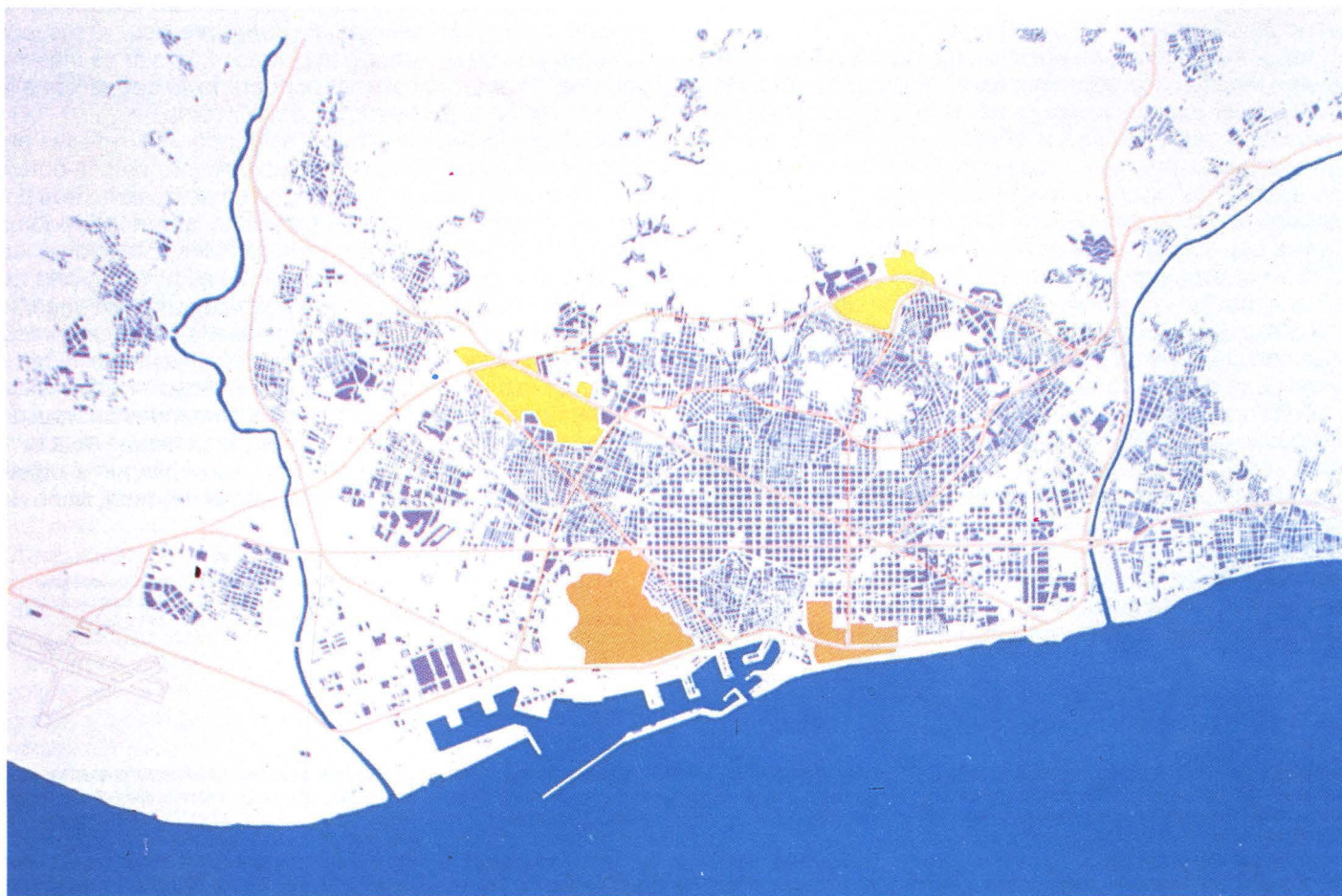


BARCELONA 1992 LOS JUEGOS COMO AMBICION Y PRETEXTO

Luis Millet i Serra

Las cuatro áreas olímpicas de Barcelona.



Desde el mismo origen de la idea de presentación de la candidatura de Barcelona a los Juegos Olímpicos de 1992, se ha mantenido, constantemente, la convicción de que era esencial aprovechar esta oportunidad para «terminar» la ciudad, es decir, completar su red viaria básica, mejorar su comunicación con el exterior —puerto y aeropuerto— reestructurar los enlaces ferroviarios, acabar la red de saneamiento y depuración integral de las aguas, estabilizar el frente marítimo, impulsar importantes procesos de recalificación urbana en los tejidos residenciales e industriales más envejecidos

y establecer unos equipamientos para la cultura y el ocio acordes con la ambición y vocación de Barcelona como capital mediterránea.

Ninguna de estas grandes obras urbanas debía responder únicamente a requerimientos o necesidades específicas de la organización de los Juegos. Desde el primer momento, cualquier tentación de monumentalidad ha estado muy lejos de la estrategia de la preparación de la candidatura. Ningún proyecto que no fuera útil o favorable al desarrollo de la ciudad se incluyó en las propuestas de actuación relacionadas con los Juegos. De hecho no

hay una estrategia propia, es decir, distinta, en las actuaciones olímpicas. Ni la localización de los grandes equipamientos, ni el trazado de las principales infraestructuras viarias, son extrañas a las propuestas contenidas en el Plan General Metropolitano de 1974.

En los comentarios que siguen, se pretende exponer el proceso de generación de las propuestas específicamente olímpicas, su relación con los proyectos de grandes infraestructuras y posible impacto sobre la ciudad. Un interrogante, referido al alcance metropolitano de las propuestas cerrará estas breves reflexiones.

