDAS DEL VALLES, S. A.	3-X-53		2	p.: J. I. S. S. (v. B. C. D.) a.: J. M. F. B. s.: A. G. S. ap.: J. S. S.		
42 HABITAT						Edificios Trade
43 ESTRUCTURAS EUROPEAS, S. A.						



Línea Sangrá

Pone fin a la rutina del cuarto de baño.
La calidad de su porcelana vitrificada,
el diseño de sus modelos y la suavidad de su colorido
definen un ambiente de confort.

Solicite información a

Sangrá

AVDA. DE SARRIA, 138-144 TEL. 203 65 50 BARCELONA-17





Por primera vez en España:

La más amplia gama de Perfiles
de Ala Ancha y Caras Paralelas

El grupo siderúrgico ENSIDESA-UNINSA ofrece a los mercados nacional e internacional, la más amplia gama de perfiles estructurales y especialmente los de Ala Ancha y Caras Paralelas.

ENSIDESA-UNINSA con la reciente inauguración del tren de perfiles en su factoría de Veriña, ha completado su gama de medidas, alcanzando

por primera vez en España el perfil de Ala Ancha y Caras Paralelas de 300 x 300.

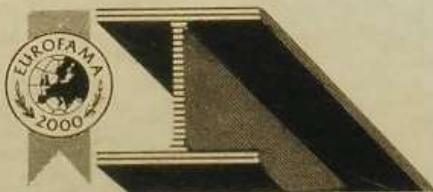
DOBLE T PERFIL NORMAL
Toda la gama normalizada
desde IPN 80,
hasta IPN 600

**DOBLE T ALA ANCHA
CARAS PARALELAS**
HEB: 120 (120 x 120), 140, 160,
180, 200, 220, 240, 260,
280 y 300 (300 x 300)

PERFIL EN U NORMAL
Toda la gama normalizada
desde UPN 80,
hasta UPN 300

PERFIL EUROPEO IPE
De próxima fabricación

Para mayor información dirija sus consultas a cualquiera de nuestras Delegaciones de Venta.



ensidesa-uninsa

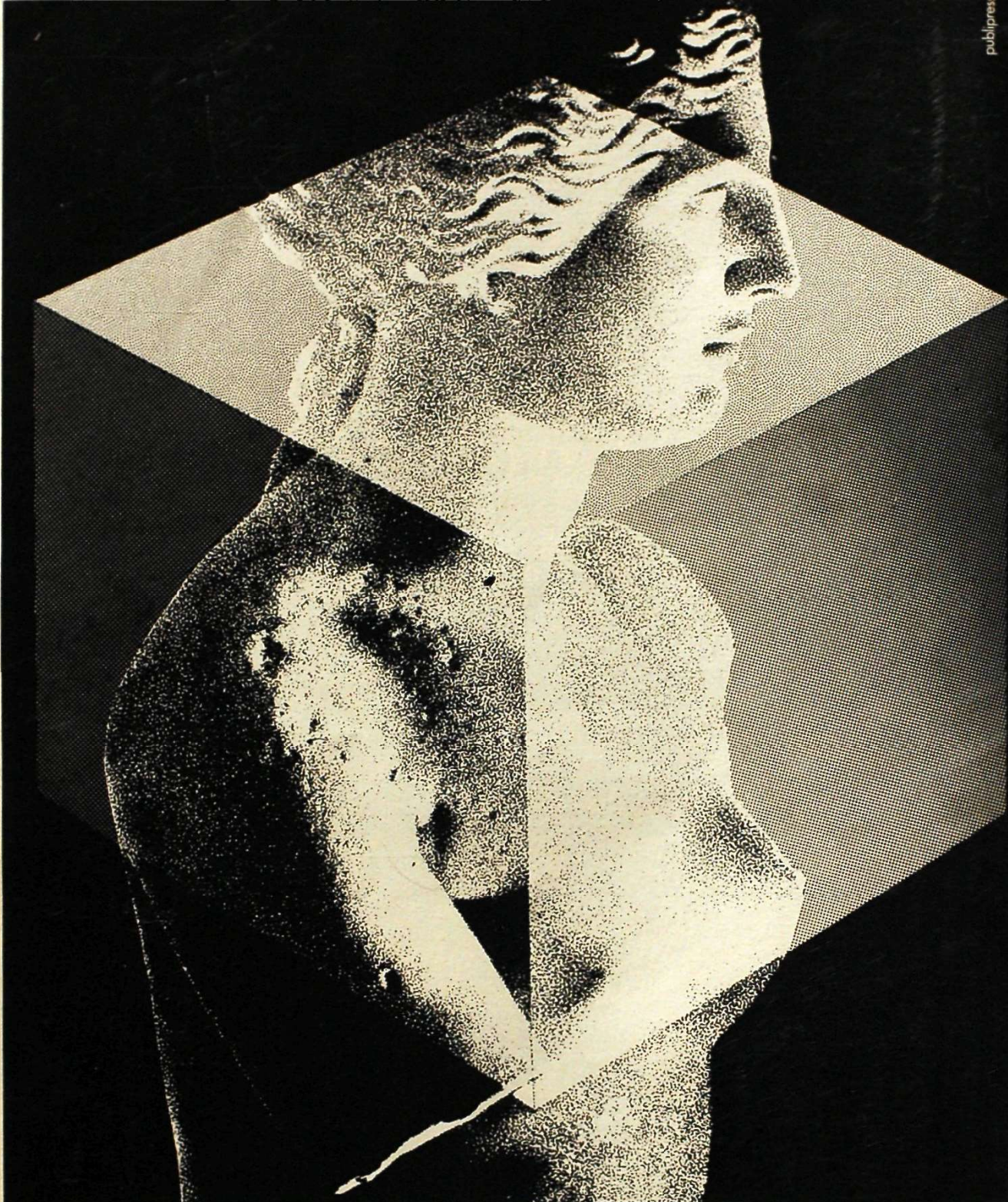


primer grupo siderúrgico nacional.