LA «GEOMETRIA» DE LA PROPUESTA OLIMPICA

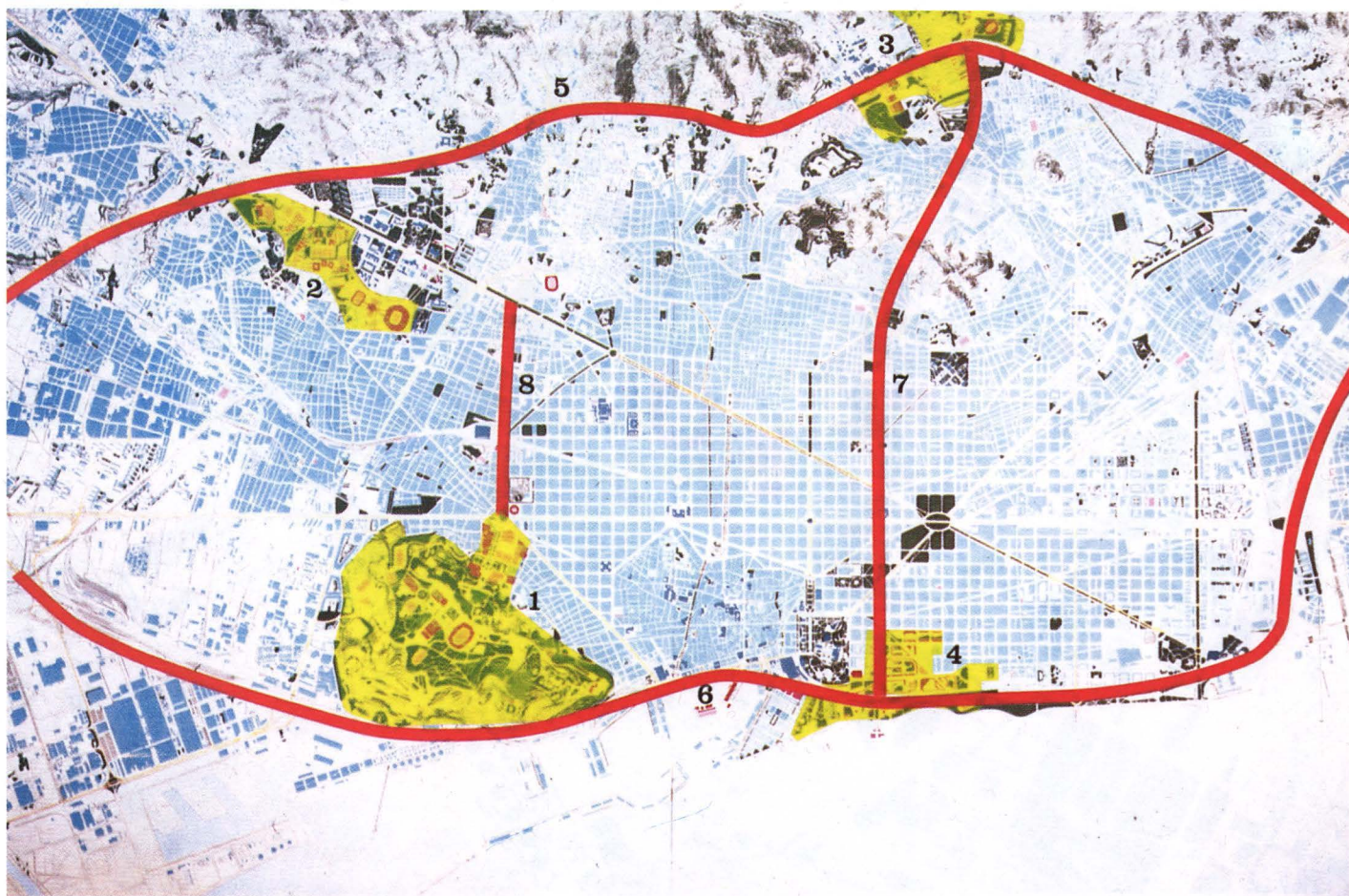
Es ya sobradamente conocida la complejidad técnica de la organización de unos Juegos Olímpicos. Se trata, en definitiva, de realizar no uno, sino veintiocho campeonatos mundiales, en una única ciudad y en tan sólo quince días. Para afrontar con éxito las dificultades logísticas —transportes, servicios, comunicaciones— que pre-

Desde el punto de vista urbano, la actuación sobre Montjuich supone consolidar definitivamente su vocación de gran parque central de Barcelona, equipado para el ocio, la cultura y el deporte. Sesenta años de actuaciones e inversiones en equipamientos deportivos quedarán definitivamente completadas con la construcción del Anillo Olímpico, que incluye la remodelación del Estadio de 1929 según proyectos de V. Gregotti y F. Correa, y la construcción del Palacio de Deportes «Sant Jordi» (A. Isozaki) y del nuevo

Instituto Nacional de Educación Física (R. Bofill). Otras instalaciones serán también «puestas al día», como las piscinas B. Picornell o las viejas piscinas municipales también del 29¹.

Pero tan importantes como estas obras será la terminación del propio Parque de Montjuich, con la urbanización de la ladera sur, hoy todavía sin ajardinar; el tratamiento de los espacios entre los edificios del Anillo Olímpico y el nuevo Parque del Mediodía, presidido por las grandes plazas-mirador que darán acceso al Estadio

Áreas olímpicas y vías de conexión.



senta un evento de esta envergadura, es esencial un planteamiento claro, sencillo y ordenado. Este es el «secreto» del proyecto de implantación urbana de los Juegos de Barcelona.

Cuatro áreas, estratégicamente situadas alrededor de la ciudad concentran la casi totalidad de las propuestas olímpicas.

Montjuich, parque olímpico central, será escenario de las ceremonias de apertura y clausura de los Juegos y de las competiciones de once de los deportes olímpicos, entre los que destacan el atletismo, la gimnasia y la natación, que centran la mayor atención de unos Juegos.

y Palacio Sant Jordi, consolidará la utilización de Montjuich como el parque urbano más importante de Barcelona.

En el mismo sentido, la substancial mejora de la oferta de la montaña aumentará el interés y capacidad de atracción del parque: la remodelación del Museo de Arte de Cataluña, siguiendo la sorprendente y extraordinariamente sensible proyecto de Gae Aulenti, la reconstrucción del Pabellón de Mies Van der Rohe y la ampliación de la Fundación Miró son las actuaciones más significativas. Igualmente destacables son las obras de construcción del «Palau del Centenari» de la Feria

Áreas olímpicas y vías de conexión.

1. Área de Montjuich.
2. Área de la Diagonal.
3. Área del Valle de Hebrón.
4. Área de la Villa Olímpica.
5. Ronda de Montaña.
6. Cinturón litoral.
7. Eje Rovira-Carlos I.
8. Eje Numancia-Tarragona.

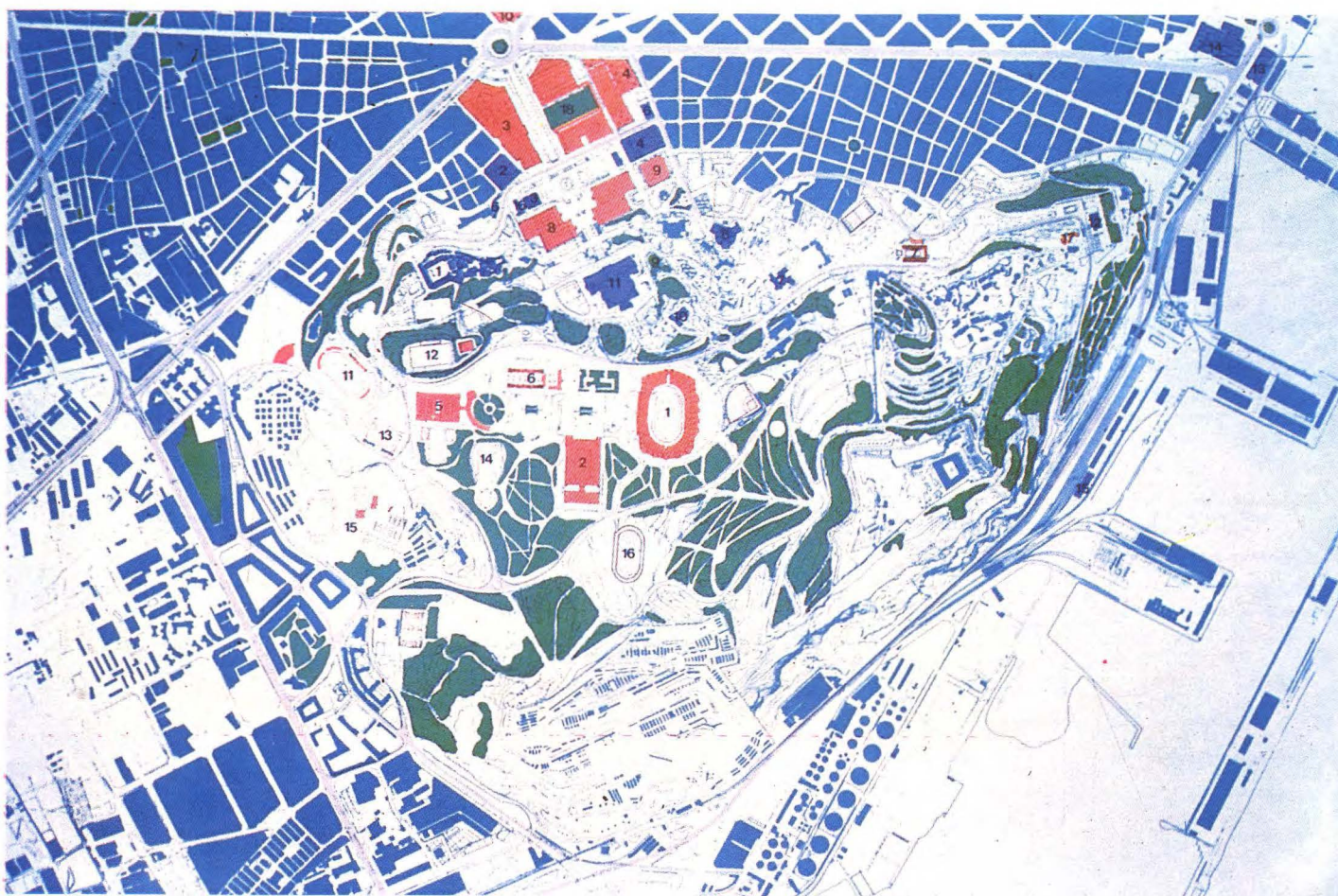
de Muestras que, al igual que la renovada plaza del Univers, fue proyectado por Pep Bonet. La restauración del eje de la avenida de M.^a Cristina, obra de Ll. Cantallops, junto a la recuperación de las fuentes monumentales y la reparación de los distintos edificios y palacios feriales que flaquean dicha avenida, se suman al continuado esfuerzo por mejorar la «puerta» principal de Montjuich. En el extremo opuesto, la reconversión de los viejos estudios de televisión en un hotel de cinco estrellas, permitirá renovar los jar-

retoques las actuales dotaciones deportivas del F.C. Barcelona, el Club Esportiu Laietà, el Real Club de Polo, el Real Club de Tennis Turó y las instalaciones deportivas de la Universidad de Barcelona. Esta impresionante concentración de espacios deportivos quedará completada con la construcción del complejo polideportivo de Hospitalet, ya en fase avanzada de realización.

Esta extensa zona, de casi dos kilómetros de longitud, en la que se han ido construyendo, bastante desorde-

cativamente importante de la ciudad, dando solución a la sutura, nunca resuelta, del tejido urbano de Barcelona con el de Hospitalet.

La actuación en el área de Valle de Hebrón, se concibe, principalmente, como la creación de un nuevo gran parque urbano. Situado en una posición estratégica, en medio de barrios tan congestionados como La Clota o el Carmel, con una inmejorable accesibilidad tanto desde la Ronda de Montaña como a partir del enlace con el primer cinturón a través del túnel de



Area de Montjuich. Instalaciones.

dines y escalinatas de acceso a Miramar desde el paseo de Colón.

Finalmente, diversas obras viarias para mejorar la accesibilidad de la montaña, están ya en curso de realización, desarrollando las previsiones del Plan Especial trazado por Ll. Cantallops y E. Roca. Se estudia, al mismo tiempo, un nuevo sistema de transporte urbano que facilite el acceso masivo a todas las instalaciones y servicios de la montaña.

En el área de Diagonal, las actuaciones se centran principalmente sobre el espacio público todavía no urbanizado. Se consolidan, con ligeros

nadamente, las citadas instalaciones deportivas, necesita mejorar su accesibilidad y permeabilidad, tanto desde Barcelona como, principalmente, desde Hospitalet. El parque que deberá proyectarse en la zona que separa dichos complejos del trazado de la Nacional II, y las nuevas vías-parque previstas, constituirán el elemento de relación entre parcelas relativamente autónomas.

El área de Diagonal se convertirá en elemento singular de uno de los accesos más importantes de Barcelona. La intervención en esta zona persigue acabar y consolidar una parte signifi-

La Rovira, que entrará en servicio en fecha próxima, el nuevo parque, concentrará las dotaciones deportivas de carácter urbano o metropolitano de la zona oriental de la ciudad.

El actual Velódromo municipal proyectado por E. Bonell y F. Rius, inaugurado en 1984, junto a diversos campos de deporte al aire libre, un nuevo pabellón deportivo y una piscina, así como espacios informales para el ocio y grandes superficies ajardinadas serán las principales dotaciones de esta zona. Los importantes equipamientos hospitalarios y asistenciales del Valle de Hebrón serán ahora más accesi-

bles, a través de los nuevos enlaces, diseñados como vías-parque, entre el primer y segundo cinturones de ronda.

Finalmente, el área de Parc de Mar, en el Poble Nou, representa el reto más importante del proyecto olímpico y la operación urbanística más ambiciosa, por su enlace territorial y por el impacto sobre todo el frente marítimo de Barcelona. La construcción de la Villa Olímpica frente al mar y junto al parque de la Ciudatella, y todas las operaciones urbanísticas previas ne-

la excelente accesibilidad desde cualquier punto de la ciudad o su entorno metropolitano.

INFRAESTRUCTURAS Y VERTEBRACION DE LA CIUDAD

Como ya hemos dicho, el proyecto de Juegos Olímpicos no requiere infraestructuras o redes de comunicaciones específicas o diferentes de las pre-

central. Ahora, con una concepción funcional similar, pero con profundas modificaciones en el diseño de sus servicios longitudinales y transversales, deberá estar totalmente construido en 1992, por lo menos desde Diagonal hasta Montgat. El diseño de esta vía permite la circulación segregada y, por tanto, un rápido enlace entre los sectores de levante y poniente de la ciudad, pero, además, a través de sus vías laterales facilita la conexión de la trama urbana con los equipamientos, servicios y parques, formalizando un



Plan especial del Area de Montjuich.

cesarias para solucionar la conectividad de la zona suprimiendo las barreras actuales, vitalizando un tejido urbano obsoleto, integrándolo definitivamente a la ciudad, sería una operación que por sí sola justificaría, desde el punto de vista urbanístico, todo el proyecto de los Juegos².