Delegaciones de Venta:

BARCELONA: Bailén, 20
BILBAO: Manuel Allende, 12-1.^a
GUJON: Cabrales, 4 - Edificio Bahía
MADRID: Prim, 12

SEVILLA: Avda. República Argentina, 3
VALENCIA: Cotanda, 2
VALLADOLID: Paseo de Zorrilla, 22-Of. n.º 6
VIGO: Marqués de Valladares, 25-3.^a
ZARAGOZA: San Ignacio de Loyola, 5



El testimonio de una época

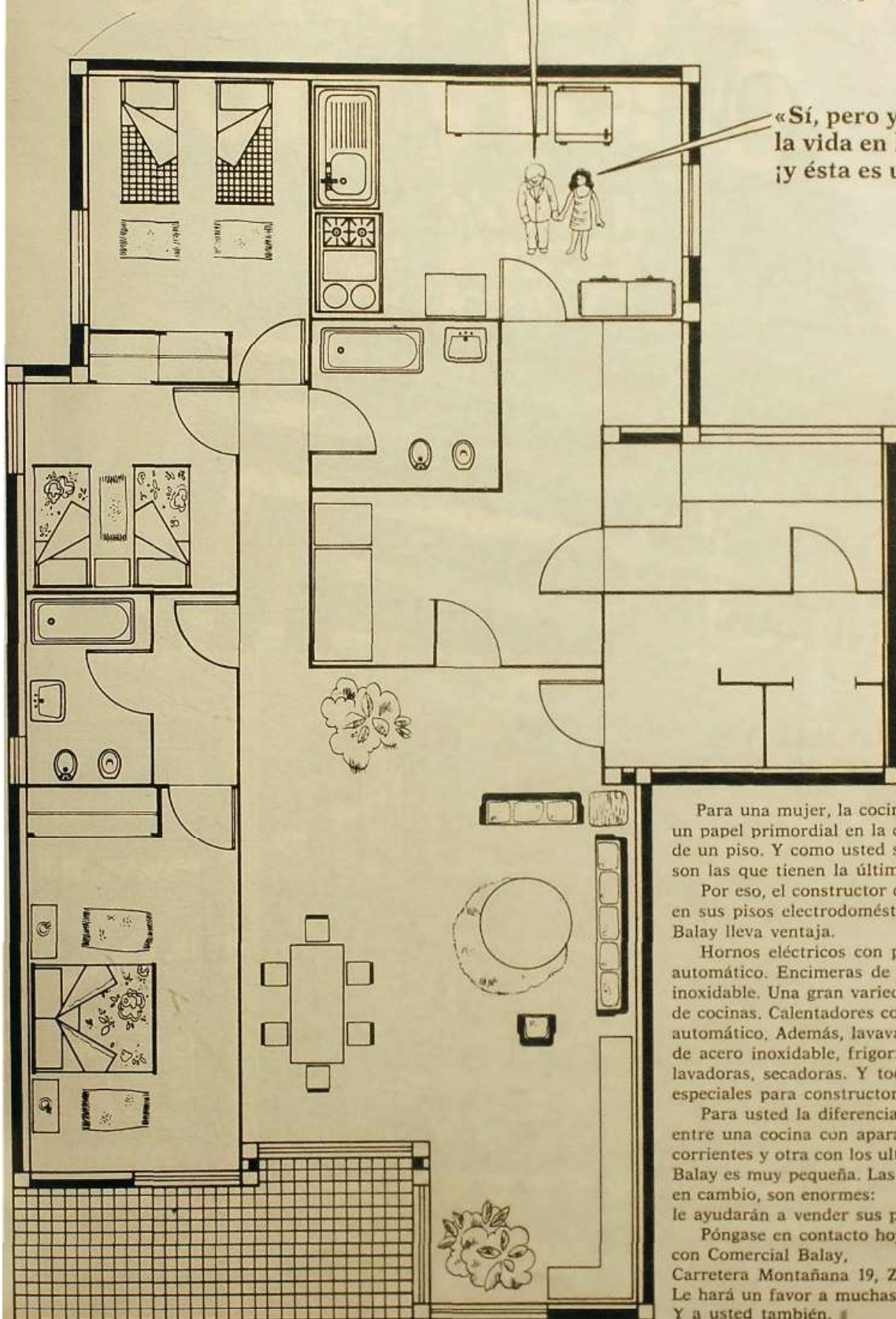
Como el arte, los laminados RAILITE quieren ser el testimonio para el futuro de la belleza y la técnica de nuestra época. Por eso, nuestros diseñadores y técnicos investigan diariamente para conseguir unos laminados donde la belleza y la duración sean constantes a través del tiempo, en cada mueble, en cada hogar. Porque, como el arte, RAILITE es belleza y técnica para siempre.

RAILITE®
LAMINADO PLÁSTICO DECORATIVO

belleza y técnica para siempre

«Pero mujer, el otro piso
me pillá más cerca del trabajo...»

«Sí, pero yo me paso
la vida en la cocina
¡y ésta es una gloria!»



Para una mujer, la cocina juega un papel primordial en la compra de un piso. Y como usted sabe, ellas son las que tienen la última palabra.

Por eso, el constructor que ponga en sus pisos electrodomésticos Balay lleva ventaja.

Hornos eléctricos con programador automático. Encimeras de acero inoxidable. Una gran variedad de cocinas. Calentadores con encendido automático. Además, lavavajillas de acero inoxidable, frigoríficos, lavadoras, secadoras. Y todo a precios especiales para constructores.

Para usted la diferencia en costos entre una cocina con aparatos corrientes y otra con los ultramodernos Balay es muy pequeña. Las ventajas, en cambio, son enormes: le ayudarán a vender sus pisos.

Póngase en contacto hoy mismo con Comercial Balay, Carretera Montañana 19, Zaragoza. Le hará un favor a muchas mujeres. Y a usted también.