Estas cuatro áreas o «Parques Olímpicos» permitirán resolver casi un 85 por 100 de las competiciones de los Juegos Olímpicos de 1992. Su elección, como ha quedado expuesto, se ha basado en la preexistencia de grandes equipamientos perfectamente utilizables para las competiciones, y en

vistas en el Plan General Metropolitano. Todas ellas deberían realizarse en cualquier caso para completar la red básica de conexiones urbanas. Los Juegos actúan tan sólo como un catalizador y dinamizador de unas inversiones que se concentran forzosamente en los próximos cinco años, para que estas grandes vías entren en uso en 1992 cosa que, de otro modo, hubiera podido eternizarse.

Los dos ejes que requieren un mayor volumen de inversión son la Ronda de Montaña o Segundo Cinturón y la Ronda de Mar o Cinturón Litoral. El segundo parcialmente en su tramo

verdadero eje verde-equipado. Especial mención debe hacerse de la conexión entre primer y segundo cinturón a través del túnel de la Rovira y dos vías-parque que perimetran el área de Valle de Hebrón, siguiendo el Plan Especial de M. Ribas i Piera. Prolongando verticalmente esta conexión, se accede directamente a Carlos I, principal vía de enlace de la Villa Olímpica con la ciudad. La próxima puesta en servicio del túnel de la Rovira mejorará notablemente la accesibilidad de áreas relativamente marginales como Horta, el Carmel, La Clota, Montbau y el Valle de Hebrón³.

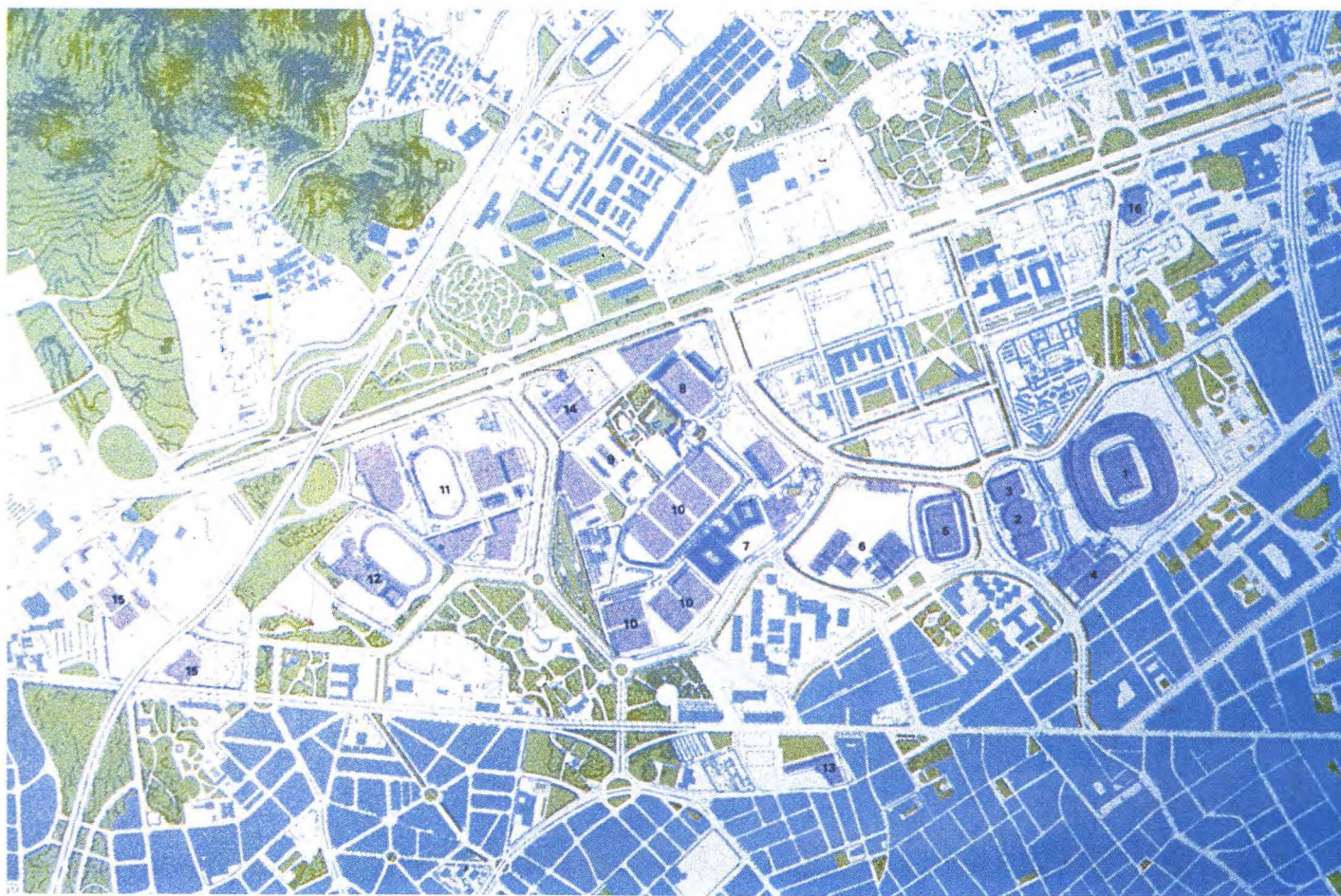
El Cinturón Litoral deberá también finalizarse antes de 1992. Dicha vía conecta el puerto, punto de entrada y salida de un gran volumen de mercancías, con los distintos asentamientos industriales del área metropolitana. Si bien el tramo de calidad hacia Llobregat y la conexión con la autopista A-2 está prácticamente finalizado, queda aún por construir la vital conexión con la Villa Olímpica y el frente marítimo de Poble Nou hasta el Besós. En todo este frente, la nueva Ronda de Mar, quedará integrada al diseño de los espa-

tre el área de Valle de Hebrón y Poble Nou a través del túnel de la Rovira hasta Carlos I; la interconexión entre las cuatro áreas olímpicas se completa con el otro eje vertical, Numancia-Tarragona, entre las áreas de Diagonal y Montjuich, sobre el que también existen importantes proyectos de mejora y recualificación, que provocará una revalorización del sector aumentando su carácter de centralidad.

Aunque la finalización de los ejes viarios mencionados hasta aquí es esencial, no sólo para el buen funcionamien-

unión entre la estación de Francia y la plaza de las Glorias. Ello comporta el traslado de importantes servicios hacia Sant Andreu y la Llagosta y el potenciamiento de la estación de la Sagrera, que a largo plazo, junto con la actual estación de Sants conformarán el sistema bipolar previsto.

Si esta actuación es positiva para la mejora y racionalización del sistema ferroviario, es, sin duda, histórica en cuanto permite acceder desde la ciudad a toda la línea de costa, suprimiendo las actuales barreras que han



Area de la Diagonal. Instalaciones.

cios libres y edificaciones, tanto del futuro conjunto olímpico como de los servicios y equipamientos que se dispondrán longitudinalmente a lo largo de la costa. También en este caso existe la oportunidad de diseñar la apertura de una nueva vía, coherentemente con el tejido urbano existente, hecho no frecuente en el trazado de grandes ejes urbanos sobre territorios ya edificados donde este tipo de «cirujía» suele dañar irreparablemente lo preexistente; piénsese, por ejemplo, en el impacto producido por el trazado del primer cinturón o por la avenida Meridiana.

Hemos mencionado la conexión en-

to de las comunicaciones durante los Juegos Olímpicos sino, esencialmente, para la ordenación racional de la circulación rodada de Barcelona, podría decirse que mayor transcendencia tendrá, aún, la modificación del sistema ferroviario con la consiguiente supresión del tramo comprendido entre la estación de Francia y el río Besós, eliminando así las barreras que impedían el acceso al mar. El convenio firmado entre las distintas instituciones afectadas y RENFE, en febrero de 1986, supone esencialmente la supresión de la línea de la costa en el tramo antes mencionado y el soterramiento parcial de la

obligado a Barcelona a permanecer de espaldas al mar. Lo es, también, desde el punto de vista de la obtención de una importante franja de terreno libre que se extiende linealmente desde la Barceloneta hasta el Besós, sobre la que se trazará el nuevo paseo marítimo y en la que se ubicarán un gran número de servicios y equipamientos. En definitiva, esta operación, junto con la estabilización y mejora de las playas, permite diseñar un parque litoral fuertemente equipado que partiendo de la Ciudadela proseguirá frente a la Villa Olímpica y Poble Nou hasta la confluencia con la Diagonal.

CUATRO AREAS Y DOS LECTURAS

El proyecto olímpico, consiste pues, en completar o crear cuatro grandes parques urbanos, en los que se concentran un número importante de dotaciones y sobre los que se apoyan operaciones de recalificación o renovación urbana; estas cuatro zonas urbanas quedan enlazadas entre sí y con el resto del territorio, a través de la red viaria básica. ¿Cuáles serán las

sica, finaliza grandes parques y dotaciones urbanas o metropolitanas.

Ninguna de estas operaciones ha estado pensada para dirigir nuevos crecimientos urbanos sino para mejorar la calidad de puntos estratégicos del territorio. Se trata de renovar Barcelona a partir de unos ejes o áreas de actuación: la línea de mar y la línea de montaña, paralelas a la costa, y el eje de la calle Tarragona y el de Carlos I, perpendiculares a ella⁴.

La primera lectura a la que aludíamos supone la recomposición de las

y de sus accesos. La reforma y modernización del aeropuerto, totalmente inaplazable, la decisión final sobre el conflictivo cauce del río Llobregat y la ampliación, mejora o renovación del puerto de Barcelona, son grandes proyectos cuya urgencia no es necesario señalar y que requieren acuerdos en muy breve plazo de tiempo, para que puedan entrar en funcionamiento antes del 92.

En el otro extremo de la costa metropolitana, en Barcelona-Montgat, existen también importantes proyectos



Vista del Area de la Diagonal.

consecuencias o transformaciones que afectarán a la ciudad, fruto del impacto de estos proyectos?

Tanto el Plan Cerdá como la actividad urbanizadora desarrollada a partir de las Exposiciones de 1888, en el parque de la Ciudadela, y la de 1929, en el parque de Montjuich, implicaron una transformación cuantitativa, con una notable expansión del tejido urbano. El proyecto de Juegos Olímpicos, por el contrario, supone fundamentalmente una transformación cualitativa: mejora tejidos residenciales e industriales obsoletos provocando su recalificación, completa infraestructura bá-

fachadas de mar y de montaña de Barcelona. Todo el litoral metropolitano, desde Castelldefels hasta Montgat, inicia una importante dinámica recalificadora al amparo del Plan de Costas elaborado por la Organización Metropolitana de Barcelona y del Plan del MOPU para la regeneración de las playas. Posiblemente, las expectativas olímpicas, provocaron la definitiva redacción del Plan Especial del Delta del Llobregat y su inmediata implantación, tanto en su carácter de protección de espacios naturales de interés, como en la mejora de los servicios y equipamientos de las playas de este sector

que prevén una continuidad del eje litoral o paseo marítimo que relaciona entre sí una serie de episodios urbanos, equipamientos de ocio, instalaciones deportivas y servicios de todo tipo.

En el tramo ocupado por el municipio de Barcelona, ya hemos mencionado el impacto que supondrá la implantación de la Villa Olímpica junto al Parque de la Ciudadela, de la que hay que esperar efectos inducidos sobre la recalificación urbana, tanto hacia levante —Poble Nou, conexión con Diagonal y parque del Besós— como hacia poniente —Plá de Palau, reconversión del Puerto Antiguo, Moll de la Fus-

ta, Atarazanas— formalizando, en definitiva, el nuevo frente marítimo de Barcelona.

En la fachada de montaña, que define la línea de sutura entre la ciudad y el parque de Collserola, el trazado definitivo de la Ronda de Montaña y Segundo Cinturón, permitirá mejorar la calidad urbana de muchos de los barrios que configuran esta franja de ciudad en contacto con el Tibidabo. Tampoco aquí se puede decir que los Planes Especiales de Rehabilitación que se desarrollan a lo largo de este

de las cuatro áreas olímpicas —frente de mar, frente de montaña— debe completarse con la lectura «vertical» —eje de poniente y eje de levante— que se corresponde con los trazados de las calles Tarragona-Numancia por un lado y Carlos I por otro.

El eje Numancia-Tarragona, «relaciona la parte alta de la ciudad de Montjuich y el Puerto, interseccionando todo el sistema viario básico transversal: Primer Cinturón, Diagonal, Travesera de Gracia, Aragón, Gran Vía, etc.»⁵. La reurbanización de este territorio de

central y una circulación rodada lateral que mejora notablemente la accesibilidad de Montjuich a partir de una reestructuración viaria de la Plaza de España.