Balay: somos automáticos

tapilesa

ORGANIZACIÓN AL SERVICIO DEL PROFESIONAL

CAMELIAS, 93 TEL. 219 03 50

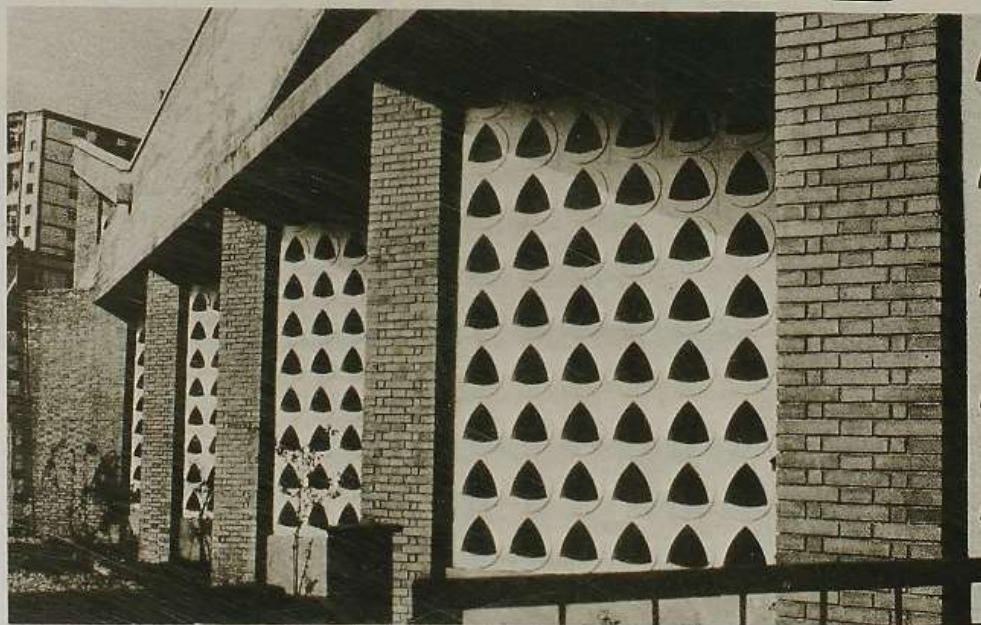
AVDA. SARRIA, 69 TEL. 321 98 89 BARCELONA

**TAPICERIAS
CORTINAS
ALFOMBRAS
MOQUETAS**

CELOSIAS DE HORMIGÓN

UNA NUEVA APORTACION AL SERVICIO DE LA
ARQUITECTURA ACTUAL

SAS



SE FABRICAN ADEMAS EN HORMIGÓN BLANCO

P.º Torras y Bages, 106. Teléfono 359 88 50
BARCELONA-16

ADUANA, 15 - TELº 231 92 59
MADRID-14



AMPLIA GAMA
DE MODELOS
CON Y SIN
GALCE PARA
ACRISTALAR

construye vd. con ytong ?

Y - MORTER
RY - MORTER
PY - MORTER

Completan la segura
solidez de su obra

3

Nuevos productos de
alta tecnología para el levante,
revoque y acabado de obra con
bloques de hormigón ligero.

Y - MORTER

Para el **levante** de muros con
bloques de hormigón ligero
consiguiendo una perfecta
adherencia, impermeabilidad y
máxima economía de mano
de obra por la rapidez
de su aplicación.

RY - MORTER

Para el **revoque** de exteriores.
Perfecta adherencia e
impermeabilidad a prueba de
los más duros y prolongados
chorros de agua a presión.

PY - MORTER

Como **imprimación
impermeabilizante** de la
pared antes del enyesado.
Garantiza una perfecta
adherencia del yeso.

texsa

Pasaje Marsal, 11 y 13. Tel. 325 34 16* Barcelona-4
Alcalá, 202. 1.º A. Tel. 246 50 00 Madrid-2

REDONDOS ADHERENTES DE ALTA RESISTENCIA PARA HORMIGON ARMADO

aceros REA

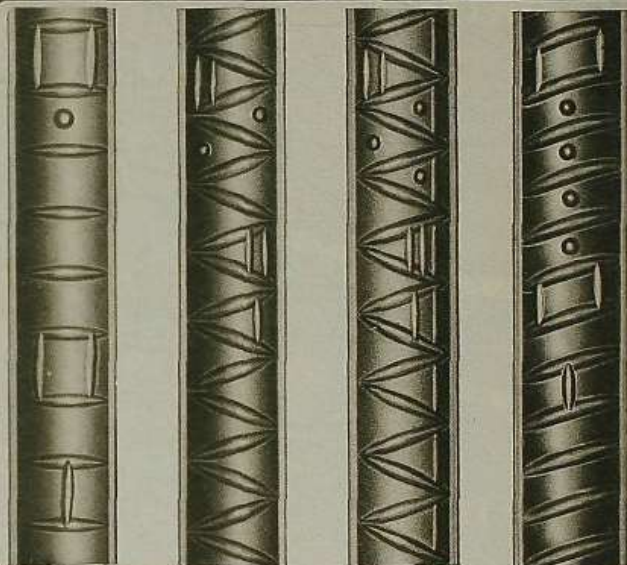
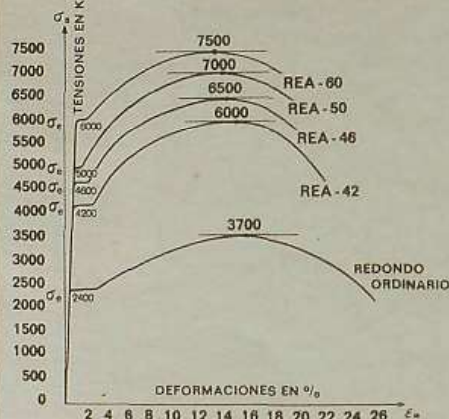
ALTO LIMITE ELASTICO - OPTIMA ADHERENCIA
FACIL SOLDADURA - CALIDAD CONSTANTE

CARACTERISTICAS MECANICAS

TIPOS DE FABRICACION		REA-42	REA-46	REA-50	REA-60
Límite elástico aparente σ_{el} IV		4.200 Kg/cm. ²	4.600 Kg/cm. ²	5.000 Kg/cm. ²	6.000 Kg/cm. ²
Carga de rotura por tracción σ_{ar} IV		6.000 Kg/cm. ²	6.500 Kg/cm. ²	7.000 Kg/cm. ²	7.500 Kg/cm. ²
Alargamiento a rotura, sobre base 5 ϕ ϵ_{ar} IV		20 %	18 %	18 %	14 %
Alargamiento repartido, bajo carga máxima $\epsilon_{s,70}$ IV		10 %	9 %	9 %	7 %

Diagrama Tensiones - Deformaciones de los aceros:

2.400/3.700 (Barras lisas de acero ordinario)
4.200/6.000 (REA-42) - 4.600/6.500 (REA-46)
5.000/7.000 (REA-50) - 6.000/7.500 (REA-60)



aceros REA (marca registrada) fabricación exclusiva por:



Altos Hornos de Cataluña

SOCIEDAD ANONIMA

Barcelona (7)
Avda. José Antonio, 634, 2.ª
T. 232 63 90 (5 líneas) Telex 52614 REA e

Madrid (14)
Prado, 4
T. 221 64 05



VICTORIO LUZURIAGA, S.A.
Pasajes (Guipúzcoa)

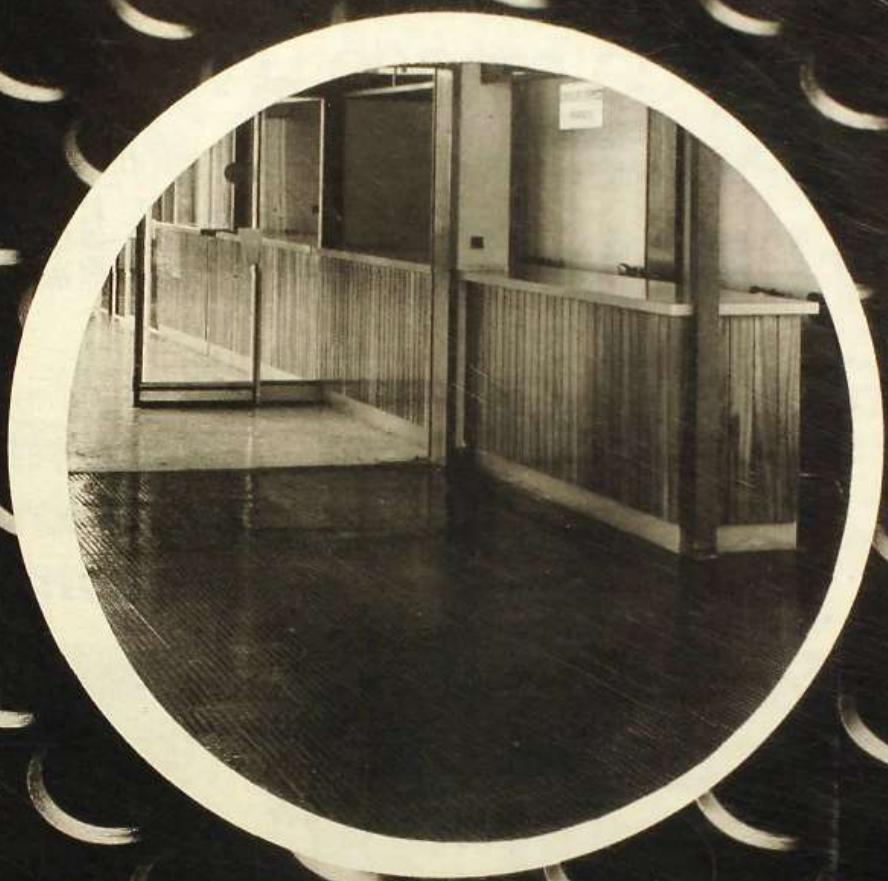
Con Licencia de Altos Hornos de Cataluña, S. A.

INFORMACION COMERCIAL Y TECNICA

PRO-REA S.A.

Barcelona (7)
Avda. José Antonio, 634, 2.ª
T. 232 63 90 (5 líneas)

Madrid (14)
Prado, 4
T. 221 64 05



PAVIMENTO **PIRELLI** A CIRCULOS

De gran poder antideslizante
Resistente y confortable
Facilita una marcha agradable
y sin fatiga
Altamente decorativo

GROHE. Especialistas en grifería.

Mezclador de mando único MOEN

Caudal y temperatura del agua en un santiamén.

Los mezcladores de mando único MOEN son productos de esmerada elaboración del mayor fabricante de grifería en el mundo. Diseñados en forma esbelta.

Técnicamente perfectos. De sencillo manejo.

El caudal y la temperatura del agua se regulan gradualmente como si se estuviera jugando con un mando giratorio.

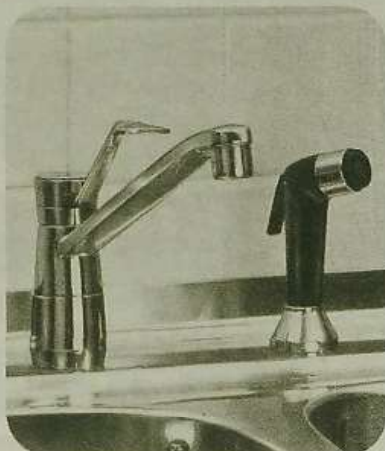
Los mezcladores de mando único MOEN embellecen los lavabos, bañeras, duchas y bidets. Y naturalmente también la cocina. La grifería para baño MOEN empotrable posee una especial elegancia. En la cocina las baterías MOEN hacen más fácil el fregar y lavar la vajilla a las amas de casa.

La grifería MOEN se ha acreditado miles de veces en la práctica. Arquitectos e instaladores en todo el mundo recomiendan este moderno mezclador de mando único.

GROHE. Calidad, perfección, confort.



33006 Batería para lavabos MOEN. El grifo elegante para el cuarto de baño confortable.



33806 Batería para fregaderos MOEN. La combinación perfecta con ducha lavavajillas.



33400 Batería monomando MOEN para empotrar en la pared.

Los mezcladores de mando único MOEN son sólo una parte del amplio programa Grohe.

Grohe ofrece aún más. Por ejemplo, los surtidos de grifería clásica Ecolínea I, Ecolínea II y Gracia. O grifería termostática. Preste atención a los anuncios Grohe en los próximos números de esta revista.

GROHE domina el agua.

Obtendrán más información si nos envían el cupón adjunto.