La urbanización del futuro eje de Carlos I, supone una decidida voluntad de reequilibrar la ciudad de poniente, a partir del Parque de la Ciudadela, con la de levante, en la que tradicionalmente, se han focalizado las mayores dotaciones de equipamientos y servicios. Las actuaciones en el parque de Vall d'Hebron y en Poble Nou,



Area del Valle de Hebron. Instalaciones.

eje, los barrios de Sant Genís, Teixonera, Llobregós, Vall d'Hebrón y Can Carlleu, son consecuencia directa de la elección estratégica de las áreas de Diagonal-Pedralbes y Valle de Hebrón como escenarios olímpicos; bien al contrario, la mayoría de estos planes tienen orígenes muy anteriores y, en definitiva, desarrollan lo estipulado por el vigente Plan General Metropolitano. Pero también es cierto que el proceso urbanizador y el proyecto definitivo del trazado de la Ronda de Montaña, se han desbloqueado a partir de las propuestas olímpicas.

La lectura «horizontal» del impacto

frontera entre la trama Cerdá del ensanche y el barrio de Hostafrancs se materializa a través de la implantación de actividades terciarias a lo largo de un eje de unos 800 m de longitud que se inicia en la estación central de RENFE, en la plaza dels Països Catalans, prosigue a lo largo del «Parc de l'Excorxador» y finaliza en la Plaza de España junto a la terminal de la estación de los FFCC. En este mismo territorio se ha puesto ya en servicio el parque de la «España Industrial», proyectado por L. Peña Ganchegui. La nueva vía ávica, proyectada por el equipo Soria-Garcés, prevé un gran espacio libre

además de corregir déficits urbanísticos del propio entorno o de impulsar procesos de recalificación urbana, son fundamentalmente el contrapeso de actuaciones ya consolidadas como las de Montjuich o Diagonal-Pedralbes. «Al margen de la oportunidad olímpica, la operación de renovación urbana en el Sector de Carlos I-Av. Icaria, supondrá una aportación de nuevos usos terciarios y direccionales que pueden localizarse sobre la Avenida de Carlos I. La presencia de Parlament de Catalunya puede potenciar esta área incidiendo en su caracterización direccional, que puede hacerse exten-

siva a través de la reconversión de los cuarteles de la calle Wellington y de ciertos equipamientos municipales obsoletos»⁶.

Muchas otras actuaciones que gravitan sobre la zona de levante, podrían confirmar la tendencia a establecer esta doble axialidad «vertical» a través de los dos ejes citados. Las consecuencias son aún difíciles de prever, pero es presumible que induzcan una recalificación generalizada del centro y ensanche de Barcelona, que quedará

grandes equipamientos que, forzosa-mente, deben emplazarse fuera del medio urbano. El posible proyecto del canal de remo, junto al río Llobregat, pretende iniciar el trazado de un parque fluvial que ordene y cualifique un territorio residual, que, a pesar de tener excelentes posibilidades paisajísticas, ha sido sistemáticamente maltratado y considerado como zona de paso, desordenado y anárquico, de un variado y numeroso conjunto de infraestructuras técnicas. El encauzamiento del río y la depuración integral

bregat y de la riera de Rubí hasta Terrasa. La excelente accesibilidad de todo el territorio situado a lo largo del cauce del río y de la autopista A-2 permiten considerar la hipótesis de un uso metropolitano y no exclusivamente local de este sistema de equipamientos que, sin duda, deberá mejorarse y completarse.

Igualmente sucede con el eje del Besós, que se prolonga hasta Sabadell a través del río Ripoll. Existen también aquí, en los municipios de Sant Adrià, Santa Coloma, Ripoll, Cerdan-



Vista del Valle de Hebron con el velódromo.

sometido a las tensiones generadas por esta doble polaridad.

¿Y EL TERRITORIO METROPOLITANO?

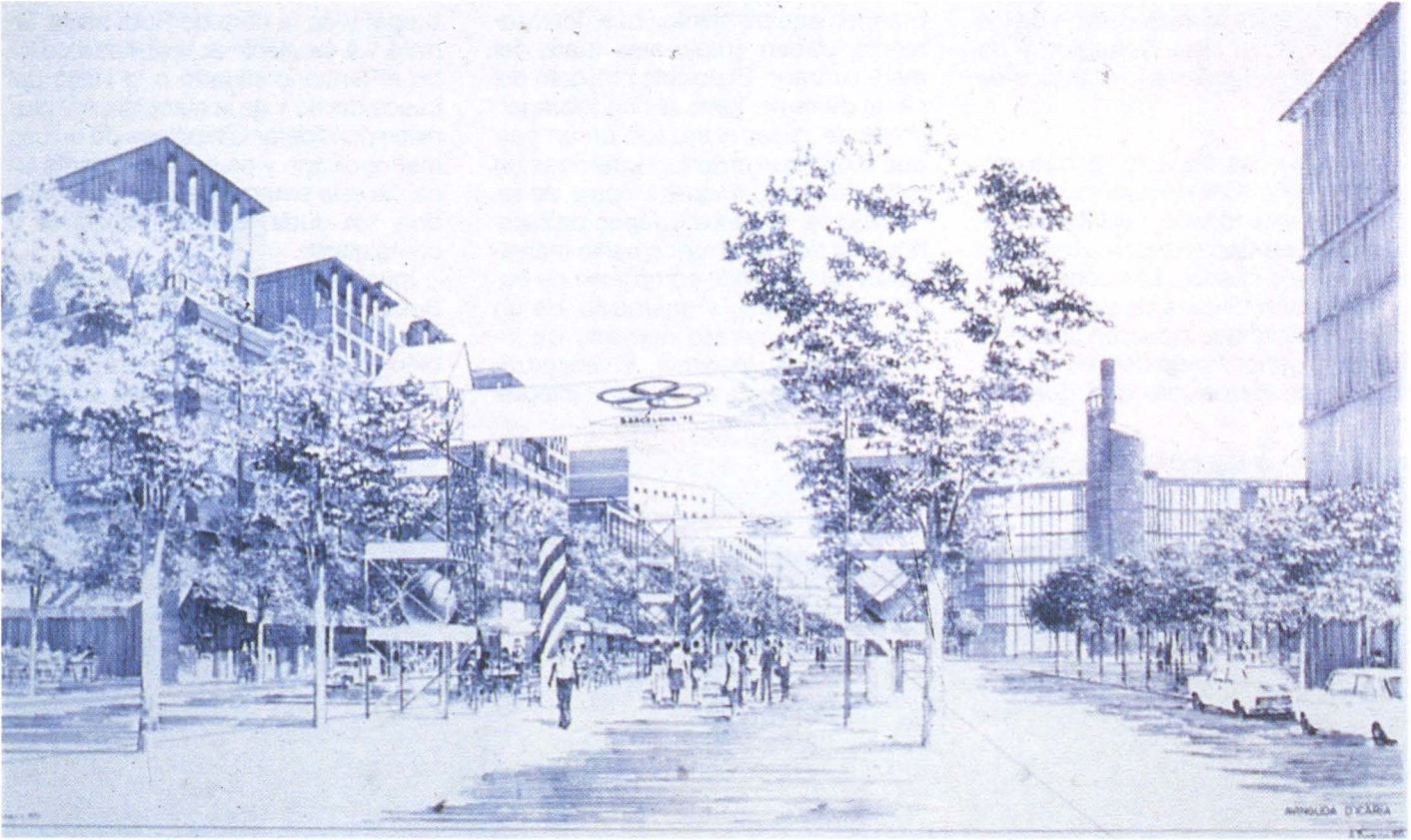
Son sobradamente conocidas las exigencias de concentración de las competiciones que imponen tanto las Federaciones Internacionales como el propio Comité Olímpico Internacional; es una ciudad y no una región o un país la adjudicataria de los Juegos. Aún así, el proyecto olímpico, intenta también situar adecuadamente los

de sus aguas deben ser los puntos de partida para la formación de un gran equipamiento metropolitano para el deporte y el ocio como sería, sin duda, un parque de agua en el que pudiera practicarse el remo, el piragüismo y el windsurf, el esquí náutico, etc. Esta gran instalación debería completarse con el acondicionamiento del espacio libre para otros usos del tiempo libre.

Subyace, en esta propuesta, la idea de utilizar para los entrenamientos olímpicos un importante número de equipamientos deportivos que se han ido ubicando a lo largo del eje del Llo-

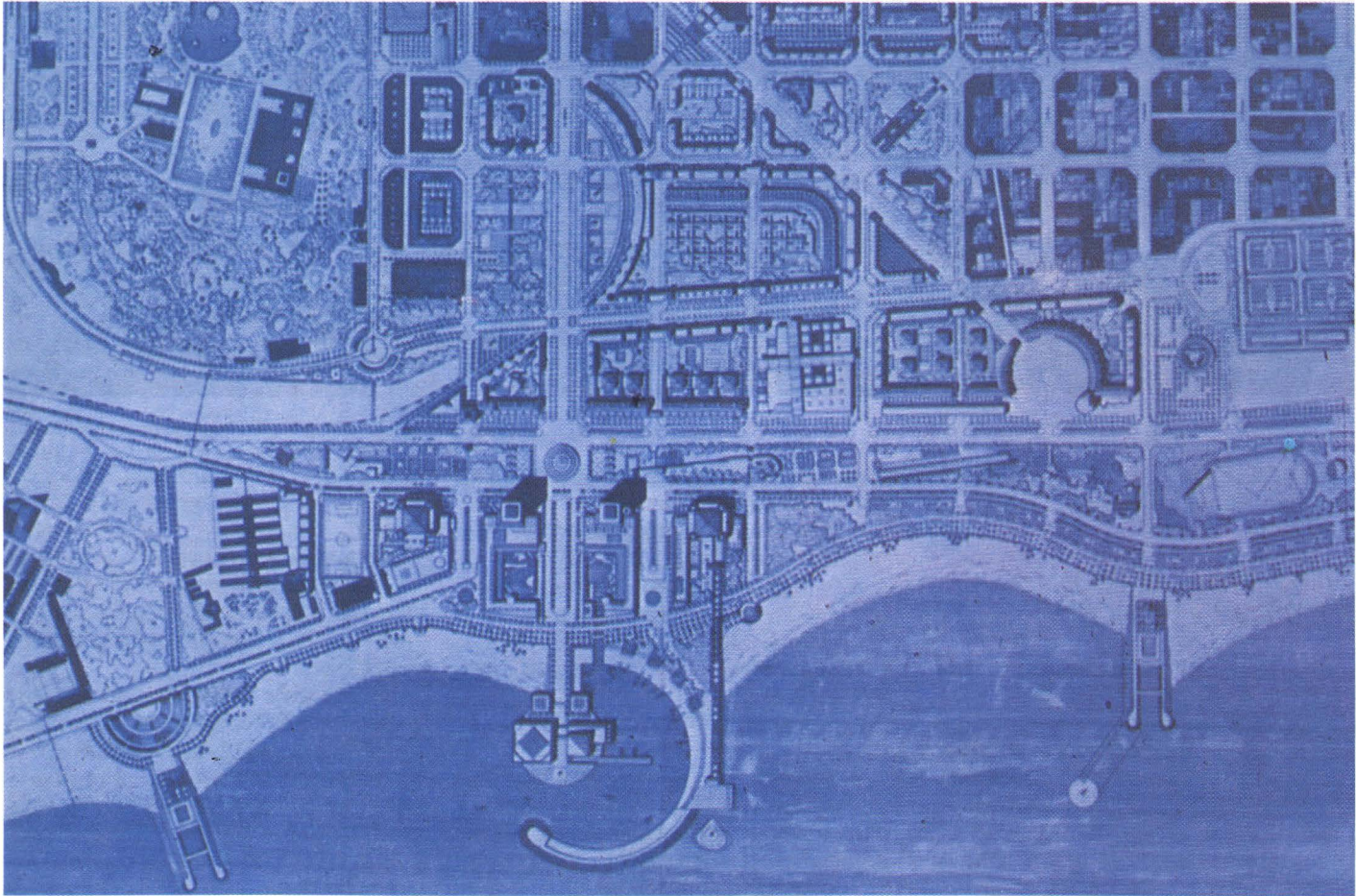
yola y Sabadell, numerosas instalaciones que serán utilizadas para entrenamientos o competición; este sistema deportivo se completará con nuevas instalaciones como las de la Universidad Autónoma de Barcelona y mejorará la calidad de las actuales instalaciones.