Gallital Ibérica, S.A., División Grohe.
Paseo de la Zona Franca, 186 bjos. Barcelona - 4

Del programa Grohe me interesa por:

- ☐ Ecolínea I, Ecolínea II, Gracia
☐ Mezclador de mando único ☐ Grifería termostática

Nombre _____

Población _____

Calle _____

Profesión o tipo de negocio _____

A2-AE-337 SP

Gallital Ibérica, S.A.,

División Grohe

Paseo de la Zona Franca, 186 bjos.
Barcelona - 4

Tel.: 325.83.31 · Telex 52729



Asociada a ITT

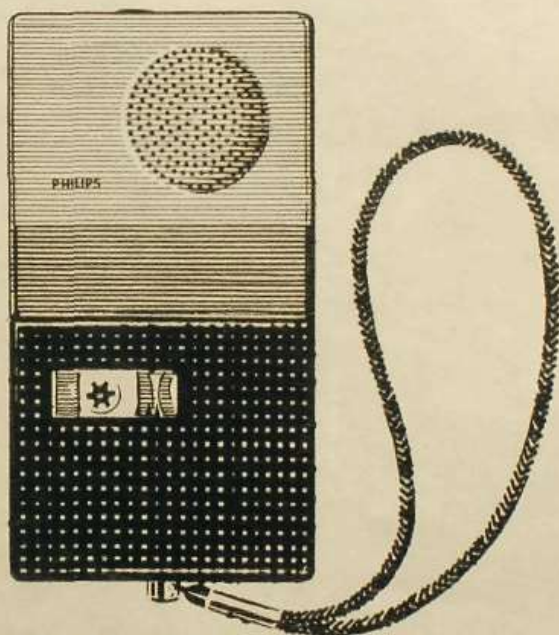
¿Fiarse de la memoria... o del bloc de notas?

**De la memoria
(electrónica de bolsillo
Pocketmemo Philips)**

**Porque siempre
es más práctico dictar
que escribir.**

Con Pocketmemo Philips
(la agenda electrónica de bolsillo)
puede -por ejemplo- grabar
los temas tratados en la entrevista reciente,
mientras efectúa el viaje de regreso,
en lugar de escribirlos en su bloc de notas
al llegar a la oficina. Con ello, no tiene
que fiarse de la siempre traicionera memoria
y además deja de perder los 15 minutos
que emplearía escribiendo.

Agenda electrónica Pocketmemo Philips:
Para quienes no se fián de la memoria.
Para quienes 15 minutos son muy importantes.



PHILIPS

La gran marca internacional



GISPERT, s.a.

Automación de la gestión empresarial
Sistemas - Equipos - Servicio

Barcelona(1) Póvoa do Varzim 206 Tel 9253 84 07 / Madrid(1) Logroño 64 Tel 925 85 81
53 Oficinas y Talleres en toda España



ROTULOSTROC

BARCELONA, G.M.O. FRANCO

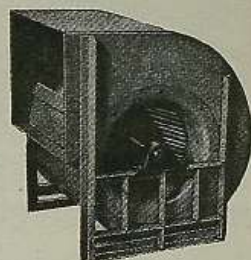
**DISEÑO
CALIDAD**

442 TEL. 227 47 92

rejillas



**en vanguardia
de la distribución
del aire**

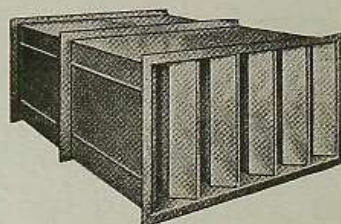


**ventiladores
centrífugos**

difusores



**cajas
terminales**



silenciadores



s.a. técnica del aire

GENERAL MOLA, 204 Bis. MADRID-2

DELEGACIONES:

Bailén 236 - BARCELONA-9 • Velázquez, 18 - PALMA DE MALLORCA • Paseo de los Olmos, 12 - Parque de Bidebieta - SAN SEBASTIAN • Avda. Kansas City San Estanislao, Bloque B-1 - SEVILLA • Cardenal Belloch, 63 VALENCIA-10
Alamillos, 6 - VALLADOLID • Condesa Casa Barcena, 1 - VIGO • Doctor Albira La Sierra, 6 - ZARAGOZA.