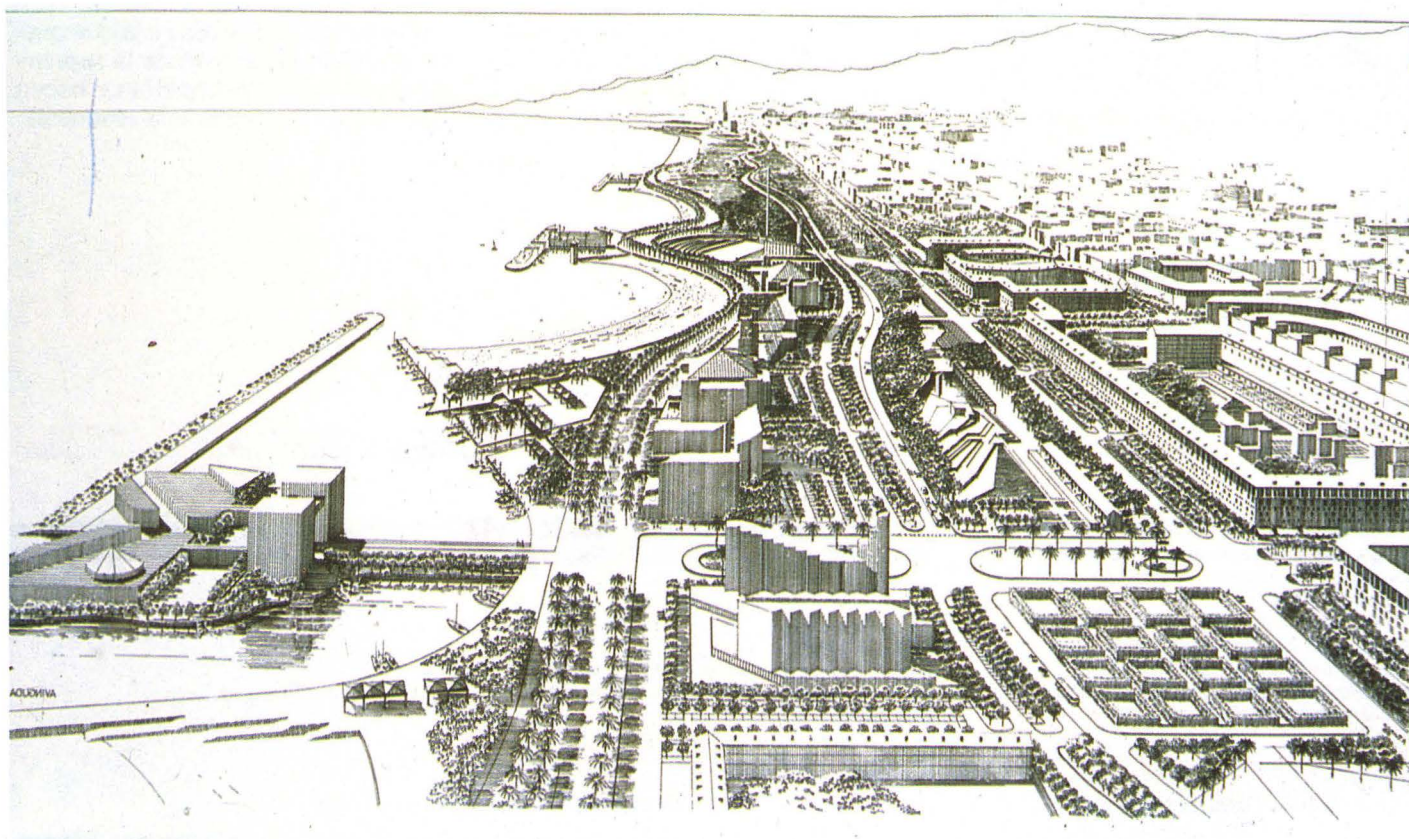
No obstante deben reconocerse las limitaciones territoriales de los proyectos olímpicos y debe formularse abiertamente un interrogante sobre la articulación de las propuestas urbanísticas trazadas sobre Barcelona en relación con la ciudad metropolitana, que sigue pautas de desarrollo muy sec-



Perspectiva del 1er proyecto para el parque del Mar (Bohigas, Mackay, Martorell y Puig Domenech).

Plan Especial de Ordenación de la Fachada al Mar de Barcelona.





Perspectiva del 1º proyecto para el parque del Mar (Bohigas, Mackay, Martorell y Puig Domenech).

Estado actual del Parque del Mar.



toriales, de las que está completamente ausente una visión global de la ciudad. ¿Sería conveniente retomar y analizar de nuevo las propuestas conteni-

das en el nunca implementado Plan Director del Área Metropolitana? La dinámica a la que será sometida la ciudad en los próximos años y la indefi-

nición técnico-urbanística a la que queda sometido el territorio de la suprimida Corporación Metropolitana, hacen inaplazable y urgente una respuesta.

LLUIS MILLET I SERRA

Arquitecto coordinador de la Oficina Olímpica

NOTAS:

¹ Sobre el proyecto del Anillo Olímpico ver el artículo de F. Correa en «Barcelona en joc». CAU. Col. legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Barcelona. 1986.

² Ver el artículo «Una Vila Olímpica a la Nova Icaria». O. Bohigas en «Arrel». Diputació de Barcelona. Octubre 1986.

Ver también «La Villa Olímpica». J. Carbonell en «Barcelona en joc». *Op. cit.*

³ Ver «La incidència en les Infraestructures Metropolitanes de Transport» X. Saez en «Arrel», *Op. cit.*

⁴ Ver «la línea de montaña». R. Fayos en «Barcelona en joc». CAU. *Op. cit.* y también: «La línea de costa» A. Llorens. *id.*

⁵ «Arees de Nova Centralitat» Fase 1.ª Set. 1986. Serveis de Planejament. Ajuntament de Barcelona.

⁶ «Arees de Nova Centralitat». Serveis de Planejament. Ajuntament de Barcelona. *Op. cit.*

Vista de la zona Cerdanyola-Valles.



Vista de la zona de Badalona-Montgat.



BARCELONA 1992. THE GAMES AS AN AMBITION AND A PRETEXT

Since Barcelona put forward its candidature to organize the Olympic Games, it has been seen as an opportunity to «finish off» the city, in other words to complete the basic roadway network, to improve its infrastructure, to give a fresh boost to its marine waterfront to revitalize the residential areas and to create the necessary means for cultural and leisure activities.

None of these big urban plans must be based exclusively on the specific needs of the Games but must be useful or favourable with a view to the overall development of the city, and, in fact, the most important operations to be carried out were not ignored in the General Metropolitan Plan of 1974.

The Olympic proposals have been concentrated into four strategically situated areas, namely:

1. Montjuich area-the central Olympic park where the events in eleven Olympic sports will

be held, including in particular athletics, gymnastics and swimming as well as the opening and closing ceremonies. The development of Montjuich means finally consolidating its status as Barcelona's great central park. It is here that the Olympic Ring will be constructed including the remodelling of the 1929 Stadium (V. Gregotti and F. Correa), the building of the Sports Palace (A. Isozaki) and of the National Institute of Physical Education (R. Bofill), as well as the remodelling of other installations. However, completing the development of the park itself will be no less important than the projects just mentioned.

2. The Diagonal area, where the football, judo, tennis, volleyball and equestrian events are to be held. It will be converted into an outstanding feature of one of the most important accesses to Barcelona, improving the link-up with the urban area of Hospitalet.

3. Valle de Hebrón area, which will be the stage for the cycling, handball and archery events. Here, a large new urban park is to be built within a very densely populated zone, and

improvements will be made to the means of access to this area in which large hospital and medical care installations are located.

4. Finally, there is the Parque del Mar area where the Olympic Village is planned to be constructed over a central area of the city which will allow the latter to be opened up to the sea, doing away with the present barriers, revitalizing an obsolete urban environment and integrating it once and for all into the city.

Apart from these four areas, the infrastructure operations designed to establish connections between them and the rest of the city mean setting up two basic lines of action, namely that revolving around the seaboard with the regeneration of beaches, the construction of the coastal ring road, the modernization of the airport, the extension or renovation of the port, and that revolving around the mountain zone which, with the definitive course of the second ring road, will serve to link those districts in contact with the Tibidabo, thereby improving the quality of their urban development.