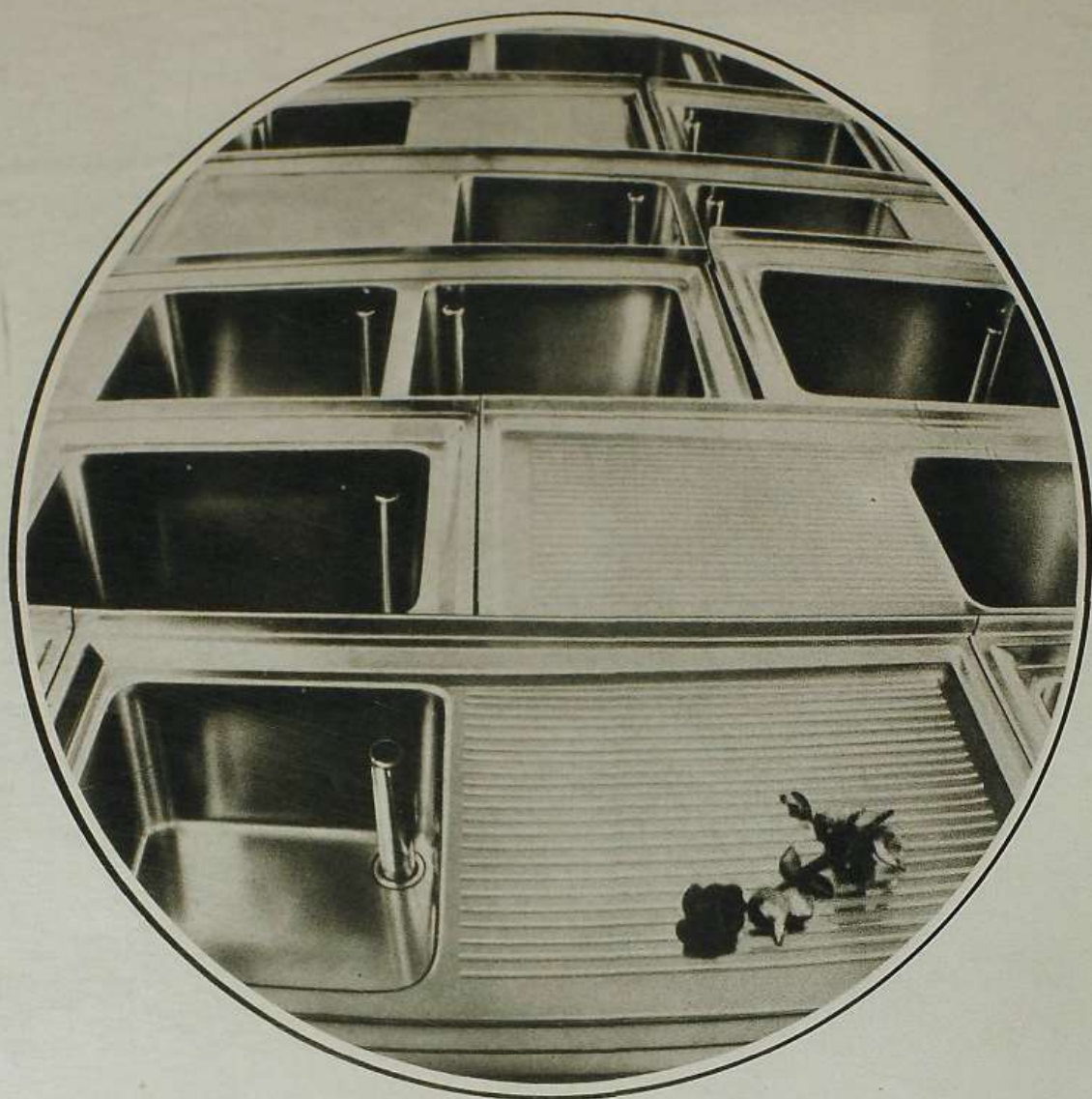
tetracero

ACERO CORRUGADO PARA ARMAR HORMIGÓN

25
años de diferencia



Fuencarral, 123 * Tels. 224 87 53 · 54 · 55 * Madrid, 10



el detalle de eficacia para grandes cocinas

Para hostelería, comunidades, comedores colectivos y restaurantes.

Un material indeformable que no se altera y es fácil de limpiar.

Soldaduras invisibles al gas argón.

Un acabado pulido semibrillante.

Adaptables a las irregularidades de cualquier local.

Insonorizados. Con aislamiento térmico.

Seis tipos básicos distintos, para distintos programas.

Provistos de rebosadero, utilizable como vertedero.

los fregaderos industriales resistentes e inalterables

soberana

CONSTRUCCIONES DE ACERO INOXIDABLE SUPER

una palanca eficaz para el rendimiento



la placa con más aplicaciones del mercado

La placa Relón ofrece cientos de combinaciones formadas a base de sus múltiples perfiles, colores y tonalidades, adaptándose de la forma más idónea a cualquier estructura.

Ventajas:

- ligereza (ahorro de estructura)
- alta resistencia mecánica (permite gran separación entre correas).
- Indeformabilidad
- resistencia a la intemperie
- mínimo gasto de entretenimiento.
- longitud ilimitada.
- etc., etc.

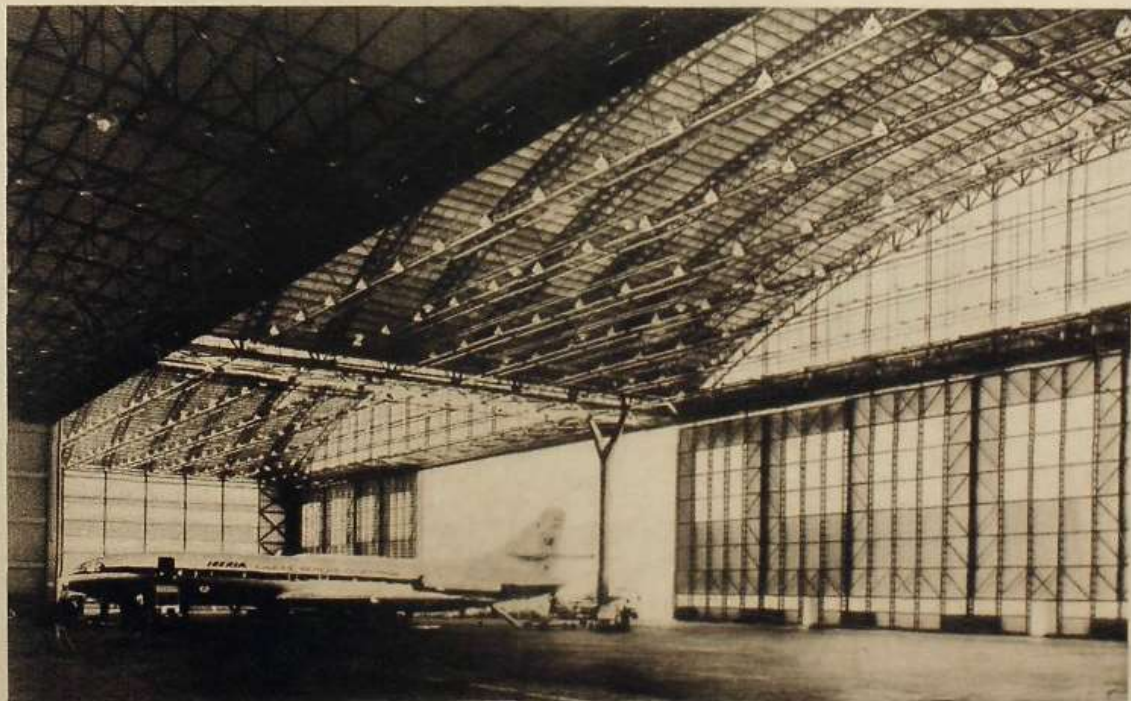
Usos:

- Relón se adapta a cualquier estructura.
- cubiertas normales, curvas, rectas o en dientes de sierra.
 - paramentos verticales: exteriores e interiores
 - lucernarios
 - etc., etc.

Aplicaciones:

- industrias de todo tipo
- hangares y estaciones
- torres de refrigeración
- coberturas para barcos
- paneles antideslumbrantes en autopistas
- vallas
- etc., etc.

El colorido, las formas, la economía y la inalterabilidad hacen de la placa Relón un material de inapreciable rentabilidad en aplicaciones industriales y residenciales



fabricado por REPOSA.

Distribuido por FAVISA: Serrano, 26 - Tel. 276 29 00 • MADRID-1 / Galileo, 303-305 Tel. 321 89 50 • BARCELONA-14



AL BIENESTAR, EN ESTADO SALVAJE,
LE LLAMAMOS AGUA.

PORQUE, SOMETIDA, SERA ENERGIA ELECTRICA
Y LA ENERGIA ELECTRICA FACILITA LAS COSAS,
Y ESO ES BUENO.

E.N. HIDROELECTRICA DEL RIBAGORZANA, S.A.



celuflex, s.a.

FABRICA: RIPOLLET (BARNA)

Jose Antonio, 4
292 01 58 - 292 15 65 - 292 15 35
Apartado 1843 BARCELONA

DELEGACION EN MADRID (17)
Alfonso Gomez, 29
204 40 56

**CONDUCTOS FLEXIBLES
FORMABLES
RIGIDOS**

PARA:

- CLIMATIZACION
- AIREACION
- CAPTACION DE GASES
- OTRAS APLICACIONES
- AMORTIGUADORES DE RUIDOS**

CONDUCTOS PARA LA TECNICA DEL AIRE



celuflex[®]

TUBOS FLEXIBLES

QUE PERMITEN CUALQUIER FORMA
SUSCEPTIBLE DE SER MODIFICADA

CELUFLEX P-P-P (papel-papel-papel) hidrófugo especial
CELUFLEX P-R-P (papel-armazón central de aluminio-papel)

CELUFLEX A-P o A-P-P (aluminio-papel-papel)

CELUFLEX P-K-P (papel-plástico-papel)

CELUFLEX A-A (aluminio-papel-aluminio)

CELUFLEX no precisa de ninguna forma especial ni de ningún codo.

Los campos de temperatura de los conductos especificados oscilan entre -40° y +150° C.

DIAMETROS: Desde 20,9 m/m hasta 150 m/m.



celuform[®]

TUBOS FORMABLES

Y CURVABLES MANUALMENTE A LAS
POSTURAS MAS COMPLEJAS PARA
SU INSTALACION

Este tipo de tubo tiene las siguientes características:

- la rigidez necesaria para mantener la forma que se le ha dado
- línea elegante; es incluso decorativo
- se fabrica en Aluminio, Acero galvanizado e inoxidable.

CAMPOS DE TEMPERATURA:

En sus distintas versiones abarca desde -40° hasta +850° C.

DIAMETROS:

Desde 55 m/m hasta 450 m/m.

CONDUCTO DE APLICACIONES ILIMITADAS.



celufix[®]

TUBOS RIGIDOS

PARA CUALQUIER TIPO DE INSTALACION

Complemento ideal de nuestros fabricados

CELUFLEX y CELUFORM.

Se fabrica en chapa de acero galvanizado de diferentes espesores y diámetros.

CELUFIX está indicado en:

- Instalaciones de acondicionamiento de aire, a gran velocidad.
- Para encofrados perdidos.
- Para aireación de minas, aparcamientos, etc.



AMORTIGUADORES
celuform[®]

AMORTIGUACION EFICAZ

DE RUIDOS EN SISTEMAS DE
CONDUCCION DE AIRE

La razón de la gran eficacia de nuestros amortiguadores se basa en el nuevo sistema de perforación de nuestros tubos.

Esto significa:

Un aumento considerable de amortiguación, en los medianos y bajos sectores de frecuencias, sin reducir por nada la estabilidad mecánica y la curvabilidad del tubo.

Nuestros amortiguadores de ruidos son idóneos para:

- Instalaciones de clima.
- Instalaciones de calefacción por aire.
- Instalaciones de aireación.
- Instalaciones de toma de aire para compresores.



FLUXOMETROS
SLOAN

Roca

Los Fluxómetros SLOAN ROCA han tenido extraordinario éxito en el mundo entero por su elevada eficacia y prolongado servicio.

Su acción es instantánea y enérgica, lo que asegura una perfecta limpieza y son absolutamente silenciosos: sin ruidos ni golpes de ariete.

Por su reducido consumo de agua, sin coste de manutención y prolongado servicio los Fluxómetros SLOAN ROCA se recomiendan en las instalaciones de inodoros, urinarios y vertederos, especialmente en hoteles, hospitales, edificios públicos, buques, oficinas, viviendas particulares, etc. etc.

PARA UNA MAYOR INFORMACION, SOLICITELA A

COMPañIA ROCA-RADIADORES, S.A.

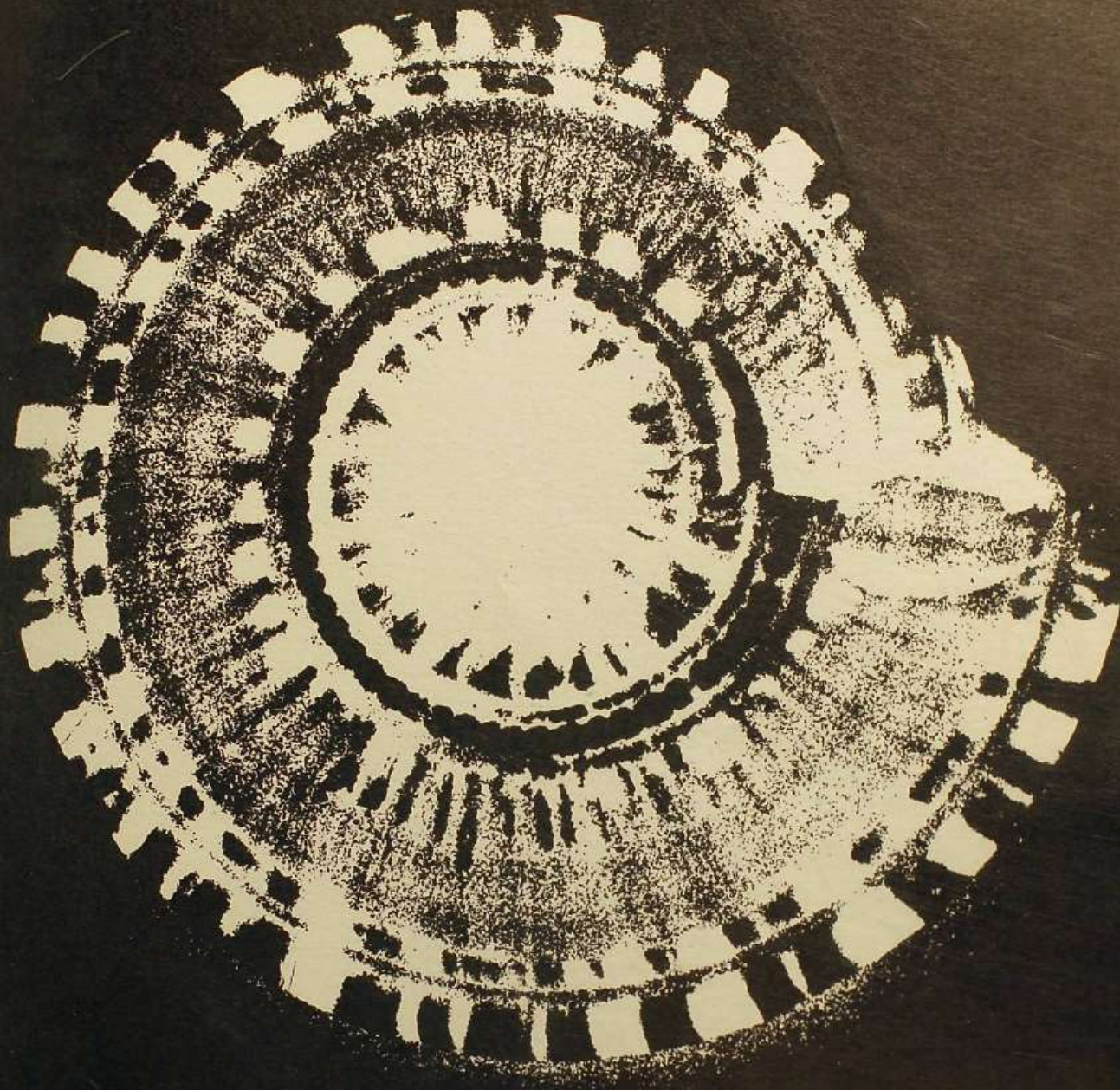
Sección de Publicidad y Promoción
Apartado de Correos 30.024 - BARCELONA

Mobles & Decoració Casablanca

José Antonio
Primo de Rivera, 532

Telèfon. 254 74 07

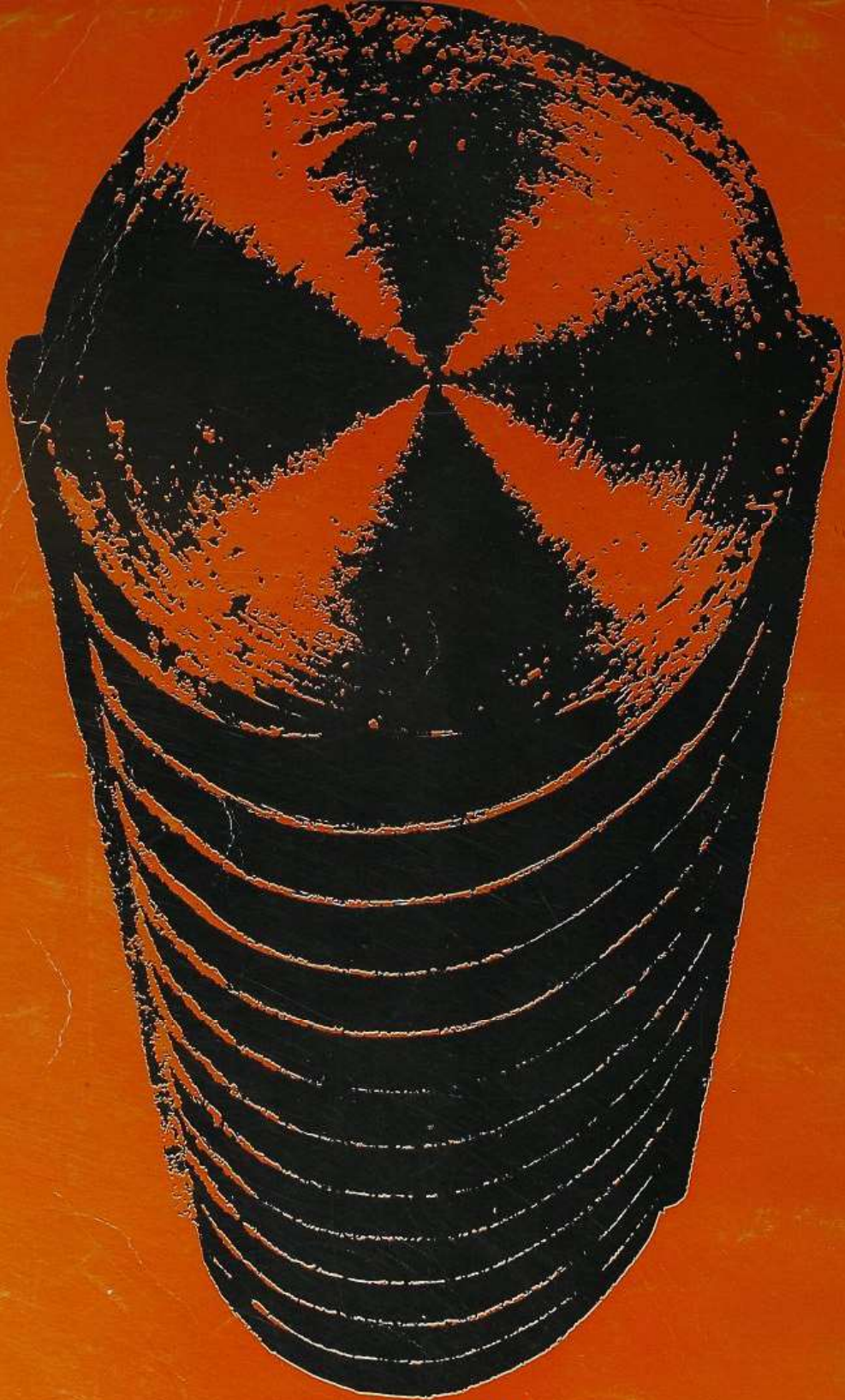
Barcelona 11



VIETA

es

ALTA FIDELIDAD



TOMAS HC

nersid

aceros corrugados de alta resistencia